

Переклад виконано
ДП «ДержавтотрансНДПроект»
Травень 2019
Зміни внесено
ДП «ДержавтотрансНДПроект»
Жовтень 2020

Цей документ за призначенням є винятково інструментом документації та не має юридичної сили. Установи Союзу не несуть жодної відповідальності за його зміст. Автентичні версії відповідних актів, зокрема їхні преамбули, опубліковані в Офіційному Віснику Європейського Союзу та доступні в EUR-Lex. Ці офіційні тексти доступні за прямими посиланнями в нижченаведеному документі.

**► В ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 2014/47/ЄС
від 3 квітня 2014 року
про придорожню технічну перевірку придатності до експлуатації
комерційних транспортних засобів, що пересуваються в Союзі,
і визнання Директиви 2000/30/ЄС такою, що втратила чинність
(Текст стосується ЄЄП)**

Виправлено за:

- **C1** Виправлення, ОВ L 197, 04.07.2014, с. 87 (2014/47)
- **C2** Виправлення, ОВ L 219, 22.08.2019, с. 77 (2014/47)

ЗМІСТ

РОЗДІЛ I ПРЕДМЕТ, ВИЗНАЧЕННЯ І СФЕРА ДІЇ.....	10
Стаття 1 Предмет.....	10
Стаття 2 Сфера дії	10
Стаття 3 Визначення	11
РОЗДІЛ II СИСТЕМА ТЕХНІЧНОЇ ПРИДОРОЖНЬОЇ ПЕРЕВІРКИ І ЗАГАЛЬНІ ОBOB'ЯЗКИ	13
Стаття 4 Система придорожньої перевірки придатності до експлуатації.....	13
Стаття 5 Відсоток транспортних засобів, які повинні бути перевірені.....	13
Стаття 6 Система оцінки ризику.....	14
Стаття 7 Обов'язки	14
Стаття 8 Інспектори	15
РОЗДІЛ III ПРОЦЕДУРИ ПЕРЕВІРКИ	15
Стаття 9 Вибір транспортних засобів для початкової придорожньої перевірки	15
Стаття 10 Процедури і методи технічних придорожніх перевірок.....	15
Стаття 11 Пункт проведення придорожньої перевірки.....	16
Стаття 12 Оцінка недоліків	17
Стаття 13 Перевірка розміщення і закріплення вантажу	17
Стаття 14 Дії у разі виявлення істотних або небезпечних недоліків.....	18
Стаття 15 Плата за перевірку	19
Стаття 16 Звіт про перевірку і база даних про технічні придорожні перевірки	19
РОЗДІЛ IV СПІВРОБІТНИЦТВО ТА ОБМІН ІНФОРМАЦІЄЮ.....	20
Стаття 17 Визначення контактної пункту	20
Стаття 18 Співпраця між державами-членами.....	20
Стаття 19 Спільна технічна придорожня перевірка	21
Стаття 20 Надання інформації Комісії.....	21
РОЗДІЛ V АКТИ ПРАВА ДЕЛЕГОВАНІ І ВИКОНАВЧІ	21
Стаття 21 Делеговані акти.....	21
Стаття 22 Виконання наданих повноважень	22
Стаття 23 Порядок роботи Комітету	23
РОЗДІЛ VI ПРИКІНЦЕВІ ПОЛОЖЕННЯ.....	23
Стаття 24 Складання звітів.....	23
Стаття 25 Санкції.....	23
Стаття 26 Транспозиція	24
Стаття 27 Втрата чинності.....	24
Стаття 28 Набрання чинності та застосування.....	24
Стаття 29 Адресати	24
ДОДАТОК I СКЛАДНИКИ СИСТЕМИ ОЦІНКИ РИЗИКІВ	25
ДОДАТОК II СФЕРА ДІЇ ТЕХНІЧНОЇ ПРИДОРОЖНЬОЇ ПЕРЕВІРКИ.....	28
ДОДАТОК III.....	84
ДОДАТОК IV.....	91
ДОДАТОК V ЗРАЗОК ФОРМИ ЗВІТУВАННЯ КОМІСІЇ.....	95



ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 2014/47/ЄС
від 3 квітня 2014 року
про технічну придорожню перевірку придатності до експлуатації
комерційних транспортних засобів, що пересуваються в Союзі
і визнання Директиви 2000/30/ЄС такою, що втратила чинність
(Текст стосується ЄП)

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ І РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ,

беручи до уваги Договір про функціонування Європейського Союзу, і зокрема статтю 91,

беручи до уваги висновок Європейської комісії,

після передачі проєкту законодавчого акту до національних парламентів,

беручи до уваги думку Європейського економічного і соціального комітету ⁽¹⁾,

після консультацій з Комітетом регіонів,

діючи відповідно до звичайної законодавчої процедури ⁽²⁾,

та беручи до уваги таке:

(1) У Білій книзі від 28 березня 2011 під назвою «Дорожня карта єдиного європейського транспортного простору – на шляху до конкурентоспроможної та ефективної ресурсної транспортної системи», Комісія визначила таку ціль як «Нульове бачення», згідно з якою Європейський Союз має зменшити кількість загиблих на автомобільному транспорті майже до нуля до 2050 року. Для досягнення цієї мети очікується значне вдосконалення технології транспортних засобів для підвищення безпеки дорожнього транспорту.

(2) У своєму Повідомленні «На шляху до Європейського простору безпеки дорожнього руху: політичні орієнтири безпеки дорожнього руху на 2011–2020 роки» Комісія запропонувала подальше скорочення загального числа ДТП зі смертельним результатом в ЄС приблизно вдвічі до 2020 року, починаючи з 2010 року. Для досягнення цієї мети, Комісія визначила сім стратегічних цілей, а також заходи з підвищення безпечності транспортних засобів, стратегію зменшення кількості травм і заходи з підвищення безпеки вразливих учасників дорожнього руху, зокрема мотоциклістів.

¹ ОJ С 44, 15.2.2013, р 128.

² Позиція Європейського Парламенту від 11 березня 2014 року (ще не опубліковано в Офіційному журналі) і Рішення Ради від 24 березня 2014 року.

(3) Перевірка на придатність до експлуатації є частиною більш широкої системи, створеної для забезпечення безпечного та екологічно прийняттого стану транспортних засобів під час їх використання. Ця система повинна охоплювати періодичний технічний контроль транспортних засобів та придорожні технічні перевірки придатності до експлуатації комерційних транспортних засобів, а також передбачати процедуру реєстрації транспортних засобів, рух яких після придорожньої перевірки забороняють, коли транспортний засіб є прямою загрозою безпеці дорожнього руху. Періодичні перевірки придатності транспортних засобів до експлуатації повинні бути основним інструментом забезпечення придатності до експлуатації. Придорожні перевірки на придатність до експлуатації комерційних транспортних засобів повинні лише доповнювати періодичний технічний контроль.

(4) У Союзі прийнято низку технічних стандартів і вимог щодо безпечності транспортних засобів та їх характеристик, пов'язаних з охороною навколишнього середовища. Необхідно забезпечити через систему несподіваних придорожніх технічних перевірок, щоб транспортні засоби залишалися безпечними для дорожнього руху.

(5) Придорожні технічні перевірки придатності транспортних засобів є ключовим елементом, необхідним для досягнення стійкого високого рівня придатності до експлуатації комерційних транспортних засобів протягом часу їх використання. Ці перевірки сприяють не тільки підвищенню безпеки дорожнього руху та зниженню викидів спалин, а й запобіганню недобросовісній конкуренції на автомобільному транспорті, пов'язаної з різними рівнями контролю, що застосовуються державами-членами.

(6) Регламентом Європейського Парламенту та Ради (ЄС) № 1071/2009 ⁽³⁾ встановлено Європейський реєстр автотранспортних підприємств (ERRU). ERRU забезпечує взаємодію національних електронних реєстрів автотранспортних підприємств на всій території Союзу, відповідно до правил ЄС про захист особистих даних. Використання цієї системи, якою управляє компетентний орган кожної держави-члена, полегшує співпрацю між державами-членами.

(7) Цю Директиву слід застосовувати до певних транспортних засобів, які мають максимальну швидкість, що перевищує 25 км/год, залежно від категорій, визначених у Директиві 2007/46/ЄС Європейського Парламенту та Ради ⁽⁴⁾. Дана Директива не повинна перешкоджати державам-членам виконувати

³ Регламент Європейського Парламенту та Ради (ЄС) № 1071/2009 від 21 жовтня 2009 про встановлення загальних правил, що стосуються професії автотранспортного оператора і визнання такою, що втратила чинність Директиви Ради 96/26/ЄС (ОВ L 300, 14.11.2009, с. 51).

⁴ Директива 2007/46/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 5 вересня 2007 року про встановлення рамок для затвердження механічних транспортних засобів та їхніх причепів, а також систем, компонентів та окремих технічних вузлів, призначених для таких транспортних засобів (ОВ L 263, 09.10.2007, с. 1).

технічні перевірки транспортних засобів, не охоплених цією Директивою або перевіряти інші аспекти автомобільного транспорту, зокрема ті, що пов'язані з часом водіння та періодами відпочинку або з перевезенням небезпечних вантажів.

(8) Колісні трактори з максимальною конструктивною швидкістю більше 40 км/год все частіше використовують для виконання місцевих транспортних завдань з перевезень замість вантажівок і як комерційні транспортні засоби. Ризики, пов'язані з їх використанням, близькі до ризиків автомобільних тягачів, тому у випадку технічної придорожньої перевірки транспортні засоби цієї категорії, що використовують в основному на дорогах загального користування, повинні розглядатися так само, як вантажівки.

(9) У Звітах щодо імплементації Директиви 2000/30/ЄС Європейського Парламенту та Ради ЄС⁽⁵⁾ наочно продемонстровано важливість проведення технічних придорожніх перевірок. За період з 2009 до 2010 роки більше 350 000 колісних транспортних засобів, що підлягали придорожнім технічним перевіркам в усьому Союзі, були визнані такими транспортними засобами, технічний стан яких потребував негайного знерухомилення. Ці звіти також показують істотні відмінності між результатами перевірок, що проведені у різних державах-членах. У період 2009-2010 років частота виявлення несправностей перевірених транспортних засобів була в діапазоні від 2,1% до 48,3% залежно від держави-члена. Звіти показали значні відмінності між державами-членами з точки зору кількості проведених технічних перевірок на дорогах. Для того, щоб домогтися більш збалансованого підходу, держави-члени повинні взяти на себе зобов'язання проводити достатню кількість перевірок, пропорційно кількості транспортних засобів, що зареєстровані або які експлуатують на їх території.

(10) Легкі вантажні фургони, такі як транспортні засоби категорії N₁, та їхні причепа, не підлягають таким вимогам з безпеки на рівні Європейського Союзу, як вантажівки, зокрема вимогам стосовно часу водіння, навчання для професійних водіїв або встановлення пристроїв обмеження швидкості. Не зважаючи на те, що сфера дії цієї Директиви не поширюється на транспортні засоби категорії N₁, держави-члени повинні брати до уваги такі транспортні засоби у своїх загальних стратегіях з безпеки дорожнього руху та придорожнього контролю.

(11) Щоб уникнути непотрібних адміністративних обтяжень і витрат, а також підвищити ефективність управління, компетентні національні органи влади повинні мати можливість вибирати в першу чергу транспортні засоби підприємств, які не відповідають стандартам безпеки дорожнього руху та охорони навколишнього середовища, в той час як для транспортних засобів, які

⁵ Директива 2000/30/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 6 червня 2000 року про придорожню перевірку придатності до експлуатації комерційних транспортних засобів, які пересуваються дорогами Співтовариства (ОВ L 203, 10.08.2000, с. 1).

експлуатують відповідальні оператори, що звертають увагу на їх безпечність і належним чином підтримують свої транспортні засоби, ймовірність проведення їх перевірки повинна бути меншою. Вибір транспортних засобів для придорожньої перевірки, заснований на ступені ризику господарюючого суб'єкта, може бути корисним засобом для більш уважних і частих перевірок підприємств з високим ступенем ризику.

(12) Придорожні перевірки підтримують використанням системи оцінки ризиків. Регламент (ЄС) № 1071/2009 вимагає від держав-членів розширити системи оцінки ризиків, встановлених відповідно до Директиви 2006/22/ЄС Європейського Парламенту та Ради⁶), стосовно реалізації правил водіння і періодів відпочинку для охоплення інших визначених сфер, пов'язаних з автомобільним транспортом, зокрема щодо перевірки придатності транспортних засобів до експлуатації. Таким чином, у систему оцінки ризиків, створену згідно зі статтею 9 Директиви 2006/22/ЄС, слід включити інформацію про кількість і вагомість недоліків, виявлених у транспортних засобах. Держави-члени повинні мати можливість ухвалювати рішення про відповідні технічні і адміністративні механізми щодо роботи з оцінювання ризику. Слід додатково вивчити ефективність і узгодженість систем оцінки ризику усього Союзу.

(13) Власник реєстраційного посвідчення та – якщо стосується – оператор несе відповідальність за підтримання транспортного засобу в придатному до експлуатації стані.

(14) У разі проведення технічних придорожніх перевірок, інспектори повинні діяти самостійно, а надавана ними оцінка повинна бути вільна від впливу конфлікту інтересів, включаючи конфлікт економічний чи особистий, зокрема у зв'язку з водієм, оператором або власником свідоцтва про реєстрацію – вплив, що може мати наслідки для неупередженості та прийняття об'єктивного рішення інспектором. Зарплата інспекторів не може бути безпосередньо пов'язана із здійсненням технічних придорожніх перевірок. Це не повинно перешкоджати державам-членам уповноважувати приватні підприємства проводити поглиблені придорожні технічні перевірки транспортних засобів, навіть таких, що ними ремонтувалися.

(15) Придорожні технічні перевірки повинні включати початкові перевірки і, у разі необхідності, більш докладні обстеження. В обох випадках, вони повинні охоплювати важливі частини і системи транспортних засобів. Для досягнення узгодження на рівні Союзу щодо більш докладних перевірок кожного з випробовуваних складників повинні бути рекомендовані методи

⁶ Директива 2006/22/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 15 березня 2006 року про мінімальні умов для реалізації Регламенту Ради (ЄС) № 3820/85 і (ЄЕС) № 3821/85 щодо соціального законодавства, що стосується діяльності дорожнього транспорту та визнає такою, що втратила чинність, Директиву Ради 88/599/ЄЕС (ОВ L 102, 11.04.2006).

перевірки, наведені приклади недоліків і категоризація недоліків залежно від їх вагомості.

(16) Закріплення вантажів має принципове значення для безпеки дорожнього руху. Тому необхідно забезпечити закріплення, що відповідає прискоренням під час руху транспортного засобу на дорозі. Виходячи з практичних міркувань, сили, що виникають в результаті такого прискорення повинні бути використані в якості граничних значень на основі європейських стандартів. Персонал, який бере участь у перевірці правильності закріплення вантажу, повинен бути належним чином підготовлений.

(17) Всі сторони, що беруть участь в логістичному процесі, зокрема пакувальники, вантажовідправники, перевізники, оператори і водії, повинні відігравати важливу роль у забезпеченні того, щоб вантаж був належним чином упакований і закріплений на відповідному транспортному засобі.

(18) В окремих державах-членах звіти про придорожню технічну перевірку виконують за допомогою електронних засобів. У таких випадках водію необхідно надати копію звіту про перевірку. Всі дані та інформацію, зібрану під час придорожніх технічних перевірок, передають до загальної бази даних держав-членів так, щоб ці дані легко було обробляти, а відповідну інформацію можна було передавати без додаткових адміністративних перешкод.

(19) З метою зменшення адміністративних перепон для органів, що здійснюють перевірку, звіти про початкову технічну придорожню перевірку, зокрема перевірку транспортних засобів, зареєстрованих в третіх країнах, повинні містити тільки основну інформацію про те, що транспортний засіб було перевірено і про результати цієї перевірки. Додатковий звіт слід вимагати лише у випадку більш детального обстеження після проведення первинної перевірки.

(20) Комісія повинна вивчити можливість пов'язати форму звіту, наведеного у Додатку IV, з іншими звітами.

(21) Використання мобільного пункту придорожньої технічної перевірки зменшує затримки і витрати для бізнесу, а більш докладні перевірки можуть бути виконані безпосередньо на узбіччі дороги. Більш докладні перевірки також можна виконувати в найближчих пунктах технічного контролю і визначених пунктах придорожньої перевірки.

(22) Персонал, що проводить придорожню технічну перевірку, повинен бути належним чином підготовлений, мати відповідну кваліфікацію, зокрема для того, щоб ефективно виконувати візуальну перевірку. Інспектори, які проводять докладні технічні перевірки, повинні мати принаймні таку ж кваліфікацією і відповідати тим же вимогам, що й інспектори з перевірки придатності транспортних засобів до експлуатації відповідно до Директиви

2014/45/ЄС Європейського Парламенту та Ради (⁷). Держави-члени повинні вимагати від інспекторів, які проводять перевірки в призначених пунктах придорожньої перевірки або за допомогою мобільного пункту придорожньої технічної перевірки, відповідати таким або еквівалентним вимогам, затвердженим компетентним органом.

(23) Для того, щоб скоротити витрати, пов'язані з використанням технічних засобів у разі докладної придорожньої перевірки, держави-члени можуть вимагати оплати в разі виявлення недоліків технічного стану. Ця плата повинна бути виправданою і відповідною.

(24) Для досягнення більш узгодженої системи придорожньої технічної перевірки у всьому Союзі необхідні співпраця та обмін передовим досвідом між державами-членами. Держави-члени повинні більш тісно співпрацювати, зокрема, за можливості, також і під час операційних дій. Така співпраця має включати в себе організацію регулярних спільних технічних придорожніх перевірок.

(25) З метою забезпечення ефективного обміну інформацією між державами-членами в кожній державі-члені має бути контактний пункт для співпраці з іншими органами влади. Такий контактний пункт також повинен збирати відповідні статистичні дані. Крім того, держави-члени мають дотримуватися узгодженої національної стратегії застосування технічних приписів на своїй території й повинні мати можливість призначити координуючий орган для її реалізації. Компетентні органи в кожній державі-члені визначають процедури, що регулюють строки та зміст передаваної інформації.

(26) Для визначення контактних пунктів слід дотримуватися конституційних положень і враховувати відповідний рівень компетентності.

(27) З метою забезпечення контролю за системою придорожньої перевірки, застосованої в Союзі, держави-члени повинні повідомляти Комісію до 31 березня 2021 року, а потім до 31 березня через кожні два роки, про результати технічної придорожньої перевірки. Комісія повинна надавати зібрані дані Європарламенту і Раді.

(28) Щоб підприємства та водії втрачали якомога менше часу і для підвищення загальної ефективності придорожніх технічних перевірок, одночасно з проведенням технічних придорожніх перевірок слід заохочувати проведення контролю щодо дотримання соціального законодавства стосовно дорожнього транспорту, зокрема, Регламенту (ЄС) № 561/2006 Європейського

⁷ Директива 2014/45/ЄС від 3 квітня 2014 року про періодичну перевірку придатності до експлуатації автотранспортних засобів та їхніх причепів, яка визнає Директиву 2009/40/ЄС такою, що втратила чинність (див. с. 51 цього випуску «Офіційного вісника»).

Парламенту і Ради ⁽⁸⁾, Директиви 2006/22/ЄС і Регламенту Ради (ЄЕП) № 3821/85 ⁽⁹⁾,

(29) Держави-члени повинні передбачити приписи щодо санкцій, які стосуються випадків порушення цієї Директиви, та забезпечити їх реалізацію. Ці покарання повинні бути ефективними, пропорційними, стримуючого впливу і недискримінаційного характеру. Держави-члени повинні, зокрема, вживати відповідних заходів щодо відмови водія або оператора співпрацювати з посадовими особами контрольного органу з перевірки та у випадках несанкціонованого використання транспортного засобу з небезпечними недоліками.

(30) З метою забезпечення однакових умов для реалізації цієї Директиви, на Комісію повинні бути покладені виконавчі повноваження. Ці повноваження необхідно здійснювати відповідно до положень Європейського Парламенту та Ради, наведених у Регламенті (ЄС) № 182/2011 ⁽¹⁰⁾.

(31) Комісія не повинна ухвалювати імплементуючі акти стосовно процедури повідомлень про транспортні засоби, що беруть участь у русі і мають істотні або небезпечні недоліки, контактним точкам держави-члена реєстрації транспортного засобу, а також акти, що встановлюють формат даних для передавання Комісії інформації, зібраної державами-членами стосовно перевірених транспортних засобів, якщо комітет, заснований відповідно до цієї Директиви, не надає жодних пропозицій до проєкту такого імплементуючого акту Комісії.

(32) Для того щоб актуалізувати частину 1 статті 2 та розділ 6 Додатка IV, не змінюючи дію цієї Директиви, актуалізувати частину 2 Додатка II, щодо методів та адаптації частини 2 Додатка II стосовно об'єктів перевірки, методів, критеріїв визначення незадовільного технічного стану та оцінки їх вагомості, Комісія повинна бути уповноважена ухвалювати акти відповідно до статті 290 Договору про функціонування Європейського Союзу. Особливо важливо, щоб під час підготовчої роботи, Комісія проводила відповідні консультації, зокрема на рівні експертів. Підготовлюючи та складаючи делеговані акти, Комісія повинна одночасно забезпечити своєчасну та належну передачу відповідних документів до Європейського Парламенту та Ради.

⁸ Регламент (ЄС) № 561/2006 Європейського Парламенту та Ради від 15 березня 2006 року щодо гармонізації певного соціального законодавства, що стосується автодорожнього транспорту та вносить зміни до Регламенту Ради (ЄС) № 3821/85 і (ЄС) № 2135/98 і також скасовує Регламент Ради (ЄЕС) № 3820/85 (ОВ L 102, 11.04.2006, с. 1).

⁹ Регламент Ради (ЄЕС) № 3821/85 від 20 грудня 1985 року про записуючу апаратуру на автомобільному транспорті (ОВ L 102, 11.04.2006).

¹⁰ Регламент Європейського Парламенту та Ради Регламенту (ЄС) № 182/2011 від 16 лютого 2011 року, що встановлює правила і загальні принципи, які стосуються механізмів контролю з боку держав-членів виконавчих повноважень Комісії (ОВ L 55, 28.02.2011, с. 13).

(33) Оскільки мету цієї Директиви, а саме підвищення безпеки дорожнього руху встановленням загальних мінімальних вимог і узгоджених приписів для проведення придорожньої технічної перевірки транспортних засобів, що рухаються в Союзі, не можна достатньою мірою реалізувати силами держав-членів, а – через обсяг необхідних дій – краще досягати на рівні Союзу, Союз може вжити заходів відповідно до принципу субсидіарності, як визначено у статті 5 Договору. Відповідно до принципу пропорційності, як визначено в цій статті, Директива не виходить за рамки необхідного для досягнення цієї мети.

(34) Ця Директива поважає основні права та дотримується принципів, визнаних в Хартії основних прав Європейського Союзу, про які йдеться в статті 6 Договору про Європейський Союз.

(35) Ця Директива ґрунтується на існуючій системі придорожніх технічних перевірок, оновленні технічних вимог Директиви 2000/30/ЄС, а також охоплює принципи, які містяться в Рекомендації Комісії 2010/379/ЄС⁽¹¹⁾. Відповідно, Директива 2000/30/ЄС повинна бути визнана такою, що втратила чинність,

ПРИЙНЯЛИ ТАКУ ДИРЕКТИВУ:

РОЗДІЛ I ПРЕДМЕТ, ВИЗНАЧЕННЯ І СФЕРА ДІЇ

Стаття 1 Предмет

З метою підвищення безпеки дорожнього руху та охорони навколишнього середовища дана Директива встановлює мінімальні вимоги до системи придорожньої перевірки придатності до експлуатації комерційних транспортних засобів, що пересуваються територіями держав-членів.

Стаття 2 Сфера дії

1. Ця Директива стосується комерційних транспортних засобів з максимальною конструктивною швидкістю більше 25 км/год категорій, що визначені у Директиві 2003/37/ЄС Європейського Парламенту та Ради ЄС⁽¹²⁾ і Директиві 2007/46/ЄС:

¹¹ Рекомендація Комісії 2010/379/ЄС від 5 липня 2010 року про оцінку ризику недоліків, виявлених під час придорожніх перевірок (комерційних транспортних засобів) відповідно до Директиви 2000/30/ЄС Європейського парламенту та Ради ЄС (ОВ L 173, 08.07.2010).

¹² Директива 2003/37/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 26 травня 2003 про затвердження типу сільськогосподарських та лісогосподарських тракторів, їх причепів і змінної причіпної техніки, разом з їх системами, компонентами та окремими технічними вузлами і визнає Директиву 74/150/ЄЕС такою, що втратила чинність (ОВ L 171, 09.07.2003,

а) транспортні засоби, спроектовані і побудовані переважно для перевезення пасажирів та їхнього багажу, що мають більше восьми сидячих місць, крім сидіння водія – категорій M₂ та M₃;

б) транспортні засоби, спроектовані і побудовані переважно для перевезення вантажів, максимальна маса яких перевищує 3,5 т – категорії N₂ і N₃;

с) причепи, спроектовані і побудовані для перевезення пасажирів або вантажів, а також для проживання людей, з максимальною масою понад 3,5 тонн – транспортні засоби категорій O₃ і O₄;

д) колісні трактори категорії T₅^{*}, які використовують переважно на дорогах загального користування для комерційних автомобільних перевезень вантажів з максимальною швидкістю, що перевищує 40 км/год.

2. Ця Директива не стосується права держав-членів на проведення технічної придорожньої перевірки придатності до експлуатації транспортних засобів, що не охоплюються цією Директивою, таких як легкі комерційні транспортні засоби категорії N₁ з максимальною масою не більше 3,5 тонн, а також контролю за іншими аспектами безпеки дорожніх транспортних засобів або контролю в будь-якому місці, крім доріг загального користування. Ніщо в цій Директиві не повинно перешкоджати державам-членам обмежити використання певного типу транспортного засобу на окремих ділянках вулично-дорожньої мережі з причин убезпечення дорожнього руху.

Стаття 3 **Визначення**

Для цілей цієї Директиви застосовуються такі єдині визначення:

1) «транспортний засіб» – будь-який нерейковий моторний транспортний засіб або його причіп;

2) «моторний транспортний засіб» – будь-який колісний механічний транспортний засіб, який урухомлює власне джерело енергії, з максимальною конструктивною швидкістю більше 25 км/год;

3) «причіп» – будь-який колісний транспортний засіб, що не має власного джерела енергії для урухомлення, спроектований і побудований для буксирування моторним транспортним засобом;

4) «напівпричіп» – будь-який причіп, призначений для з'єднання з моторним транспортним засобом таким чином, що частина його спирається на моторний транспортний засіб і значну частину його маси та маси вантажу несе моторний транспортний засіб;

5) «вантаж» – всі товари, які зазвичай розміщені в тій частині, або на частині транспортного засобу, призначеного для перевезення вантажів, і які не мають постійного закріплення до транспортного засобу, в тому числі предмети, розташовані у вантажних відсіках, наприклад, скринях, змінних контейнерах, розміщених на транспортних засобах;

6) «комерційний транспортний засіб» – механічний транспортний засіб та його причіп або напівпричіп, що використовують для перевезення вантажів або пасажирів переважно у комерційних цілях, таких як перевезення за наймом або за винагороду, або перевезення власними транспортними засобами, або для інших комерційних цілей;

7) «транспортний засіб, зареєстрований в державі-члені» – транспортний засіб, зареєстрований або допущений до експлуатування в державі-члені;

8) «власник свідоцтва про реєстрацію» – юридична або фізична особа, на чие ім'я або назву зареєстровано транспортний засіб;

9) «підприємство» – підприємство згідно з визначенням, наведеним у пункті 4 статті 2 Регламенту (ЄС) № 1071/2009;

10) «технічна придорожня перевірка» – несподівана технічна перевірка придатності до експлуатації комерційного транспортного засобу, яку здійснюють владні органи держав-членів або під їх безпосереднім наглядом;

11) «дорога загального користування» – дорога для загального використання, місцевого, регіонального чи національного значення, головна дорога, швидкісна або автострада;

12) «перевірка придатності до експлуатації» – перевірка відповідно до частини 9 статті 3 Директиви 2014/45/ЄС;

13) «сертифікат придатності до експлуатації» – звіт про перевірку придатності до експлуатації, виданий компетентним органом або пунктом технічного контролю, який містить результати перевірки придатності до експлуатації;

14) «компетентний орган» – державна організація або орган комунальної власності, на які держава-член покладає відповідальність за управління системою придорожньої перевірки придатності до експлуатації транспортних засобів, у тому числі виконання перевірки придатності до експлуатації транспортних засобів у разі необхідності;

15) «інспектор» – особа, уповноважена державою-членом або її компетентним органом для проведення первинних та/або поглиблених придорожніх перевірок;

16) «недолік» – технічний дефект й інші невідповідності, виявлені під час технічної придорожньої перевірки транспортного засобу;

17) «спільна придорожня перевірка» – технічна придорожня перевірка, яка проводиться спільно компетентними органами, принаймні, двох держав-членів;

18) «оператор» – фізична або юридична особа, яка використовує транспортний засіб і в той же час, є власником або особою, уповноваженою власником транспортного засобу на його використання;

19) «пункт технічного контролю пересувний» – пункт з портативним устаткуванням, необхідним для проведення поглибленої технічної придорожньої перевірки, який укомплектований інспекторами, компетентними здійснювати поглиблену технічну придорожню перевірку;

20) «визначений пункт технічної придорожньої перевірки» – визначений район, в якому може бути пункт придорожнього технічного контролю з напостійно встановленим устаткуванням для проведення первинної та/або поглибленої придорожньої перевірки придатності до експлуатації.

РОЗДІЛ II

СИСТЕМА ТЕХНІЧНОЇ ПРИДороЖНЬОЇ ПЕРЕВІРКИ

I ЗАГАЛЬНІ ОБОВ'ЯЗКИ

Стаття 4

Система придорожньої перевірки придатності до експлуатації

Система технічної придорожньої перевірки придатності до експлуатації охоплює початкову технічну придорожню перевірку, про яку йдеться в частині 1 статті 10, і поглиблену придорожню перевірку, згадану в частині 2 статті 10.

Стаття 5

Відсоток транспортних засобів, які повинні бути перевірені

1. Що стосується транспортних засобів, зазначених у пунктах а), б) і с) частини 1 статті 2, загальна кількість початкових технічних придорожніх перевірок в ЄС протягом кожного календарного року має бути не менше 5% від загального числа таких транспортних засобів, зареєстрованих на території держав-членів.

2. Кожна держава-член вживає заходів для проведення відповідної кількості початкових технічних придорожніх перевірок, залежно від загальної кількості таких транспортних засобів, що зареєстровані на її території.

3. Інформація про перевірені транспортні засоби доводиться до відома Комісії відповідно до частини 1 статті 20.

Стаття 6

Система оцінки ризику

Для транспортних засобів, зазначених у пунктах а), б) і с) частини 1 статті 2, держави-члени повинні гарантувати, що зазначена в Додатку II, і, в разі необхідності, у додатку III, інформація про кількість і вагомість недоліків, виявлених у транспортних засобах, експлуатованих окремими підприємствами, була введена в систему оцінки ризику, створену відповідно до статті 9 Директиви 2006/22/ЄС. Для присвоєння ступеню ризику підприємству держави-члени можуть застосовувати критерії, викладені в Додатку I. Цю інформацію використовують для більш широкого і більш частого моніторингу підприємств з високим ступенем ризику. Системою оцінки ризиків управляє компетентний орган держави-члена.

Для реалізації першого абзацу цієї статті держава-член, в якій зареєстровано транспортний засіб, використовує інформацію, отриману від інших держав-членів відповідно до частини 1 статті 18.

Держави-члени можуть дозволяти проведення добровільної перевірки придатності до експлуатації. Інформація про відповідність вимогам щодо придатності до експлуатації може бути взята до уваги для поліпшення ступеню ризику підприємства.

Стаття 7

Обов'язки

1. Держави-члени повинні вимагати, щоб сертифікат придатності до експлуатації, відповідний останній перевірці, або його копія, або – у разі видання електронного сертифіката придатності до експлуатації – завірена печаткою або оригінальна роздруковка, та звіт останньої технічної придорожньої перевірки зберігалися на борту транспортного засобу, якщо вони є. Держави-члени можуть дозволити своїм компетентним органам приймати документи, що підтверджують такі перевірки, в електронному вигляді, якщо така інформація доступна.

2. Держави-члени повинні вимагати, щоб підприємства та водії транспортних засобів, що підлягають придорожній перевірці, співпрацювали з інспекторами, а також забезпечували доступ до транспортного засобу, його частин і будь-якої відповідної документації для цілей перевірки.

3. Держави-члени повинні гарантувати визначення сфери відповідальності підприємств за підтримування своїх транспортних засобів в безпечному і придатному для експлуатації стані, що не звільняє від відповідальності водіїв цих транспортних засобів.

Стаття 8 Інспектори

1. Вибираючи транспортний засіб для технічної придорожньої перевірки, а також виконуючи таку перевірку, інспектори повинні утримуватися від будь-якої дискримінації за ознакою громадянства водія, країни реєстрації або країни, в якій транспортний засіб допущено до експлуатації.

2. Проведення технічної перевірки інспектором повинно бути вільним від будь-яких конфліктів інтересів, які могли б вплинути на неупередженість і об'єктивність його рішення.

3. Винагорода інспекторів за проведення технічної придорожньої перевірки не може безпосередньо залежати від результатів первинної або поглибленої технічної придорожньої перевірки.

4. Поглиблена придорожня перевірка, яку виконує інспектор, має відповідати мінімальним вимогам щодо компетентності та професійної підготовки, як визначено у статті 13 та Додатку IV Директиви 2014/45/ЄС. Держави-члени можуть передбачати, що інспектори, які виконують придорожні перевірки в пересувних пунктах технічного контролю або у визначених пунктах придорожнього технічного контролю, повинні відповідати **таким** вимогам або еквівалентним вимогам, затвердженим компетентними органами.

РОЗДІЛ III ПРОЦЕДУРИ ПЕРЕВІРКИ

Стаття 9

Вибір транспортних засобів для початкової придорожньої перевірки

Ідентифікуючи транспортні засоби, які повинні бути піддані початковій технічній придорожній перевірці, інспектор може вибирати, в першу чергу транспортні засоби, що використовуються на підприємствах з високим ступенем ризику, як зазначено в Директиві 2006/22/ЄС. Транспортні засоби для перевірки також можуть бути обрані випадково, чи у випадку, коли є підозра, що транспортний засіб загрожує безпеці дорожнього руху або навколишньому середовищу.

Стаття 10

Процедури і методи технічних придорожніх перевірок

1. Держави-члени повинні забезпечити, щоб відібрані транспортні засоби відповідно до статті 9 були піддані початковій технічній придорожній перевірці.

Під час кожної початкової технічної придорожньої перевірки транспортного засобу інспектор:

a) перевіряє останній сертифікат і звіт про технічну придорожню перевірку придатності до експлуатації, якщо такі зберігаються в транспортному засобі або документи про перевірку в електронному вигляді, відповідно до частини 1 статті 7;

b) проводить візуальну оцінку стану транспортного засобу;

c) може здійснювати візуальну перевірку відповідності розміщення і закріплення вантажу на транспортному засобі відповідно до статті 13;

d) здійснює технічні дослідження, використовуючи будь-який визнаний метод. Такі технічні перевірки можуть проводитися для того, щоб виправдати рішення про передачу транспортного засобу на поглиблену технічну придорожню перевірку або про негайне усунення недоліків відповідно до частини 1 статті 14.

Інспектор перевіряє чи були усунені будь-які недоліки, виявлені під час попередньої технічної придорожньої перевірки.

2. На підставі результатів початкової перевірки інспектор визначає, чи необхідно поглиблено перевіряти на придатність до експлуатації транспортний засіб або його причіп.

3. Поглиблена технічна придорожня перевірка охоплює об'єкти, перераховані в Додатку II, які вважаються обов'язковими та актуальними, беручи до уваги, зокрема, безпечність систем гальмування, пневматичних шин, коліс і шасі, емісій транспортного засобу, а також рекомендовані методи перевірки цих об'єктів.

4. Якщо сертифікат придатності до експлуатації або звіт про придорожню перевірку придатності до експлуатації показує, що впродовж минулих трьох місяців було перевірено один з об'єктів, перерахованих у Додатку II, інспектор не перевіряє цей об'єкт, якщо він не має явно вираженого недоліку.

Стаття 11

Пункт проведення придорожньої перевірки

1. Поглиблену придорожню перевірку придатності до експлуатації здійснюють за допомогою пересувних або визначених пунктів придорожньої технічної перевірки, або пунктів технічного контролю відповідно до Директиви 2014/45/ЄС.

2. У випадку, коли поглиблена придорожня перевірка придатності до експлуатації повинна бути проведена в пункті технічного контролю або у

визначеному пункті технічної придорожньої перевірки, вона виконується в найкоротші терміни і в найближчому пункті.

3. Пересувні пункти технічної придорожньої перевірки повинні мати відповідне обладнання для проведення поглибленої технічної придорожньої перевірки, зокрема, устаткування, необхідне для оцінки стану систем гальмування й ефективності їхньої дії, системи керування, підвіски, а також емісій, згідно з вимогами. Якщо пересувний пункт технічної придорожньої перевірки або визначений пункт технічної придорожньої перевірки не мають відповідного обладнання для перевірки визначеного об'єкту, зазначений в початковій перевірці транспортний засіб направляють у пункт технічного контролю або у визначений пункт технічної придорожньої перевірки, де можливо провести таку перевірку.

Стаття 12

Оцінка недоліків

1. Щодо кожного об'єкту перевірки додаток II містить перелік можливих недоліків разом із зазначенням їх вагомості для використання під час технічних придорожніх перевірок.

2. Знайдені під час технічної придорожньої перевірки транспортних засобів недоліки класифікують за однією з таких категорій:

а) незначні недоліки без значного впливу на безпечність транспортного засобу або на навколишнє середовище та інші незначні невідповідності;

б) істотні недоліки, які можуть поставити під загрозу безпечність транспортного засобу або навколишнє середовище, або становлять небезпеку для інших учасників дорожнього руху та мають інші істотні невідповідності;

с) небезпечні недоліки, що становлять пряму і безпосередню загрозу для безпеки дорожнього руху або навколишнього середовища.

3. Транспортний засіб, в якому знайшли недоліки більше ніж однієї категорії, про які йдеться в частині 2 цієї статті, відносять до категорії найбільш небезпечних недоліків. Транспортний засіб, в якому виявлено декілька недоліків в рамках однієї зі сфер перевірки відповідно до пункту 1 Додатка II, можуть віднести до більш істотної категорії недоліків, якщо сукупна дія цих недоліків становить більшу загрозу для безпеки дорожнього руху.

Стаття 13

Перевірка розміщення і закріплення вантажу

1. Під час придорожньої перевірки придатності до експлуатації на транспортних засобах можуть перевіряти розміщення і закріплення вантажу відповідно до Додатка III, щоб переконатися, що розміщення і закріплення

вантажу не створює загроз безпеці дорожнього руху, життю і здоров'ю людей, цілісності майна та довкілля. Перевірку виконують для підтвердження того, що у всіх випадках експлуатації транспортного засобу, зокрема в надзвичайних ситуаціях або під час руху вгору:

- вантаж може тільки незначним чином змінити своє положення відносно іншого вантажу, бортів платформи (стінок фургона) або інших поверхонь транспортного засобу, і

- вантаж не повинен залишати межі вантажного відділення або зміщуватись за межі навантажувальної поверхні.

2. Без шкоди для вимог щодо перевезення певних категорій вантажів, зокрема таких, що підпадають під дію Європейської угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ)⁽¹³⁾, розміщення і закріплення вантажу та контроль за ним може здійснюватися відповідно до принципів і – у відповідних випадках – норм, викладених у розділі I Додатка III. Можливо використовувати останню версію стандартів, визначених у пункті 5 розділу I Додатка III.

3. Подальші процедури, про які йдеться у статті 14, також можуть бути застосовані в разі істотних або небезпечних недоліків, пов'язаних із закріпленням вантажу.

4. Держави-члени повинні забезпечити належне навчання персоналу, який бере участь у перевірках розміщення та закріплення вантажу.

Стаття 14

Дії у разі виявлення істотних або небезпечних недоліків

1. Без шкоди для положень частини 3 статті 14, держави-члени повинні гарантувати, щоб будь-який істотний або небезпечний недолік, виявлений у ході початкової або поглибленої перевірки, був усунений перед подальшим використанням транспортного засобу на дорогах загального користування.

2. Інспектори можуть прийняти рішення, що транспортний засіб слід піддати повній перевірці придатності до експлуатації протягом визначеного періоду часу, якщо він зареєстрований в державі-члені, в якій виконували технічну придорожню перевірку. Якщо транспортний засіб зареєстровано в іншій державі-члені, компетентний орган може звернутися до компетентного органу іншої держави-члена через контактний пункт, згаданий у статті 17, із запитом щодо виконання нової перевірки придатності транспортного засобу відповідно до процедури, викладеної в частині 2 статті 18. У разі виявлення

¹³ Транспонована Директивою 2008/68/ЄС Європейського Парламенту та Ради ЄС від 24 вересня 2008 року про внутрішні перевезення небезпечних вантажів (ОВ L 260, 30.09.2008, с. 13), з поправками, внесеними, зокрема, Директивою Комісії 2012/45/ЄС (ОВ L 332, 04.12.2010, с. 18).

істотних або небезпечних недоліків транспортного засобу, зареєстрованого за межами ЄС, держави-члени можуть прийняти рішення інформувати про це компетентний орган країни реєстрації транспортного засобу.

3. У разі виявлення будь-яких недоліків, які вимагають швидкого або негайного усунення через прямий і безпосередній ризик для безпеки дорожнього руху, держава-член або компетентний орган забезпечує обмеження або заборону використання такого транспортного засобу, поки не будуть усунені ці недоліки. Можливо дозволити використання такого транспортного засобу, щоб доїхати до однієї з найближчих майстерень, в якій недоліки можуть бути усунені, за умови, що ці недоліки будуть виправлені таким чином, щоб транспортний засіб зміг дістатися до майстерні та не становив безпосередньої загрози для безпеки своїх пасажирів або інших учасників дорожнього руху. Щодо недоліків, які не вимагають негайного усунення, держава-член або компетентний орган може прийняти рішення, за яких умов і в який розумний термін дозволено використовувати транспортний засіб, поки недолік не буде усунено.

Якщо транспортний засіб неможливо відремонтувати таким чином, щоб він доїхав до майстерні, його необхідно перевезти в доступне місце для ремонту.

Стаття 15

Плата за перевірку

У разі виявлення недоліків, виявлених після поглибленої перевірки, держави-члени можуть вимагати раціональної і співрозмірної оплати, сума якої повинна залежати від витрат на виконання такої перевірки.

Стаття 16

Звіт про перевірку і база даних про технічні придорожні перевірки

1. Для проведення кожної початкової технічної придорожньої перевірки органу влади надають таку інформацію:

- а) країна реєстрації транспортного засобу;
- б) категорія транспортного засобу;
- в) звіт про попередню технічну придорожню перевірку.

2. Після завершення поглибленої перевірки інспектор повинен підготувати звіт згідно з Додатком IV. Держави-члени повинні гарантувати, щоб водій транспортного засобу отримав копію звіту про перевірку.

3. Інспектори повідомляють компетентний орган про результати поглибленої технічної придорожньої перевірки протягом розумного строку

після завершення перевірки. Компетентний орган зберігає цю інформацію відповідно до чинного законодавства про захист даних, принаймні, 36 місяців з дати отримання.

РОЗДІЛ IV СПІВРОБІТНИЦТВО ТА ОБМІН ІНФОРМАЦІЄЮ

Стаття 17

Визначення контактного пункту

1. Держави-члени визначають контактний пункт, який:
 - забезпечує координацію з визначеними контактними пунктами інших держав-членів стосовно дій, вжитих на підставі статті 18,
 - надсилає Комісії дані, зазначені в статті 20,
 - забезпечує, де це доречно, будь-які інші зв'язки з контактними пунктами інших держав-членів і надає їм допомогу.

2. Держави-члени направляють Комісії найменування та контактні дані національних контактних пунктів до 20 травня 2015 року, і повідомляють її про будь-які зміни в цій сфері. Комісія складає список всіх контактних пунктів і направляє його державам-членам.

Стаття 18

Співпраця між державами-членами

1. У разі виявлення в транспортному засобі, не зареєстрованому в державі-члені, істотних і небезпечних недоліків або недоліків, що ведуть до обмеження або заборони використання транспортного засобу, контактний пункт зобов'язаний повідомити про це контактний пункт держави-члена, в якому цей транспортний засіб зареєстровано. Таке повідомлення повинно включати в себе елементи звіту про придорожню перевірку згідно з Додатком IV та може бути передане через національний електронний реєстр, зазначений в статті 16 Регламенту (ЄС) № 1071/2009. Комісія ухвалює детальні правила, що стосуються процедур звітності про транспортні засоби, що мають істотні або небезпечні недоліки, контактному пункту держави-члена реєстрації відповідно до процедури, визначеної в частині 2 статті 23.

2. У разі виявлення істотних або небезпечних недоліків транспортного засобу контактний пункт держави-члена, в якій транспортний засіб було перевірено, може звернутися до компетентного органу держави-члена, в якій зареєстровано транспортний засіб – за посередництва контактного пункту держави-члена – щоб вжити відповідних заходів для подальших дій, таких як

обов'язкова перевірка придатності транспортного засобу до експлуатації, як це передбачено у статті 14.

Стаття 19

Спільна технічна придорожня перевірка

Щороку держави-члени повинні регулярно проводити спільні дії щодо придорожніх перевірок придатності до експлуатації. Держави-члени можуть об'єднати цю діяльність з тією, що зазначена у статті 5 Директиви 2006/22/ЄС.

Стаття 20

Надання інформації Комісії

1. До 31 березня 2021 року, а потім до 31 березня кожного другого року, держави-члени повинні повідомляти Комісію електронними засобами зв'язку про дані перевірки придатності транспортних засобів до експлуатації, виконані на своїй території, зібрані в ході двох попередніх календарних років. У даних наводять:

- a) кількість транспортних засобів, що перевірялася;
- b) категорії перевірених транспортних засобів;
- c) країну реєстрації кожного перевіреного транспортного засобу;
- d) у випадку поглибленої перевірки – сферу перевірки та складники, у яких була виявлена несправність, відповідно до пункту (10) Додатка IV.

Перший звіт повинен охоплювати період у два роки, що починається 01 січня 2019 року.

2. Комісія ухвалює, відповідно до процедури експертизи, зазначеної у частині 2 статті 23, докладні правила стосовно формату, в якому дані, згадані в частині 1 цієї статті, передають електронними засобами зв'язку. До розробки таких правил використовують стандартну форму звіту, наведену в Додатку V.

Комісія надає звіт про зібрані дані до Європейського Парламенту і Ради.

РОЗДІЛ V

АКТИ ПРАВА ДЕЛЕГОВАНІ І ВИКОНАВЧІ

Стаття 21

Делеговані акти

Комісія повинна мати повноваження для прийняття делегованих актів відповідно до статті 22 для того, щоб:

- відповідно актуалізувати частину 1 статті 2, а також пункт 6 Додатка V, з тим щоб враховувати зміни у встановленні категорій транспортних засобів, у зв'язку зі змінами в положеннях, зазначених у цій статті, без змін сфери застосування цієї Директиви;

- актуалізувати пункт 2 Додатка II, щодо наявності більш ефективних і дієвих методів для перевірки, без розширення переліку складників, що підлягають перевірці;

- приводити у відповідність пункт 2 Додатка II після оцінки на практиці витрат і вигод у зв'язку з переліком складників перевірки, методів, критеріїв, для визнання перевірки невдалою та оцінки недоліків у разі зміни обов'язкових вимог для затвердження типу в приписах Союзу щодо безпеки або довкілля.

Стаття 22

Виконання наданих повноважень

1. Право на ухвалення делегованих актів покладено на Комісію за умов, наведених у цій статті.

2. Повноваження щодо прийняття делегованих актів, зазначені у статті 21, покладено на Комісію на період у п'ять років, починаючи з 19 травня 2014 року. Комісія звітує про делегування повноважень не пізніше, ніж за дев'ять місяців до закінчення п'ятирічного терміну. Делегування повноважень буде автоматично продовжуватися на той самий термін, якщо Європейський Парламент або Рада не заперечує проти такого розширення не пізніше ніж за три місяці до закінчення кожного періоду.

3. Делеговані повноваження, зазначені у статті 21, можуть бути відкликани в будь-який час Європейським Парламентом або Радою. Рішення про відкликання повноважень завершує передання повноважень, зазначених у ньому. Рішення про відкликання набирає чинності з дня, наступного за днем його публікації в Офіційному віснику Європейського Союзу або пізніше, як зазначено у цьому рішенні. Це не впливає на чинність будь-яких делегованих актів, що вже набрали чинності.

4. Після ухвалення делегованого акта Комісія без затримки повідомляє про це Європейський Парламент і Раду.

5. Делегований акт, ухвалений відповідно до статті 21, набирає чинності тільки тоді, коли ні Європейський Парламент, ні Рада протягом двох місяців після повідомлення про цей акт не нададуть заперечення, або якщо до цієї дати Європейський Парламент і Рада повідомлять Комісії, що вони не будуть заперечувати. Цей період може бути продовжений на два місяці за ініціативою Європейського Парламенту чи Ради.

Стаття 23

Порядок роботи Комітету

1. Комісії допомагає Комітет з питань придатності транспортних засобів до експлуатації, який визначено Директивою 2014/45/ЄС. Цей комітет відповідає визначенню комітету в Регламенті (ЄС) № 182/2011.

2. У разі посилення на цю частину застосовують статтю 5 Регламенту (ЄС) № 182/2011. Якщо комітет не надає ніякої думки, Комісія не ухвалює проект виконавчого акта і застосовується абзац третій частини 4 статті 5 Регламенту (ЄС) № 182/2011.

РОЗДІЛ VI

ПРИКІНЦЕВІ ПОЛОЖЕННЯ

Стаття 24

Складання звітів

1. До **►С1** 20 травня 2020 року ◀ Комісія повинна надати Європейському Парламенту та Раді звіт про впровадження та наслідки дії цієї Директиви. У звіті необхідно проаналізувати, зокрема, питання впливу з погляду підвищення безпеки дорожнього руху, а також витрати і вигоди у разі можливого внесення транспортних засобів категорії N₁ і O₂ у сферу дії цієї Директиви.

2. Не пізніше 20 травня 2022 року Комісія повинна надати Європейському Парламенту та Раді звіт про застосування та наслідки дії цієї Директиви щодо ефективності та гармонізації систем оцінки ризику, зокрема, у визначенні і зіставленні ступенів ризику різних підприємств. Ця Доповідь має супроводжуватися детальною оцінкою впливу, аналізом витрат і вигод у всьому Союзі. Оцінка впливу має бути надана Європейському Парламенту та Раді принаймні за шість місяців до подачі будь-яких законодавчих пропозицій які, у разі необхідності, охоплюватимуть нові категорії транспортних засобів у рамках сфери дії цієї Директиви.

Стаття 25

Санкції

Держави-члени повинні встановити приписи щодо покарання, яке застосовують за порушення положень цієї Директиви і вжити всіх необхідних заходів для забезпечення того, щоб вони реалізувалися. Ці покарання повинні бути ефективними, пропорційними, стримуючого впливу і недискримінаційного характеру.

Стаття 26

Транспозиція

1. Держави-члени повинні ухвалити й опублікувати до 20 травня 2017 року приписи, правила та адміністративні положення, необхідні для виконання цієї Директиви. Вони повинні негайно інформувати про це Комісію.

Держави-члени повинні застосовувати ці положення з 20 травня 2018 року.

Положення, що стосуються системи оцінки ризиків, про яку йдеться в статті 6 цієї Директиви, застосовують з 20 травня 2019 року.

Правові положення, ухвалені державами-членами, повинні містити посилання на цю Директиву або супроводжуватися посиланнями на офіційне оприлюднення. Способи виконання такого посилання встановлюють держави-члени.

2. Держави-члени направляють Комісії текст основних положень національного законодавства, які вони ухвалюють в галузі, охопленій цією Директивою.

Стаття 27

Втрата чинності

Директива 2000/30/ЄС втрачає чинність 20 травня 2018 року.

Стаття 28

Набрання чинності та застосування

Ця Директива набирає чинності на двадцятий день після її оприлюднення в Офіційному віснику Європейського Союзу.

Стаття 29

Адресати

Ця Директива адресована державам-членам.

Вчинено в Брюсселі, 3 квітня 2014 року.

Від Європейського Парламенту

Президент
М. ШУЛЬЦ
(M. SCHULZ)

Від Ради

Президент
Д. КОУРКОУЛАС
(D. KOURKOULAS)

ДОДАТОК І СКЛАДНИКИ СИСТЕМИ ОЦІНКИ РИЗИКІВ

Оцінка ризику є основою для цілеспрямованого вибору транспортних засобів, які використовують підприємства, що мають низькі результати з точки зору дотримання вимог з технічного обслуговування і придатності до експлуатації транспортного засобу. Ця система враховує результати обох перевірок: обов'язкових періодичних перевірок придатності до експлуатації та технічних придорожніх перевірок.

У системі оцінки ризиків, що стосуються підприємства, враховують такі чинники:

- кількість недоліків,
- вагомість недоліків,
- кількість технічних придорожніх перевірок і періодичних добровільних перевірок придатності до експлуатації,
- фактор часу.

1. Недоліки оцінюють відповідно до їх вагомості, використовуючи такі коефіцієнти вагомості цих недоліків:

небезпечний – 40;

істотний – 10;

незначний – 1.

2. Зміни в оцінці стану підприємства (транспортного засобу) відображають використанням «старих» результатів перевірки (недоліків) як менш вагомих, ніж результати «нових», з використанням таких коефіцієнтів:

– рік 1 – останні 12 місяців – коефіцієнт 3;

– рік 2 – 13-24 місяць – коефіцієнт 2;

– рік 3 – 25-36 місяць – коефіцієнт 1;

Наведене застосовують тільки до розрахунку загального рівня ризику.

3. Оцінку ризику розраховують за такими формулами:

а) формула для загальної оцінки ризику

$$RR = \frac{(D_{Y1} \times 3) + (D_{Y2} \times 2) + (D_{Y3} \times 1)}{\#C_{Y1} + \#C_{Y2} + \#C_{Y3}}$$

де:

RR – загальна оцінка ризику;

D_{Yi} – сумарна кількість недоліків за роками 1, 2, 3

D_{Y1} – $(\#DD \times 40) + (\#MaD \times 10) + (\#MiD \times 1)$ в 1-му році

#... – кількість...

DD – небезпечний недолік

MaD – істотний недолік

MiD – незначний недолік

C – перевірка (обов'язкова періодична перевірка придатності до експлуатації або періодичні та незаплановані технічні придорожні перевірки) в 1, 2, 3 році.

б) Формула для оцінки ризику за рік

$$AR = \frac{(\#DD \times 40) + (\#MaD \times 10) + (\#MiD \times 1)}{\#C}$$

де:

AR – ступінь ризику за рік

#... – кількість...

DD – небезпечний недолік

MaD – істотний недолік

MiD – незначний недолік

C – перевірки (обов'язкові періодичні перевірки придатності до експлуатації або періодичні та незаплановані технічні придорожні перевірки).

Ступінь ризику щорічно використовують для оцінювання змін на підприємстві з роками.

Класифікацію підприємств (транспортних засобів) здійснюють на основі загальної оцінки ризику з досягненням такого розподілу серед означених підприємств (транспортних засобів):

- < 30 % – низький ступінь ризику;
- 30–80 % – середній ступінь ризику;
- > 80 % – високий ступінь ризику.

ДОДАТОК II СФЕРА ДІЇ ТЕХНІЧНОЇ ПРИДОРОЖНЬОЇ ПЕРЕВІРКИ

1. СФЕРА КОНТРОЛЮ



Перевірка повинна охоплювати щонайменше таке:

0. Ідентифікація транспортного засобу.
1. Система гальмування.
2. Система кермування
3. Оглядовість.
4. Освітлювальне обладнання та частини електричної системи.
5. Осі, колеса, шини, підвіска.
6. Шасі та кріпильні елементи шасі.
7. Інше обладнання.
8. Емісії.
9. Додаткові перевірки транспортних засобів категорій M₂ та M₃, що перевозять пасажирів.

2. ВИМОГИ ЩОДО КОНТРОЛЮ

Об'єкти, перевірка яких вимагає обов'язкового використання інструментів, позначені E.

Об'єкти, які без використання інструменту можуть бути перевірені тільки в обмеженій мірі, позначені + (E).

Якщо метод перевірки зазначено як «візуальний», додатково до огляду даних складників, в разі необхідності, інспектор повинен також перевірити їх на дотик, оцінити акустичну шумність або застосувати будь-які інші відповідні методи перевірки без використання інструментів.

Технічні придорожні перевірки можуть охоплювати об'єкти, перераховані в таблиці 1, яка містить рекомендовані методи випробувань, що слід застосовувати. Жодне з положень цього Додатка не повинно перешкоджати інспектору виконати за необхідності перевірку з використанням додаткового обладнання, наприклад, на підйомачі або на оглядовій канаві.

Перевірку виконують з використанням доступних на час перевірки методів і обладнання, без розбирання або зняття будь-якої частини транспортного засобу за допомогою інструментів. Перевірка може також охоплювати перевірку щодо відповідності частин і компонентів вимогам безпеки транспортних засобів та охорони навколишнього середовища, які були чинними на момент затвердження або, якщо застосовно, під час модернізації.

Якщо конструкція транспортного засобу не дозволяє використовувати методи випробувань, наведені в цьому додатку, випробування проводять відповідно до рекомендованих методів випробувань, які затверджує компетентний орган.

«Критерій визнання технічного стану незадовільним» не застосовують, коли він стосується вимог, що не були обов'язковими в рамках відповідних приписів затвердження на момент першої реєстрації, першого введення транспортного засобу в експлуатацію або вимог, що стосуються його після модернізації (переобладнання).

3. ОБСЯГ І МЕТОДИ ПЕРЕВІРКИ, ОЦІНКА НЕДОЛІКІВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Обстеження охоплює такі об'єкти перевірки, які вважаються необхідними і важливими, беручи до уваги, зокрема, безпечність систем гальмування, пневматичних шини, коліс, ходової частини та емісій, і рекомендовані методи, перераховані в таблиці нижче.

Для кожної системи і компонента, що підлягають перевірці, недоліки оцінюють відповідно до критеріїв, наведених у таблиці, залежно від індивідуальних випадків.

Недоліки, не зазначені в цьому додатку, оцінюють з точки зору загрози для безпеки дорожнього руху.

Об'єкт перевірки	Метод	Критерій визнання технічного стану незадовільним	Недоліки		
			незначні	істотні	небезпечні
0. Ідентифікація транспортного засобу					
0.1. Реєстраційний номер (якщо обов'язковий на підставі вимог ⁽¹⁾)	Перевірка візуальна	a) Номерна табличка/-и відсутня(-и) або їх закріплення таке, що можуть відпасти		X	
		b) Напис відсутній або не зчитується		X	
		c) Не відповідає документам або записам про транспортний засіб		X	
0.2. Ідентифікаційний номер транспортного засобу/серійний номер шасі/транспортного засобу	Перевірка візуальна	a) Номер відсутній, або його неможливо відшукати		X	
		b) Номер не комплектний, або номер не зчитуваний, або не відповідає документам транспортного засобу		X	
		c) Незчитувані документи транспортного засобу або є формальні неточності	X		
1. СИСТЕМА ГАЛЬМУВАННЯ					
1.1. Механічний стан та функціонування					
1.1.1. Обмежувач ходу педалі робочого гальмового механізму/рукоятки ручного гальмового механізму	Візуальна перевірка складників задіяної системи гальмування. <i>Примітка.</i> Транспортний засіб, що має гальмові системи з підсилювачами, перевіряють із вимкненим двигуном.	a) Надмірно тугий хід		X	
		b) Надмірний знос або люфт.		X	
1.1.2. Стан педалі/рукоятки та вільний хід пристрою управління гальмами	Візуальна перевірка складників системи гальмування. <i>Примітка.</i> Транспортні засоби з допоміжними системами гальмування належить перевіряти з вимкненим двигуном	a) Надмірний або тугий вільний хід		X	
		b) Педаль гальма не звільняється (послаблюється) належним чином. Якщо впливає на функційність	X		-
		c) Протиковзке покриття на педалі гальма відсутнє, нещільно прикріплене або зношене.		X	

Об'єкт перевірки	Метод	Критерій визнання технічного стану незадовільним	Недоліки		
			незначні	істотні	небезпечні
1.1.3. Вакуумний насос або компресор і ресивери	Візуальна перевірка складників за нормального робочого тиску. Перевірити час, який потрібно, щоб розряджений або атмосферний тиск досягнув безпечних робочих значень, а також функціонування попереджувального пристрою, захисного клапана багатоконтурної системи та клапана регулювання тиску.	а) Недостатній тиск/розрідження у системі для принаймні чотирикратного загальмовування після подачі попереджувального сигналу (або вимірювальний пристрій показує небезпечні значення)		X	
		Гальма спрацьовують принаймні двічі після сигналу попереджувального пристрою (або вимірювальний пристрій показує небезпечні значення).			X
		б) Час, потрібний на досягнення безпечних робочих значень тиску/розрідження повітря, значно перевищує наведений у вимогах (1)		X	
		с) Захисний клапан багатоконтурної системи або клапан регулювання тиску не функціонує		X	
		д) Витікання повітря з системи, що спричиняє помітне падіння тиску, або витікання повітря з відчутним звуком.		X	
		е) Зовнішні пошкодження, що може зашкодити функціонуванню гальмової системи. Аварійна гальмова система діє невідповідно.		X	
1.1.4. Манометр або індикатор попередження падіння тиску	Перевірка функціонування	Несправність або невідповідна дія манометра або індикатора. Низький тиск не розпізнається	X		X

Об'єкт перевірки	Метод	Критерій визнання технічного стану незадовільним	Недоліки		
			незначні	істотні	небезпечні
1.1.5. Ручний кран стоянкового гальма	Візуальна перевірка складників задіяної гальмової системи.	a) Орган управління зламаний, пошкоджений або надмірно зношений.		X	
		b) Орган управління ненадійно закріплено на крані або кран ненадійно закріплено		X	
		c) Незатягнуті з'єднини або витоки з системи		X	
		d) Незадовільне функціонування		X	
1.1.6. Урухомник стоянкового гальма, рукоятка управління, храповий механізм стоянкового гальма, стоянкове гальмо з електронним управлінням	Візуальна перевірка складників задіяної гальмової системи	a) Храповий механізм не блокує		X	
		b) Знос рукоятки або храпового механізму.	X		
		Надмірний знос.		X	
		c) Надмірний рух рукоятки, що вказує на невідповідне відрегулювання.		X	
		d) Урухомник відсутній, пошкоджений або не функціонує		X	
		e) Невідповідне функціонування, індикатор попередження інформує про відмову		X	
1.1.7. Гальмові клапани (зворотні, розвантажувальні, регулюючі)	Візуальна перевірка складників задіяної гальмової системи.	a) Клапан пошкоджено або надмірний витік повітря.		X	
		Впливає на функційність.			X
		b) Надмірна втрата оливи з компресора.	X		
		c) Клапан небезпечно або невідповідно змонтований.		X	
		d) Втрата або витік гальмової рідини.		X	
		Впливає на функційність.			X
1.1.8. З'єднини з гальмовими системами причепа (електричні та	Роз'єднання та повторне з'єднання всіх з'єднин між тягачем та причепом.	a) Кран або самозапірний вентиль має дефект.	X		
		Впливає на функційність.		X	

Об'єкт перевірки	Метод	Критерій визнання технічного стану незадовільним	Недоліки		
			незначні	істотні	небезпечні
пневматичні)		b) Кран або вентиль небезпечно або невідповідно змонтовано. Впливає на функційність.	X		
		c) Надмірні витоки. Впливає на функційність.		X	
		d) Невідповідне функціонування. Впливає на функційність		X	X
1.1.9. Ресивер стисненого повітря	Перевірка візуальна	a) Ресивер пошкоджений, або незначно скородований. Ресивер пошкоджений, скородований або негерметичний.	X		
		b) Пристрій зливу конденсату не діє		X	
		c) Ресивер ненадійно або невідповідно закріплено		X	
1.1.10. Підсилювачі гальмової системи, головний циліндр (гідравлічної системи)	Візуальна перевірка складників задіяної гальмової системи в процесі роботи в разі можливості	a) Підсилювач гальмової системи пошкоджений або не діє Підсилювач не діє		X	X
		b) Головний циліндр пошкоджений, але гальмо діє. Головний циліндр несправний або протікає.		X	X
		c) Невідповідне закріплення головного циліндра, але гальмовий механізм діє. Невідповідне закріплення головного циліндра, гальмовий механізм не діє		X	X

Об'єкт перевірки	Метод	Критерій визнання технічного стану незадовільним	Недоліки			
			незначні	істотні	небезпечні	
		d) Недостатній рівень гальмової рідини, нижче позначки мінімального рівня. Рівень гальмової рідини набагато нижче позначки мінімального рівня. Немає видимої гальмової рідини	X	X	X	
		e) Кришка бачка головного циліндра відсутня.	X			
		f) Сигналізатор попередження про рівень гальмової рідини горить або несправний	X			
		g) Невідповідне функціонування сигналізатора попередження про рівень гальмової рідини.	X			
1.1.11. Жорсткі трубопроводи гальмової системи	Візуальна перевірка складників задіяної гальмової системи у разі можливості	a) Значний ризик аварії або розриву трубопроводів.			X	
		b) Трубопроводи або з'єднання мають витоки (пневматична гальмова система).		X		
		Трубопроводи або з'єднання мають витоки (гідравлічна гальмова система).				X
		c) Трубопроводи пошкоджені або надмірно скородовані.		X		
		Вплив на гальмову систему у зв'язку з блокуванням або неминучим ризиком витoku.				X
		d) Трубопроводи переплутані. Ризик пошкодження.	X	X		
1.1.12. Еластичні шланги гальмової	Візуальна перевірка складників задіяної	a) Значний ризик розриву або тріщини.			X	

Об'єкт перевірки	Метод	Критерій визнання технічного стану незадовільним	Недоліки		
			незначні	істотні	небезпечні
системи	гальмової системи у разі можливості	(b) Шланги пошкоджені, зношені, сплутані або закороткі. Шланги пошкоджені або зношені.	X		
		с) Шланги або їх з'єднани протікають (Пневматична гальмова система). Шланги або їх з'єднани протікають (гідравлічна гальмова система).		X	
		d) Надмірне здуття шлангів під тиском Пошкоджена тканина корду		X	
		е) Шланги поруваті.		X	
					X
1.1.13. Гальмові накладки і колодки	Перевірка візуальна	a) Накладки надмірно зношені (досягнуто знак обмеження зносу) Накладки надмірно зношені (не видно знак обмеження зносу).		X	
		b) Накладки забруднені (олива, мастило тощо). Впливає на дію гальмового механізму		X	
		с) Накладки відсутні або неправильно змонтовані			X
					X
1.1.14. Гальмові барабани, диски	Перевірка візуальна	a) Барабан або диск надмірно зношені Барабан або диск надмірно зношені, надмірно пошкоджені, тріснуті, погано закріплені або подряпані		X	

Об'єкт перевірки	Метод	Критерій визнання технічного стану незадовільним	Недоліки		
			незначні	істотні	небезпечні
		б) Барабан або диск забруднені (олива, мастило тощо). Впливає на дію гальмових механізмів		X	X
		с) Барабан або диск відсутні			X
		д) Опорний диск ненадійно закріплено		X	
1.1.15. Гальмові троси, тяги, важелі, з'єднани	Візуальна перевірка складників задіяної гальмової системи у разі можливості	а) Трос пошкоджений або переплутаний. Впливає на дію гальмового механізму		X	X
		б) Надмірний знос або корозійні ушкодження складників. Впливає на діє гальма		X	X
		с) Ненадійні троси, тяги або їхнє закріплення		X	
		д) Напрямна троса пошкоджена		X	
		е) Обмежено вільний рух складових частин системи гальмування		X	
		ф) Ненормальний рух важеля / важільних механізмів, що свідчить про неправильне регулювання або надмірний знос		X	
				а) Підсилювач тріснутий або пошкоджений Впливає на роботу гальмових механізмів.	
		б) Підсилювач має витіки Впливає на роботу гальмових механізмів.		X	X

Об'єкт перевірки	Метод	Критерій визнання технічного стану незадовільним	Недоліки		
			незначні	істотні	небезпечні
		с) Підсилювач ненадійно або невідповідно встановлений Впливає на роботу гальмових механізмів.		X	X
		d) Підсилювач надмірно скородований Ймовірність появи тріщин		X	X
		е) Занадто маленький або занадто великий хід поршневого механізму або діафрагми. На роботу гальмового механізму впливає недостатній неробочий хід		X	X
		f) Пиловик пошкоджений. Пиловик відсутній або надмірно пошкоджений.	X		X
1.1.17. Регулятор гальмових сил.	Візуальна перевірка складників задіяної гальмової системи у разі можливості	a) З'єднання мають дефекти.		X	
		b) З'єднання невідповідно налаштовано.		X	
		c) Регулятор заклинив або не функціює (АВС діє). Регулятор заклинив або не функціює (АВС не діє).		X	X
		d) Регулятор гальмових сил відсутній (якщо передбачено)			X
		e) Відсутня табличка з технічними даними	X		
		f) Технічні дані нерозбірливі або не відповідають вимогам ¹	X		
1.1.18. Механізми автоматичного регулювання та індикатори зазору	Перевірка візуальна	a) Регулятор пошкоджено, затирання або неправильний рух, надмірний знос або його невідповідно складено		X	
		b) Невідповідна дія регулятора зазору		X	

Об'єкт перевірки	Метод	Критерій визнання технічного стану незадовільним	Недоліки		
			незначні	істотні	небезпечні
		с) Невідповідна установка або заміна.		X	
1.1.19. Система уповільнення (якщо встановлена або обов'язкова)	Перевірка візуальна	а) Ненадійні з'єднання або закріплення.	X		
		Негативно впливає на роботу гальмових механізмів.		X	
		б) Система явно несправна або відсутня.		X	
1.1.20. Автоматичність дії гальм причепа	Роз'єднання урухомника гальмового механізму між тягачем та причепом.	Гальмо причепа не вмикається автоматично після від'єднання причепа.			X
1.1.21. Гальмова система в цілому	Перевірка візуальна	а) Інші складники системи (наприклад, система проти замерзання, осушувач повітря тощо) небезпечно пошкоджені або надмірно зкородовані так, що це має певний негативний вплив на дію гальмової системи.		X	
		Негативно впливає на роботу гальмових механізмів.			X
		б) Надмірні витоки повітря або антифризу.	X		
		Негативно впливає на роботу гальмових механізмів.		X	
		с) Будь-який складник ненадійно або невідповідно змонтовано.		X	
		д) Невідповідний ремонт або зміна конструкції будь-якого складника ³ .		X	
		Негативно впливає на роботу гальмових механізмів.			X
1.1.22. Клапани контрольного виводу (якщо встановлені або обов'язкові)	Перевірка візуальна	а) Відсутні.		X	

Об'єкт перевірки	Метод	Критерій визнання технічного стану незадовільним	Недоліки		
			незначні	істотні	небезпечні
1.1.23 Інерційне гальмо	Перевірка візуальна та підтвердження дії випробуванням	Недостатня ефективність		X	
1.2. Функціонування та ефективність робочої гальмової системи					
1.2.1. Функціонування (Е)	Під час перевірки на гальмовому стенді або, якщо це неможливо, під час перевірки на дорозі поступово задіювати гальма до досягнення максимального зусилля.	а) Невідповідне гальмове зусилля щонайменше на одному колесі.		X	
		Немає гальмового зусилля щонайменше на одному колесі			X
		б) Гальмове зусилля на будь-якому з коліс менше ніж 70 % від максимального гальмового зусилля, зафіксованого на іншому колесі на тій самій осі. Або, в разі перевіряння на дорозі, транспортний засіб надмірно відхиляється від прямої лінії.		X	
		Сила гальмування на даному колесі становить менше ніж 50 % від максимального значення гальмового зусилля на іншому колесі тієї ж осі в разі керованих осей.			X
		с) Відсутня поступова зміна гальмового зусилля (рух з ривками).		X	
		д) Невідповідна затримка у функціонуванні гальмового механізму на будь-якому колесі.		X	
		е) Надмірні коливання значень гальмових сил під час кожного повного оберту колеса.		X	

Об'єкт перевірки	Метод	Критерій визнання технічного стану незадовільним	Недоліки		
			незначні	істотні	небезпечні
1.2.2. Ефективність (Е)	Перевірку виконують на гальмовому стенді або, якщо його не можна застосувати з технічних причин, з використанням деселерометра у процесі випробувань на дорозі ⁽¹⁾ :	Ефективність менша ніж такі мінімальні значення ⁽²⁾ : Категорії M ₁ , M ₂ і M ₃ : 50 % ⁽³⁾ Категорія N ₁ : 45 % Категорія N ₂ і N ₃ : 43 % ⁽⁴⁾ Категорії O ₃ і O ₄ : 40 % ⁽⁵⁾ Забезпечено менше 50% із зазначених вище значень.		X	X
1.3. Функціонування системи аварійного гальма та її ефективність (якщо це окрема система)					
1.3.1. Функціонування (Е)	Якщо система аварійного гальма відокремлена від робочої гальмової системи, застосовують метод, визначений в пункті 1.2.1.	а) Невідповідне гальмове зусилля на одному або кількох колесах.		X	
		Відсутнє гальмове зусилля на одному або кількох колесах			X
		б) Гальмове зусилля на будь-якому колесі менше 70 % максимального зусилля, зафіксованого для іншого колеса на тій самій осі. Або, в разі перевіряння на дорозі, транспортний засіб надмірно відхиляється від прямої лінії.		X	
		Гальмове зусилля на даному колесі становить менше ніж 50 % максимального зусилля, зафіксованого для іншого колеса на тій самій осі у випадку керованих осей			X
		с) Відсутня поступова зміна гальмового зусилля (рух з ривками).		X	

Об'єкт перевірки	Метод	Критерій визнання технічного стану незадовільним	Недоліки		
			незначні	істотні	небезпечні
1.3.2. Ефективність (Е)	Якщо система аварійного гальма відокремлена від робочої гальмової системи, застосовують метод, визначений в пункті 1.2.2.	Гальмове зусилля менше 50 % ⁽⁶⁾ значення для справної робочої гальмової системи, як визначено у пункті 1.2.2. для максимально допустимої маси. Забезпечено менше 50% із зазначених вище значень.		X	X
1.4. Функціонування та ефективність стоянкової гальмової системи					
1.4.1. Функціонування (Е)	Гальмові механізми вводять у дію під час випробування на гальмовому стенді	З одного боку транспортного засобу гальмові механізми не функціонують. У разі перевірки на дорозі, транспортний засіб надмірно відхиляється від прямої лінії. Під час випробувань досягається менше ніж 50 % значення гальмового зусилля, про яке мова в пункті 1.4.2, відповідно до маси транспортного засобу		X	X
1.4.2. Ефективність (Е)	Перевіряють на гальмовому стенді. Якщо це неможливо, перевіряють на дорозі із застосуванням або індикаторного або записувального пристрою	Для транспортних засобів усіх категорій коефіцієнт гальмування менше 16% у разі максимально допустимої маси, або менше 12% для механічних транспортних засобів у разі максимально допустимої повної маси транспортних засобів, залежно від того, який коефіцієнт вище. Під час випробувань досягається менше ніж 50 % зазначених вище значень гальмового зусилля відповідно до повної маси транспортного засобу.		X	X

Об'єкт перевірки	Метод	Критерій визнання технічного стану незадовільним	Недоліки		
			незначні	істотні	небезпечні
1.5. Функціонування системи гальмування тривалої дії	Візуальна перевірка та, якщо можливо, перевірка функцій системи засобами самодіагностування або із використанням електронного інтерфейсу управління автомобіля.	a) Відсутня поступова зміна гальмової ефективності (не застосовують до системи уповільнення у випускній системі двигуна).		X	
		b) Система не функціює.		X	
1.6. Антиблокувальна гальмова система (ABS)	Перевірка візуальна і перевірка системою самодіагностування за допомогою електронного інтерфейсу управління автомобіля	a) Сигнальний пристрій не функціює.		X	
		b) Сигнальний пристрій показує, що система несправна		X	
		c) Давачі швидкості коліс відсутні або пошкоджені.		X	
		d) Електромережу пошкоджено.		X	
		e) Інші складники відсутні або пошкоджені.		X	
		f) Система показує несправність через електронний інтерфейс управління автомобіля		X	
1.7. Електронна гальмова система (EBS)	Перевірка візуальна і перевірка системи самодіагностування за допомогою електронного інтерфейсу управління автомобіля	a) Сигнальний пристрій не функціює		X	
		b) Сигнальний пристрій показує, що система несправна		X	
		c) Система показує несправність на електронний інтерфейс управління автомобіля		X	
		d) Невідповідна з'єднина між автомобілем-тягачем і причепом або відсутність такої з'єднини			X
1.8. Гальмова рідина	Перевірка візуальна	Гальмова рідина забруднена або з осадом.		X	
		Безпосередній ризик аварії.			X
2. СИСТЕМА КЕРМУВАННЯ					
2.1. Технічний стан					

Об'єкт перевірки	Метод	Критерій визнання технічного стану незадовільним	Недоліки		
			незначні	істотні	небезпечні
2.1.1. Стан кермового механізму	Візуально перевірити функціонування кермового механізму під час повертання керма.	а) Скручений вал керма або знос зубчастого сектора вала. Впливає на функційність		X	X
		б) Надмірний знос зубчастого сектора вала. Впливає на функційність		X	X
		в) Надмірний люфт на шліцах вала. Впливає на функційність		X	X
		г) Витоки Формування крапель.		X	X
2.1.2. Стан закріплення кермового механізму	Візуально перевірити прикріплення корпусу кермового механізму до шасі. Повертати кермо за годинниковою стрілкою та проти годинникової стрілки.	а) Невідповідне закріплення корпусу кермового механізму. Кріплення небезпечно рухається або видиме відносно переміщення відносно шасі/ кузова.		X	X
		б) Витягнуті отвори для закріплення на шасі. Значний вплив на надійність закріплення		X	X
		в) Болти для закріплення відсутні або зламані. Значний вплив на надійність закріплення		X	X
		г) Тріщини корпусу механізму керма. Вплив на стабільність роботи чи закріплення корпусу.		X	X

Об'єкт перевірки	Метод	Критерій визнання технічного стану незадовільним	Недоліки		
			незначні	істотні	небезпечні
2.1.3. Стан з'єднань складників системи кермування	Візуально перевірити прикріплення корпусу кермового механізму до шасі. Повертати кермо за годинниковою стрілкою та проти годинникової стрілки.	a) Відносний рух між складниками, які повинні бути закріплені.		X	
		Надмірне переміщення складників або ймовірність роз'єднання			X
		b) Надмірний знос на стиках.		X	
		Значна ймовірність роз'єднання			X
		c) Тріщини або деформація будь-якого складника.		X	
		Впливає на функціонування.			X
		d) Відсутність пристроїв, що обмежують повертання		X	
		e) Зміщення складників (наприклад, поперечної кермової тяги або поздовжньої кермової тяги).		X	
2.1.4. Функціонування з'єднань складників системи кермування	Візуально перевірити складники системи кермування з розміщенням коліс на опорній поверхні на наявність зносу, тріщин та безпечність їх закріплення під час повертання керма за годинниковою стрілкою та проти годинникової стрілки. Увімкнути двигун (для кермування з підсилювачем)	f) Небезпечна зміна конструкції ³ .		X	
		Вплив на функціонування.			X
		g) Пиловик пошкоджений або зношений.	X		
		Пиловик відсутній, або істотно зношений.		X	
2.1.4. Функціонування з'єднань складників системи кермування	Візуально перевірити складники системи кермування з розміщенням коліс на опорній поверхні на наявність зносу, тріщин та безпечність їх закріплення під час повертання керма за годинниковою стрілкою та проти годинникової стрілки. Увімкнути двигун (для кермування з підсилювачем)	a) Складники системи кермування торкаються закріплених частин шасі		X	
		b) Обмежувачі кута повороту коліс не функціонують або відсутні		X	

Об'єкт перевірки	Метод	Критерій визнання технічного стану незадовільним	Недоліки		
			незначні	істотні	небезпечні
2.1.5. Підсилювач системи кермування	Перевірити систему кермування щодо витоків та рівня гідравлічної рідини в резервуарі (якщо видимий). Ходові колеса розташувати на опорній поверхні, увімкнути двигун, перевірити, чи функціонує система кермування з підсилювачем.	a) Витоки рідини або невідповідна дія		X	
		b) Рідини недостатньо (рівень нижчий ніж зазначено). Недостатній об'єм робочої рідини		X	X
		c) Механізм підсилення не діє. Негативно впливає на систему кермування		X	X
		d) Тріщини або ненадійне закріплення. Негативно впливає на відповідність системи кермування		X	X
		e) Зміщення або забруднення складників. Негативно впливає на відповідність системи кермування		X	X
		f) Небезпечна зміна ³ конструкції Негативно впливає на відповідність системи кермування		X	X
		g) Кабелі/шланги пошкоджені, надмірно зкородовані. Негативно впливає на відповідність системи кермування		X	X
		2.2. Кермо та кермова колонка			
2.2.1. Стан керма	Встановити транспортний засіб ходовими колесами на опорну поверхню, штовхати назад і вперед кермо по одній прямій з	a) Надмірний відносний рух між кермом та колонкою, що вказує на погане закріплення Велика ймовірність роз'єднання		X	X

Об'єкт перевірки	Метод	Критерій визнання технічного стану незадовільним	Недоліки		
			незначні	істотні	небезпечні
	<p>колонкою, штовхати кермо у різних напрямках під прямим кутом до осі колонки/вилки.</p> <p>Візуальна перевірка люфту, а також стану еластичних або універсальних з'єднань.</p>	<p>b) Відсутність стопорного пристрою на маточині керма</p> <p>Велика ймовірність роз'єднання</p> <p>c) Розрив або люфт маточини керма, обода або шпиць.</p> <p>Велика ймовірність роз'єднання</p> <p>d) Небезпечна зміна конструкції</p>		X	X
2.2.2. Кермова колонка/вилка та ярмо, а також амортизатори керма	<p>Транспортний засіб ходовими колесами на опорну поверхню, штовхати назад і вперед кермо по одній прямій з колонкою, штовхати кермо у різних напрямках під прямим кутом до осі колонки/вилки.</p> <p>Візуальна перевірка люфту, а також стану еластичних або універсальних з'єднань.</p>	<p>a) Надмірний рух центру керма вгору або вниз.</p> <p>b) Надмірний рух верхньої частини колонки радіально від осі колонки.</p> <p>c) Знос еластичних з'єднань.</p> <p>d) Пошкоджене кріплення.</p> <p>Велика ймовірність роз'єднання</p> <p>e) Небезпечна зміна конструкції³</p>		X	X
2.3. Сумарний люфт керма	<p>Запустити двигун автомобіля з підсилювачем керма і встановити колеса в положення для прямолінійного руху. Обережно повернути кермо за годинниковою стрілкою та проти годинникової стрілки наскільки це можливо без повертання коліс. Візуально перевірити, чи рух вільний</p>	<p>Надмірний вільний люфт керма (наприклад, рух точки на ободі перевищує одну п'яту діаметра керма або не відповідає вимогам¹.)</p> <p>Впливає на безпечність кермування.</p>		X	X

Об'єкт перевірки	Метод	Критерій визнання технічного стану незадовільним	Недоліки		
			незначні	істотні	небезпечні
2.4. Кути уставлення коліс (X) ²	Перевірити відповідність уставлення керованих коліс за допомогою відповідного устаткування.	Кути уставлення коліс не відповідають даним виробника транспортного засобу або вимогам ¹ . Впливає на рух прямо вперед; погіршення курсової стійкості.	X		
2.5. Поворотний круг керованої осі причепа	Візуальна перевірка або перевірка із застосуванням спеціально адаптованого устаткування примусового коливання коліс	a) Складник легко пошкоджений. Складник істотно пошкоджений або тріснутий (розірваний)		X	
		b) Занадто великий люфт. Впливає на рух прямо вперед; погіршує курсову стійкість.		X	X
		c) Дефекти закріплення. Значні дефекти закріплення		X	X
2.6. Електронна система керування з підсилювачем (EPS)	Контроль візуальний та перевірка відповідності між кутом керма та кутом повороту коліс у разі ввімкнення/вимкнення двигуна або за допомогою електронного інтерфейсу управління автомобіля	a) Індикатор недоліків EPS (MIL EPS) показує будь-яку несправність системи.		X	
		b) Підсилювач не діє.		X	
		c) Система показує несправність через електронний інтерфейс транспортного засобу		X	
3. ОГЛЯДОВІСТЬ					
3.1. Поле огляду	Візуальна перевірка з місця водія	Перешкода в межах поля обзору водія, що фізично заважає огляду спереду або з боків (поза зоною, яку очищають склоочисники вітрового скла) Обмеження оглядовості в області, яку очищають склоочисники вітрового скла, або через зовнішні дзеркала.	X		
				X	

Об'єкт перевірки	Метод	Критерій визнання технічного стану незадовільним	Недоліки		
			незначні	істотні	небезпечні
3.2. Стан стекол	Перевірка візуальна	<p>а) Тріщини або зміни забарвлення вітрового скла або пластику (якщо це дозволено) (поза зоною, яку очищають склоочисники).</p> <p>Зниження можливості огляду в зоні вітрового скла, де діють склоочисники, або не видно зовнішніх дзеркал.</p>	X		
		<p>б) Скляне або пластикове вітрове скло (зокрема із світловідбивною плівкою або тоноване) не відповідають вимогам¹ (поза зоною, яку очищають скло-очисники).</p> <p>Зниження можливості огляду в зоні вітрового скла, де діють склоочисники, або не видно зовнішні дзеркала.</p>	X		
		<p>с) не припустимий технічний стан скляного або пластикового вітрового скла</p> <p>Значне зниження видимості в зоні, яку очищають склоочисники.</p>		X	
3.3. Дзеркала або пристрої заднього виду	Перевірка візуальна	<p>а) Дзеркало або пристрій відсутні або не закріплені відповідно до вимог¹ (за наявності принаймні двох пристроїв заднього виду)</p> <p>Наявні менше двох пристроїв заднього виду.</p>	X		
				X	

Об'єкт перевірки	Метод	Критерій визнання технічного стану незадовільним	Недоліки		
			незначні	істотні	небезпечні
		б) Дзеркало або пристрій легко–пошкоджені або не закріплені. Дзеркало або пристрій не діє, дуже пошкоджене, не закріплене або ненадійно закріплене.	X		
		с) Належне поле огляду не забезпечено.		X	
3.4. Склоочисники вітрового скла	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	а) Очисники не діють або відсутні.		X	
		б) Пошкоджена щітка склоочисника ¹ Немає щітки склоочисника або її значно пошкоджено.	X		X
3.5. Обмивачі вітрового скла	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	Обмивачі не діють належним чином (обмивач без рідини, але насос діє, або неправильно спрямований потік).	X		
		Обмивач не діє.		X	
3.6. Система протисвітління скла (X) ²	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	Система не функціонує або має явно видимий дефект	X		
4. ПРИСТРОЇ ЗОВНІШНІ СВІТЛОВІ (ПЗС), СВІТЛОВІДБИВАЧІ,					
4.1. Фари дальнього і ближнього світла					
4.1.1. Стан та функціонування	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	а) Відсутні ПЗС/ джерело світла або її пошкоджено (складені ПЗС/ джерела світла; у разі джерел світла зі світлодіодів не діє більше їх третини).	X		
		Істотно погіршена видимість єдиного ПЗС/ джерела світла; у світлодіодів значно погіршена видимість.		X	

Об'єкт перевірки	Метод	Критерій визнання технічного стану незадовільним	Недоліки		
			незначні	істотні	небезпечні
		б) Проекційна система (рефлектор та лінзи) має незначні пошкодження. Проекційна система (рефлектор та лінзи) має значні пошкодження. с) Ненадійне закріплення джерела світла	X		
4.1.2. Відрегулювання	Визначити рівень фокуса кожного ПЗС у режимі ближнього світла, застосовуючи пристрій або екран для фокусування ПЗС або за допомогою електронного інтерфейсу автомобіля	а) Фокус ПЗС поза граничними значеннями, встановленими у вимогах ¹ . б) Система показує несправність через електронний інтерфейс транспортного засобу		X	
4.1.3. Перемикання	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	а) Перемикач не функціонує відповідно до вимог ¹ (кількість фар, увімкнених одночасно). Перевищена максимально допустима сила світла фар дальнього світла. б) Невідповідна дія перемикача	X		
4.1.4. Відповідність вимогам (1)	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	а) ПЗС, колір світла, місце установки або маркування не відповідають вимогам ¹ б) Наявні речовини на лінзах або джерелі світла помітно знижують силу світла або змінюють його колір с) Джерело світла та фара невідповідні одне одному		X	
4.1.5. Пристрої для регулювання кута нахилу фар (якщо обов'язкові)	Перевірка візуальна та перевірка функціонування, якщо є така можливість.	а) Пристрій не діє б) Ручний пристрій не можна задіяти з місця водія.		X	
4.1.6. Пристрій очищення фар ближнього і дальнього світла (якщо обов'язковий)	Перевірка візуальна та перевірка функціонування, якщо це можливо	Пристрій не функціонує. У разі газорозрядних ПЗС.	X		
4.2. Передні, задні та бічні габаритні вогні, контурні вогні, денні ходові вогні					

Об'єкт перевірки	Метод	Критерій визнання технічного стану незадовільним	Недоліки		
			незначні	істотні	небезпечні
4.2.1. Стан та функціонування	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	а) Джерело світла має дефект.		X	
		б) Лінзи мають дефект.		X	
		с) ПЗС закріплено ненадійно.	X		
		Істотний ризик втрати (відпадіння).		X	
4.2.2. Перемикач	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	а) Перемикач не функціонує відповідно до вимог ⁽¹⁾ .		X	
		Задні та бічні габаритні вогні можуть бути вимкнені, коли фари включені.		X	
		б) Невідповідна дія перемикача.		X	
4.2.3. Відповідність вимогам ⁽¹⁾	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	а) Вогонь, колір світла, місце установки або маркування не відповідають вимогам ¹ .	X		
		Червоне світло видно спереду або біле світло видно ззаду; значно знижена сила світла.		X	
		б) Наявні речовини на лінзах або джерелі світла знижують силу світла або змінюють його колір.	X		
		Червоне світло видно спереду або біле світло видно ззаду; значно знижена сила світла.		X	
4.3. Сигнали гальмування					
4.3.1. Стан та функціонування	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	а) Пошкоджене джерело світла (у ПЗС зі світлодіодів не діє більше їх третини).	X		
		Єдине джерело світла: у разі світлодіодів, діє менше 2/3.		X	
		Усі джерела світла не функціонують.			X

Об'єкт перевірки	Метод	Критерій визнання технічного стану незадовільним	Недоліки		
			незначні	істотні	небезпечні
		б) Незначне пошкодження ПЗС (не впливає на випромінюване світло). Істотне пошкодження сигналу (впливає на випромінюване світло).	X	X	
		с) Ненадійне закріплення ПЗС. Істотний ризик втрати (відпадіння).	X	X	
4.3.2. Перемикання	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	а) Дія перемикача не відповідає вимогам ¹ . Діє із запізненням Перемикач не діє взагалі	X	X	X
		б) Невідповідна дія перемикача		X	
4.3.3. Відповідність вимогам (1)	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	ПЗС, колір світла, місце установки, сила світла або маркування не відповідають вимогам ¹ . Біле світло видно ззаду; значно знижена сила світла.	X	X	
4.4. Показчики поворотів та аварійна сигналізація					
4.4.1. Стан і функціонування	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	а) Пошкоджене джерело світла (у ПЗС зі світлодіодів не діє більше їх третини). Єдине джерело світла: у разі світлодіодів, діє менше 2/3.	X	X	
		б) Незначне пошкодження ПЗС (не впливає на випромінюване світло). Істотне пошкодження ПЗС (впливає на випромінюване світло).	X	X	

Об'єкт перевірки	Метод	Критерій визнання технічного стану незадовільним	Недоліки		
			незначні	істотні	небезпечні
		с) Ненадійне закріплення ПЗС. Істотний ризик втрати (відпадіння).	X		
4.4.2. Перемикач	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	Перемикач не діє згідно з вимогами ¹ . Перемикач не діє взагалі	X		
4.4.3. Відповідність вимогам ¹	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	Невідповідність ПЗС, кольору світла, місця установки, сили світла або маркування ¹ .		X	
4.4.4. Частота миготіння	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	Частота миготіння не відповідає вимогам (4). (відхил понад 25 %).	X		
4.5. Передні та задні протитуманні фари					
4.5.1. Стан та функціонування	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	а) Пошкоджене джерело світла (у ПЗС зі світлодіодів не діє більше їх третини).	X		
		Єдині джерела світла; у разі світлодіодів, діє менше 2/3.		X	
		б) Незначне пошкодження ПЗС (не впливає на випромінюване світло).	X		
		Істотне пошкодження ПЗС (впливає на випромінюване світло).		X	
4.5.2. Установлення (X) ²	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	с) Ненадійне закріплення ПЗС. Істотний ризик втрати (відпадіння).	X		
		Неправильне встановлення світлорозподілу передніх протитуманних фар у горизонтальній площині (світлова тінь надто низько). Межа тіні вище норми для ближнього світла.	X		X

Об'єкт перевірки	Метод	Критерій визнання технічного стану незадовільним	Недоліки		
			незначні	істотні	небезпечні
4.5.3. Перемикання	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	Перемикач не діє згідно з вимогами ¹ . Перемикач не діє	X		
4.5.4. Відповідність вимогам ¹	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	a) ПЗС, колір світла, місце установки, сила світла або маркування не відповідають вимогам ¹ .		X	
		b) Система не діє згідно з вимогами ¹ .	X		
4.6. Ліхтарі заднього ходу					
4.6.1. Стан та функціонування	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	a) Джерело світла має дефект	X		
		b) Лінзи мають дефект	X		
		c) Небезпечне закріплення ПЗС. Істотний ризик втрати (відпадиння).	X		X
4.6.2. Відповідність вимогам ¹	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	a) ПЗС, колір світла, місце установки, сила світла або маркування не відповідають вимогам		X	
		b) Система не діє згідно з вимогами ¹ .		X	
4.6.3. Перемикання	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	Перемикач не діє згідно з вимогами ¹ . Ліхтар заднього ходу може бути ввімкнено якщо включена передача, інша ніж передача заднього ходу	X		X
4.7. Ліхтар освітлення заднього номерного знаку					
4.7.1. Стан та функціонування	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	a) Ліхтар світить прямо назад або біле світло видно ззаду	X		
		b) Пошкоджене джерело світла (складене джерело світла).	X		
		Пошкоджене джерело світла (єдине джерело світла).			X

Об'єкт перевірки	Метод	Критерій визнання технічного стану незадовільним	Недоліки		
			незначні	істотні	небезпечні
		с) Небезпечне закріплення ПЗС. Істотний ризик втрати (відпадіння).	X		X
4.7.2. Відповідність вимогам ¹	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	Система не діє згідно з вимогами ¹ .	X		
4.8. Світловідбивачі, марковини з покращеними світловідбивними характеристиками та задні маркувальні таблички (номерні знаки)					
4.8.1. Стан	Перевірка візуальна	а) Світловідбивальний пристрій має дефекти або пошкодження. Впливає на відблискові функції	X		X
		б) Небезпечне закріплення світловідбивача. Можливий ризик втрати (відпадіння).	X		X
4.8.2. Відповідність вимогам ¹	Перевірка візуальна	Пристрій, колір, що відбивається, або місце встановлення не відповідають вимогам ¹ . Немає пристрою або відбивання червоного світла вперед або білого світла назад.	X		X
4.9. Сигнали, обов'язкові для освітлювального обладнання					
4.9.1. Стан та функціонування	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	Не діють. Не діють для головного світла фар або заднього протитуманного ліхтаря.	X		X
4.9.2. Відповідність вимогам ⁽¹⁾	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	Не відповідають вимогам ¹ .	X		
4.10. Електричні джгути між тягачем та причепом або напівпричепом	Перевірка візуальна: якщо можливо, перевірити електропровідність джгутів	а) Ненадійно закріплені нерухомі елементи. Вільний електричний рознім. б) Пошкоджена або зношена ізоляція. Може спричинити коротке замкнення	X		X
			X		X

Об'єкт перевірки	Метод	Критерій визнання технічного стану незадовільним	Недоліки		
			незначні	істотні	небезпечні
		<p>с) Невідповідна дія електричних з'єднань з причепом або тягачем.</p> <p>Гальмові ліхтарі не діють взагалі.</p>		X	X
4.11. Електрична мережа	Перевірка візуальна транспортного засобу, зокрема відсіку двигуна (якщо можливо)	<p>а) Ненадійний або недостатній захист проводів (джгутів).</p> <p>Кріплення вільні, джгути торкаються гострих країв, ймовірно відключення рознімів.</p> <p>Кабелі (джгути) можуть торкатися гарячих деталей, деталей, які обертаються, або «маси»; з'єднання, необхідні для гальмування, кермування від'єднані.</p>	X	X	X
		<p>б) Незначні пошкодження ізоляції.</p> <p>Значні пошкодження ізоляції.</p> <p>Гранична зношеність провідників (джгутів) відповідних частин, що стосуються систем гальмування, кермування.</p>	X	X	X
		<p>с) Пошкоджена або зношена ізоляція.</p> <p>Можливе коротке замкнення.</p> <p>Безпосередня загроза займання, іскроутворення</p>	X	X	X
4.12. Додаткові ПЗС та світловідбивачі (X) ²	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	<p>а) ПЗС/ світловідбивач встановлено не відповідно до вимог¹.</p> <p>Випромінює/ відбиває червоне світло вперед або біле світло назад.</p>	X	X	

Об'єкт перевірки	Метод	Критерій визнання технічного стану незадовільним	Недоліки		
			незначні	істотні	небезпечні
		б) ПЗС діють не відповідно до вимог ¹ . Кількість передніх фар, що діють одночасно, перевищує встановлену яскравість світла. Червоне світло зпереду або біле світло із задньої частини.	X		
		с) Ненадійне закріплення ліхтарів або світловідбивачів. Істотний ризик втрати (відпадиння).	X		
4.13. Акумулятор(-и)	Перевірка функціонування	а) Ненадійне закріплення.	X		
		Не передбачене закріплення. Може спричинити коротке замкнення.		X	
		б) Витоки.	X		
		Витоки небезпечних речовин.		X	
		с) Пошкоджено вимикач акумулятора (якщо вимагається)		X	
		д) Пошкоджено запобіжник акумулятора (якщо вимагається)		X	
		е) Не допустимий стан системи вентиляції (якщо вимагається).		X	
5. ОСІ, КОЛЕСА, ШИНИ ТА ПІДВІСКА					
5.1. Осі					
5.1.1. Осі (+ E)	Візуальна перевірка або перевірка із застосуванням спеціального устаткування для примусового коливання коліс	а) Вісь розколена або zdeформована.			X
		б) Небезпечно прикріплена до транспортного засобу. Знижує стабільність, негативно впливає на дію: надмірний рух відносно точки закріплення.		X	X

Об'єкт перевірки	Метод	Критерій визнання технічного стану незадовільним	Недоліки		
			незначні	істотні	небезпечні
		с) Небезпечна зміна конструкції³. Впливає на стабільність закріплення, надто мала відстань від інших частин транспортного засобу або опорної поверхні.		X	X
5.1.2. Цапфа колеса (+ E)	Візуальна перевірка або перевірка із застосуванням спеціального устаткування для примусового коливання коліс. Прикладати вертикальне або горизонтальне зусилля до кожного колеса та занотовувати сумарний рух між балкою моста та цапфою колеса.	а) Цапфа має тріщини. б) Надмірний знос з'єднувального шворня та/або втулок. Ймовірне ослаблення; погіршення курсової стійкості		X	X
		с) Надмірний вертикальний хід цапфи відносно балки осі. Ймовірне ослаблення; погіршення курсової стійкості.		X	X
		д) Люфт шворня в отворі балки осі. Ймовірне ослаблення; погіршення курсової стійкості.		X	X
5.1.3. Підшипники колеса (+ E)	Візуальна перевірка або перевірка із застосуванням спеціального устаткування для примусового коливання коліс. Крутити колесо або прикладати горизонтальне зусилля до кожного колеса та занотовувати рух колеса вгору відносно цапфи колеса.	а) Істотний люфт підшипників колеса. Погіршення курсової стійкості; небезпечність зруйнування.		X	X
		б) Підшипник колеса надто тугий, заклинений. Небезпечність перегріву; небезпечність зруйнування.		X	X

Об'єкт перевірки	Метод	Критерій визнання технічного стану незадовільним	Недоліки		
			незначні	істотні	небезпечні
5.2. Колеса та шини					
5.2.1. Маточина ходового колеса	Перевірка візуальна	а) Будь-які гайки або шпильки втрачено. Кріплення колеса втрачене або ослаблене настільки, що має дуже серйозний вплив на безпеку дорожнього руху.		X	X
		б) Маточина зношена або пошкоджена. Знос або пошкодження маточини такі, що впливають на безпечне закріплення коліс.		X	X
5.2.2. Колеса	Перевірка візуальна з обох боків кожного колеса, транспортний засіб розташувати на оглядовій канаві або підйомачі	а) Будь-які сколи або дефект зварювання.			X
		б) Невідповідне закріплення стопорних кілець. Вірогідне розбортування.		X	X
		с) Колесо сильно деформоване або зношене. Впливає на надійність закріплення на маточині; на надійність закріплення шини		X	X
		д) Розмір, конструкція, сумісність або тип колеса не відповідають вимогам (1) та шкодять безпеці на дорозі		X	

Об'єкт перевірки	Метод	Критерій визнання технічного стану незадовільним	Недоліки		
			незначні	істотні	небезпечні
5.2.3. Пневматичні шини	Перевірка візуальна з обох боків шини переміщенням транспортного засобу вперед і назад.	а) Розмір, індекс несівної здатності, символ категорії швидкості або марковина затвердження типу не відповідають вимогам ⁽¹⁾ та шкодять безпеці на дорозі. Недостатній рівень індексу несівної здатності або символу категорії швидкості відносно фактичного використання, шина торкається нерухомих частин транспортного засобу		X	X
		б) Шини на одній осі або на здвоєних колесах різних розмірів.		X	
		с) Шини на одній осі різної конструкції (радіальна/діагональна)		X	
		д) Будь-яке серйозне пошкодження або прокол шини. Видимий або пошкоджений корд шини		X	X
		е) Біговина зношена до індикаторів зносу. Глибина рисунку протектора не відповідає вимогам ⁽¹⁾ .		X	X
		ф) Шину перетирає інший складник (еластичний бризковик). Шина затирає інші елементи (без впливу на безпечність)	X		X
		г) Шина з відновленим рисунком протектора не відповідає вимогам ¹ .		X	
		Впливає на захисний шар корду			X

Об'єкт перевірки	Метод	Критерій визнання технічного стану незадовільним	Недоліки		
			незначні	істотні	небезпечні
5.3. Підвіска					
5.3.1. Ресорні пружини та стабілізатори (+ E)	Візуальна перевірка або перевірка із застосуванням спеціального устаткування для примусового коливання коліс, якщо воно доступне	а) Небезпечне прикріплення пружин до шасі або осей. Видимі зміщення. Закріплено з істотним люфтом		X	X
		б) Пошкоджено або зруйновано складник пружини. Головна ресора (лист ресори), або підресорники істотно пошкоджені		X	X
		с) Пружина відсутня Істотний вплив на роботу основної ресори (пружини) або листів додаткової ресори.		X	X
		д) Невідповідна зміна конструкції ³ . Надто мала відстань від інших частин транспортного засобу ; система пружин не функціює		X	X
5.3.2. Амортизатори	Перевірка візуальна	а) Ненадійне прикріплення амортизатора до шасі або осі. Істотний люфт в кріпленні амортизатора.	X		X
		б) Пошкоджений амортизатор має ознаки серйозних витоків або невідповідної діх.		X	
		с) Амортизатор відсутній.		X	
5.3.3. Торсіони, штовхальні штанги, поперечні важелі та важелі підвіски (+ E)	Візуальна перевірка із застосуванням спеціального устаткування для примусового коливання коліс, якщо воно доступне.	а) Ненадійне закріплення складника до підвіски або осі. Ймовірний люфт, погіршує курсової стійкість транспортного засобу.		X	X

Об'єкт перевірки	Метод	Критерій визнання технічного стану незадовільним	Недоліки		
			незначні	істотні	небезпечні
		б) Ушкодження або надмірна корозія складника. Впливає на стабільність дії складників, може призвести до тріщин.		X	X
		с) Небезпечна зміна конструкції ³ . Надто мала відстань від інших частин транспортного засобу, система не діє.		X	X
5.3.4. Осі балансира підвіски (+ E)	Візуальна перевірка або перевірка із застосуванням спеціального устаткування для примусового коливання коліс, якщо воно доступне	а) Надмірний знос втулки, підшипника або осі балансира. Ймовірний люфт; погіршення курсової стійкості		X	X
		б) Пиловик відсутній або надмірно зношений. Немає або розірваний гумовий покрив.	X		X
5.3.5. Пневматична підвіска	Перевірка візуальна	а) Система не діє б) Будь-який складник пошкоджений, модифікований або зношений таким чином, що може негативно вплинути на функціонування системи. Істотно впливає на функціонування системи		X	X
		с) Чути (на слух) витікання з системи.		X	
6. ШАСІ ТА ЕЛЕМЕНТИ ЗАКРІПЛЕННЯ НА ШАСІ					
6.1. Шасі або рама та елементи закріплення на них					
6.1.1. Стан загальний	Перевірка візуальна.	а) Невеликі сколи або деформації лонжеронів або поперечин. Значні сколи, деформації лонжеронів або поперечин.		X	X

Об'єкт перевірки	Метод	Критерій визнання технічного стану незадовільним	Недоліки		
			незначні	істотні	небезпечні
		б) Небезпечність підсилюючих пластин або елементів закріплення. Люфт більшості закріплень; недостатня міцність складників		X	X
		с) Надмірна корозія , що шкодить жорсткості складника. Недостатня міцність складника		X	X
6.1.2. Випускні трубопроводи спалин та глушники	Перевірка візуальна.	а) Випускна система нещільна або ненадійно закріплена.		X	
		б) Дим потрапляє в кабінку або пасажирський відсік. Загрожує здоров'ю осіб, які перебувають в автомобілі		X	X
6.1.3. Паливний бак та трубопроводи (включаючи трубопроводи підігрівача паливного бака)	Перевірка візуальна; у разі систем ЗНГ/СПГ застосовувати пристрої для виявлення витоків	а) Ненадійне закріплення паливного бака і трубопроводів			X
		б) Наявні виток и пального або кришка заливної горловини відсутня чи неефективна. Є ризик виникнення пожежі		X	X
		с) Трубопроводи зношені. Трубопроводи пошкоджені.	X		X
		д) Запірний кран пального не відповідає вимогам (якщо передбачений).		X	
		е) Небезпека загоряння через: – виток пального, – невідповідний захист паливного бака або випускної системи, – стан відсіку двигуна.			X

Об'єкт перевірки	Метод	Критерій визнання технічного стану незадовільним	Недоліки		
			незначні	істотні	небезпечні
		f) Система ЗНГ/СПГ або водню не відповідає вимогам ¹ , будь-яка з паливних систем має дефекти			X
6.1.4. Бампери, боковий захист і задні захисні пристрої	Перевірка візуальна	<p>a) Закріплені з люфтом або пошкоджені складники, що можуть спричинити травмування через дотик чи зіткнення.</p> <p>Складник може відпасти; значно погіршені виконувані функції</p>		X	X
		b) Пристрій очевидно не відповідає вимогам ¹ .		X	
6.1.5. Закріплення запасного колеса (якщо встановлене)	Перевірка візуальна	a) Кронштейн колеса в незадовільному стані.	X		
		b) Кронштейн із тріщинами або не надійно закріплений		X	
		c) Запасне колесо не залишається в утримувачі.		X	
		Істотний ризик відпадиння.			X
6.1.6. Буксирне обладнання та механізми з'єднання (+ E)	Перевірка візуальна щодо зносу та відповідності функціонування, особливу увагу приділити будь-яким встановленим убезпечувальним пристроям та/або застосуванню вимірювальних приладів.	<p>a) Складники (які не використовуються) ушкоджені, невідповідно діють або мають тріщини.</p> <p>Складники (які використовуються) ушкоджені, невідповідно діють або мають тріщини.</p>		X	X
		b) Надмірно зношені складники.		X	
		Знос нижче граничного			X
		c) Кріплення пошкоджене.		X	
		Люфт у закріпленні із значним ризиком відпадиння пристрою			X
		d) Будь-який убезпечувальний пристрій відсутній або функціонує невідповідно		X	

Об'єкт перевірки	Метод	Критерій визнання технічного стану незадовільним	Недоліки		
			незначні	істотні	небезпечні
		е) Будь-який індикатор не діє.		X	
		f) Перекриває номерний знак або будь-який ліхтар, коли обладнання не використовується. Не зчитується номерний знак, коли обладнання не використовується.	X		
		g) Небезпечна зміна конструкції (другорядних складників). Небезпечна зміна конструкції (основних складників)		X	
		h) З'єднувальне обладнання невідповідної міцності			X
6.1.7. Силова передача	Перевірка візуальна	а) Силові болти закріплені з люфтом або відсутні. Силові болти закріплені з люфтом такого ступеню, що загрожують безпеці руху		X	
		б) Надмірний знос у підшипнику вала силової передачі. Істотний ризик ослаблення або зруйнування		X	
		с) Надмірний знос шарнірів карданного валу або ланцюгів/ ремінних передач. Істотний ризик ослаблення або зруйнування		X	
		д) Еластичні з'єднання пошкоджено. Істотний ризик ослаблення або зруйнування		X	
		е) Вал пошкоджено або викривлено		X	

Об'єкт перевірки	Метод	Критерій визнання технічного стану незадовільним	Недоліки		
			незначні	істотні	небезпечні
		f) Корпус підшипника з тріщиною або пошкоджено. Істотний ризик ослаблення або зруйнування		X	X
		g) Пиловик істотно зношено. Пиловик втрачено або зруйновано	X		
		h) Протиправна зміна конструкції силової передачі		X	
6.1.8. Закріплення двигуна	Перевірка візуальна.	Кріпильні деталі зношені, очевидно істотно пошкоджені. Кріплення ослаблені або з тріщинами		X	X
6.1.9. Функціонування двигуна (X) ²	Перевірка візуальна без або за допомогою електронного інтерфейсу транспортного засобу	а) Перепрограмування блоку управління, що впливає на безпеку або навколишнє середовище б) Зміна конструкції двигуна, що впливає на безпеку довкілля		X	X
6.2. Кабіна і кузов					
6.2.1. Технічний стан	Перевірка візуальна	а) Незакріплена або пошкоджена панель чи частина, що може травмувати. Загроза втрати (відпадиння).		X	X
		б) Стояк кузова ненадійно закріплений. Погіршена стійкість		X	X
		с) В середину проникає дим з випускної системи або двигуна. Загрожує здоров'ю осіб, що перебувають всередині.		X	X

Об'єкт перевірки	Метод	Критерій визнання технічного стану незадовільним	Недоліки		
			незначні	істотні	небезпечні
		d) Небезпечна зміна конструкції. Недостатній зазор з обертовими і рухомими частинами та дорожнім покриттям		X	X
6.2.2. Закріплення	Перевірка візуальна	a) Небезпечне закріплення кузова або кабіни.		X	
		Погіршена надійність			X
		b) Очевидне зміщення кабіни/ кузова відносно шасі		X	
		c) Точки закріплення кузова/ кабіни до шасі, або поперечних симетричних елементів рами шасі ненадійні чи відсутні.		X	
		Точки закріплення кузова/ кабіни до шасі ненадійні чи відсутні або поперечні елементи рами в такому стані, що загрожують безпеці дорожнього руху.			X
6.2.3. Двері і замки	Перевірка візуальна	d) Надмірна корозія в точках закріплення кузова.		X	
		Погіршена надійність			X
		a) Двері важко відчиняються або зачиняються		X	
		b) Зсувні двері можуть самочинно відкритися або залишитися не закритими.		X	
		Двері на завісах можуть самочинно відчинятися або залишатися не зачиненими			X
		c) Пошкоджено двері, завіси, замки, стояки дверей.	X		
		Відсутні, розбиті двері, завіси замки, стояки дверей		X	

Об'єкт перевірки	Метод	Критерій визнання технічного стану незадовільним	Недоліки		
			незначні	істотні	небезпечні
6.2.4. Підлога (днище)	Перевірка візуальна з використанням оглядової канави чи підймача.	Підлога небезпечно закріплена або її технічний стан незадовільний Недостатня стабільність (стійкість).		X	X
6.2.5. Сидіння водія	Перевірка візуальна	а) Конструкція сидіння пошкоджена. Ослаблене кріплення сидіння		X	X
		б) Невідповідно діє механізм регулювання сидіння. Переміщення сидіння або його спинки неможливо заблокувати.		X	X
6.2.6. Інші сидіння	Перевірка візуальна	а) Сидіння пошкоджені або ненадійно закріплені (другорядні частини). Сидіння пошкоджені або ненадійно закріплені (головні частини).	X		X
		б) Сидіння не установлені згідно з вимогами ¹ . Перевищена допустима кількість місць; сидіння установлені в місцях, що не відповідають затверженому типу.	X		X
6.2.7. Органи управління	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	Невідповідна дія (несправність), принаймні одного показчика або приладу, необхідного для безпечної експлуатації транспортного засобу. Впливає на безпечну експлуатацію.		X	X
6.2.8. Сходи кабіни	Перевірка візуальна	а) Ненадійне закріплення сходинок або поручня.	X		
		Недостатня стабільність		X	

Об'єкт перевірки	Метод	Критерій визнання технічного стану незадовільним	Недоліки		
			незначні	істотні	небезпечні
		б) Сходинок або поручні в стані, що загрожує безпеці руху		X	
6.2.9. Інші зовнішні і внутрішні пристрої та обладнання	Перевірка візуальна	а) Пошкоджено закріплення додаткових аксесуарів або обладнання.		X	
		б) Додаткові аксесуари або обладнання не відповідають вимогам ¹ . Закріплені частини можуть поранити, впливають на безпеку їх використання	X		X
		в) Витоки з гідравлічних систем.	X		
		Надмірні витоки небезпечних матеріалів		X	
6.2.10. Бризковики (крила), пристрої гасіння бризок	Перевірка візуальна	а) Втрачено, ослаблене кріплення або значно скородовані його частини. Можуть стати причиною травм; небезпека відпадиння	X		X
		б) Недостатня відстань від шини/колеса (фартухи бризковиків). Недостатня відстань від шини/колеса (бризковик).	X		X
		в) Не відповідає вимогам ¹ . Покриття на всю ширину шини недостатнє	X		X
7. ІНШЕ ОБЛАДНАННЯ					
7.1. Ремні безпеки, їх фіксатори та обмежувальні системи					
7.1.1. Безпечність закріплення ременів безпеки/їх фіксаторів	Перевірка візуальна	а) В точках заріплення ременів є значні зруйновання. Впливає на стабільність		X	X
		б) Ослаблення в точках закріплення		X	

Об'єкт перевірки	Метод	Критерій визнання технічного стану незадовільним	Недоліки		
			незначні	істотні	небезпечні
7.1.2. Загальний стан ременів безпеки/їх фіксаторів	Перевірка візуальна, перевірка функціонування	a) Відсутній обов'язковий ремінь безпеки або він не закріплений		X	
		b) Пошкодження ременів безпеки.	X		
		Надрізи або ознаки розтягнення		X	
		c) Ремінь безпеки не відповідає вимогам ¹ .		X	
		d) Пошкодження або невідповідне функціонування ремня безпеки.		X	
		e) Пошкодження або невідповідне функціонування втягувача ремня безпеки		X	
7.1.3. Обмежувач натягу ремня безпеки	Перевірка візуальна, без або за допомогою електронного інтерфейсу транспортного засобу	a) Обмежувач відсутній або не відповідний типу транспортного засобу		X	
		b) Система вказує на відмову через електронний інтерфейс транспортного засобу.		X	
7.1.4. Попередній натяг ременів безпеки	Перевірка візуальна, без або за допомогою електронного інтерфейсу транспортного засобу	a) Натягувач відсутній або не відповідний типу транспортного засобу.		X	
		b) Система вказує на відмову через електронний інтерфейс транспортного засобу		X	
7.1.5. Подушки безпеки	Перевірка візуальна, без або за допомогою електронного інтерфейсу транспортного засобу	a) Подушки відсутні або не відповідні типу транспортного засобу.		X	
		b) Система вказує на відмову через електронний інтерфейс транспортного засобу.		X	
		c) Подушка явно не роботоздатна.		X	
7.1.6. Система пасивної безпеки (SRS) (пневмоподушки)	Перевірка візуальна індикатором самодіагностики, без або за допомогою	a) Індикатор самодіагностики SRS вказує на будь-який вид відмови в системі		X	

Об'єкт перевірки	Метод	Критерій визнання технічного стану незадовільним	Недоліки		
			незначні	істотні	небезпечні
	електронного інтерфейсу транспортного засобу	b) Система вказує на будь-який вид відмови через електронний інтерфейс транспортного засобу.		X	
7.2. Вогнегасник (X) ²	Перевірка візуальна	a) Відсутній		X	
		b) Не відповідає вимогам ¹ . Якщо обов'язковий (наприклад, таксі, автобус, автобус туристичний тощо)	X		X
7.3. Замки і пристрої проти викрадення	Перевірка візуальна, перевірка функціонування	a) Пристрій, що унеможлиблює рух транспортного засобу, не діє	X		
		b) Пошкоджено. Самочинне замикання або блокування дверей		X	X
7.4. Трикутний знак аварійної зупинки (якщо обов'язковий) (X) ²	Перевірка візуальна	a) Відсутній або трикутний знак не комплектний	X		
		b) Не відповідає вимогам ¹ .	X		
7.5. Аптечка першої допомоги (якщо обов'язкова) (X) (2)	Перевірка візуальна	Втрачена, некомплектна або не відповідає вимогам (1).	X		
7.6. Противідкотні упори (якщо обов'язкові) (X) ²	Перевірка візуальна	Втрачені або у невідповідному стані, недостатня міцність або розміри		X	
7.7. Попереджувальний звуковий сигнал	Перевірка візуальна, перевірка функціонування	a) Невідповідно діє. Не діє взагалі	X		
		b) Ненадійна дія натискного елемента сигналу	X	X	
		c) Не відповідає вимогам ¹ . Звучання звукового сигналу сприймається як сигнал спеціальних транспортних засобів.	X		X
7.8. Вимірювач швидкості (спідометр)	Перевірка візуальна або перевірка функціонування під час перевірки на дорозі чи електронними	a) Встановлений не відповідно до вимог ¹ .	X		
		Немає (якщо обов'язковий)		X	

Об'єкт перевірки	Метод	Критерій визнання технічного стану незадовільним	Недоліки		
			незначні	істотні	небезпечні
	засобами	б) Невідповідно діє. Не діє взагалі c) Відсутність адекватного підсвітлення. Повна відсутність підсвітлення	X		
				X	
			X		
				X	
				X	
				X	
7.9. Тахограф (якщо встановлений/обов'язковий)	Перевірка візуальна	а) Встановлено не відповідно з вимогами ¹ . б) Не діє. c) Немає пломб або пломби пошкоджені d) Відсутня калібрувальна табличка, дані нерозбірливі або застарілі e) Очевидні ознаки маніпуляцій або фальсифікацій-них дій f) Розмір пневматичних шин не відповідає параметрам калібрування		X	
				X	
				X	
				X	
				X	
				X	
7.10. Обмежувач швидкості (якщо встановлено / обов'язковий) (+ E)	Перевірка візуальна та перевірка функціонування, якщо наявне обладнання	а) Встановлений не відповідно до вимог ¹ . б) Очевидно не діє c) Встановлено занадто велику швидкість (якщо перевірено) d) Немає пломб або пломби пошкоджені e) Відсутні таблички або вони нерозбірливі f) Розмір пневматичних шин не відповідає параметрам калібрування		X	
				X	
				X	
				X	
				X	
7.11. Одометр, якщо наявний (X) ²	Перевірка візуальна або за допомогою електронного інтерфейсу автомобіля	а) Явні ознаки маніпуляцій (шахрайства) для зниження чи фальсифікації даних про пробіг транспортного засобу б) Очевидно не діє		X	
				X	
7.12. Електронна система контролю курсової стійкості (ESC), якщо встановлена/обов'яз	Перевірка візуальна або за допомогою електронного інтерфейсу автомобіля	а) відсутні або пошкоджені давачі частоти обертання коліс. б) Пошкодження провідників електромережі		X	
				X	

Об'єкт перевірки	Метод	Критерій визнання технічного стану незадовільним	Недоліки		
			незначні	істотні	небезпечні
кова		с) Відсутні або пошкоджені інші елементи		X	
		d) Пошкодження або несправність вимикача.		X	
		е) Індикатор несправності ESC вказує на будь-який вид відмови в системі.		X	
		f) Система вказує на будь-який вид відмови через електронний інтерфейс транспортного засобу.		X	
8. ЕМІСІЇ					
8.1. Акустичний шум					
8.1.1. Система зниження шуму (+ E)	Суб'єктивне оцінювання (якщо за оцінкою рівень шуму на межі допустимого, можна виконати стаціонарну перевірку на шумовипромінювання із застосуванням шумоміра)	а) Рівень шуму перевищує допустимий рівень, встановлений вимогами ¹ .		X	
		б) Будь-яка частина системи зниження шуму незакріплена, може відпасти, пошкоджена, невідповідно встановлена, втрачена або очевидно модифікована таким чином, що негативно впливає на рівень шуму. Небезпечний ризик відпадиння.		X	X
8.2 Спалини					
8.2.1. Спалини двигунів з іскровим запалюванням					
8.2.1.1. Обладнання, яким контролюють емісію спалин	Перевірка візуальна	а) Обладнання, що контролює викиди спалин, встановлене виробником, відсутнє, модифіковане або невідповідно діє.		X	
		б) Нещільності, що можуть негативно вплинути на вимірювання емісії спалин.		X	
		с) Індикатор несправності діє з невідповідною частотою.		X	
8.2.1.2. Викиди газоподібних спалин (E)	Стосовно класів викидів транспортних засобів Євро-5, Євро V і нижчих (⁷):	а) Якщо газоподібні викиди перевищують відповідні рівні, вказані виробником.		X	

Об'єкт перевірки	Метод	Критерій визнання технічного стану незадовільним	Недоліки		
			незначні	істотні	небезпечні
	<p>Вимірювання з використанням аналізатора випускних газів відповідно до вимог або зчитування показів OBD. Випробування у випускній трубці є методом, використовуваним за замовчуванням. На основі оцінки еквівалентності і з урахуванням відповідного законодавства про затвердження типу, державичлени можуть офіційно дозволити використання записів показів OBD відповідно до інструкцій заводу-виробника та інших вимог.</p> <p>Стосовно класів викидів транспортних засобів Євро-6 та Євро VI ⁽⁸⁾:</p> <p>Вимірювання з використанням аналізатора випускних газів відповідно до вимог або зчитування показів OBD відповідно до вимог виробника чи інших вимог¹.</p> <p>Вимірювання не застосовують до двотактових двигунів.</p> <p>Альтернативний спосіб – вимірювання із застосуванням телеметричної апаратури, підтвержене стандартними методами випробування.</p>	<p>b) У разі відсутності даних, якщо викиди CO перевищують:</p> <p>(i) для транспортних засобів без просунутої системи контролю викидів:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 4,5%, або - 3,5% <p>згідно з датою першої реєстрації або допуску до експлуатації, зазначеної у вимогах¹;</p> <p>(ii) для транспортних засобів з наявною просунутою системою контролю викидів за неробочого ходу:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 0,5%, - за високих обертів неробочого ходу: 0,3%, або - за неробочого ходу двигуна: 0,3%(7), - за високих обертів неробочого ходу: 0,2%, згідно з датою першої реєстрації або допуску до експлуатації, зазначеної у вимогах¹. 		X	
		<p>c) Коефіцієнт лямбда поза межами діапазону $1 \pm 0,03$ або не відповідає вимогам виробника.</p>		X	
		<p>d) Бортова система самодіагностування (OBD) сигналізує про істотну несправність.</p>		X	
		<p>e) Телеметричне вимірювання вказує на значне недотримання норм.</p>		X	

Об'єкт перевірки	Метод	Критерій визнання технічного стану незадовільним	Недоліки		
			незначні	істотні	небезпечні
8.2.2. Спалини двигуна із запалюванням від стискання					
8.2.2.1. Обладнання, яким контролюють викиди спалин	Перевірка візуальна	a) Обладнання, що контролює викиди спалин, встановлене виробником, відсутнє або невідповідно діє.		X	
		b) Витоки, що можуть негативно вплинути на результати вимірювання викидів.		X	
		c) Частота обертання не відповідає правильній послідовності натискання на акселератор (є провал).		X	
		d) Недостатня кількість реагенту, якщо застосовний		X	
8.2.2.2. Димність спалин	Стосовно класів викидів транспортних засобів Євро-5, Євро V і нижчих (?): Димність спалин вимірюють під час вільного прискорення (без навантаги, від мінімальної частоти неробочого ходу до максимальної частоти обертання) з перемиканням важеля передач у нейтральне положення і з включеним зчепленням або зчитуванням записів OBD. Випробування у випускній трубі, це метод, використовуваний для оцінки викидів (за замовчуванням). На основі оцінки еквівалентності і з урахуванням відповідного законодавства про затвердження типу, держави-члени можуть офіційно дозволити використання записів показів OBD відповідно до інструкцій заво-	a) Для транспортних засобів, зареєстрованих або допущених до експлуатації вперше після дати, визначеної у вимогах ¹ , димність перевищує рівень, вказаний на таблиці виробника, прикріпленій на транспортному засобі.		X	

Об'єкт перевірки	Метод	Критерій визнання технічного стану незадовільним	Недоліки		
			незначні	істотні	небезпечні
	<p>ду-виробника та інших вимог.</p> <p>► C2 - Стосовно класів викидів транспортних засобів Євро-6 та Євро VI⁽⁸⁾: ◀</p> <p>Димність спалин вимірюють під час вільного прискорення (без навантаги, від мінімальної частоти неробочого ходу до максимальної частоти обертання) з перемиканням важеля передач у нейтральне положення і з включеним зчепленням або зчитуванням записів OBD відповідно до рекомендацій виробника чи інших рекомендацій.</p>				
	<p>Підготовка транспортного засобу:</p> <p>1. Транспортний засіб можна перевіряти без його попередньої підготовки, проте з міркувань безпеки, переконайтеся, що двигун прогрітий і перебуває в задовільному стані.</p>	<p>б) У разі відсутності даних, або коли вимоги¹ не допускають використання контрольних значень – для двигунів без наддуву: 2,5 м⁻¹, – для двигунів з турбонаддувом: 3,0 м⁻¹, або – для транспортних засобів, зазначених у вимогах¹ або вперше зареєстрованих чи введених в експлуатацію після дати, зазначеної у вимогах¹:</p> <p>► C2 1,5 м⁻¹ ⁽⁹⁾ ◀</p> <p>або 0,7 м⁻¹ ⁽¹⁰⁾.</p>		X	
	<p>2. Вимоги до попередньої підготовки:</p> <p>(і) двигун повинен бути повністю розігрітий, наприклад, температура моторної оливи, виміряна зондом в трубці для щупа рівня оливи, повинна бути не менше 80 °C</p>			X	

Об'єкт перевірки	Метод	Критерій визнання технічного стану незадовільним	Недоліки		
			незначні	істотні	небезпечні
	<p>або, якщо вона нижча, відповідати нормальній робочій температурі, або температура блоку двигуна, виміряна за рівнем інфрачервоного випромінювання, повинна досягати принаймні еквівалентної температури. Якщо через конструкцію транспортного засобу такі вимірювання неможливо виконати, висновок про нормальну робочу температуру двигуна можливо зробити за допомогою інших засобів, наприклад, на підставі вмикання вентилятора двигуна;</p> <p>(ii) випускна система повинна бути очищена, принаймні, трьома циклами вільного прискорення або еквівалентним методом.</p>				
	<p>Процедури випробування:</p> <p>1. Перед початком кожного з циклів вільного прискорення двигун і можлива турбосистема повинні функціонувати в режимі неробочого ходу. У разі дизелів високої потужності так очікують не менше 10 секунд після відпускання педалі акселератора.</p> <p>2. Для початку кожного з циклів вільного прискорення обертання натисніть на педаль акселератора до упору, швидко і</p>	с) Телеметричні вимірювання показують значну невідповідність вимогам.		X	

Об'єкт перевірки	Метод	Критерій визнання технічного стану незадовільним	Недоліки		
			незначні	істотні	небезпечні
	<p>плавно (менш ніж за одну секунду), але без ривків, так щоб отримати максимальну дозу палива, яку може подати насос високого тиску.</p> <p>3. Під час кожного з циклів вільного прискорення педаль акселератора повинна бути звільнена після того, як двигун досяг максимальної частоти або, для транспортних засобів з автоматичною коробкою передач, частоти, визначеної виробником, або, якщо вона не визначена, двох третин максимальної частоти обертання. Це можливо перевірити, наприклад, відстежуванням частоти обертання двигуна або шляхом дотримання достатньої кількості часу з початку натиснення на педаль акселератора і її відпускання, який для транспортних засобів категорій M₂, M₃, N₂ та N₃, становить, щонайменше, дві секунди.</p> <p>4. Транспортний засіб вважають не відповідним вимогам, тільки якщо середнє арифметичне принаймні трьох останніх циклів вільного прискорення частоти обертання перевищує встановлену межу. Виміри, що значно відрізняються від середнього значення, можуть бути упущені або враховані результати іншого статистичного розрахунку, що</p>				

Об'єкт перевірки	Метод	Критерій визнання технічного стану незадовільним	Недоліки		
			незначні	істотні	небезпечні
	<p>враховує розсіювання вимірів. Держави-члени можуть обмежити число випробувальних циклів.</p> <p>5. Щоб уникнути зайвих випробувань, держави-члени можуть не визнавати технічний стан транспортних засобів, в яких виміри менш ніж після трьох циклів істотно перевищують граничні значення вільного прискорення або після продувки. Так само, щоб уникнути непотрібних випробувань, держави-члени можуть оцінити позитивно технічний стан транспортних засобів, якщо виміри істотно нижчі менш ніж після трьох циклів вільного прискорення або після продувки.</p> <p>Альтернативний спосіб – вимірювання із застосуванням телеметричної апаратури, підтверджене стандартними методами випробування.</p>				
8.4. Інші позиції, пов'язані з захистом довкілля					
8.4.1. Витоки рідин		<p>Будь-які надмірні витоки рідин, крім води, які можуть завдати шкоди довкіллю або становити загрозу для безпеки інших учасників дорожнього руху.</p> <p>Стійке формування крапель, що є істотним ризиком</p>		X	X
9. ДОДАТКОВІ ВИПРОБУВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ КАТЕГОРІЙ M₂ ТА M₃ ДЛЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ					
9.1. Двері					

Об'єкт перевірки	Метод	Критерій визнання технічного стану незадовільним	Недоліки		
			незначні	істотні	небезпечні
9.1.1. Службові (пасажирські) двері	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	a) Невідповідна дія		X	
		b) Незадовільний технічний стан. Ймовірне спричинення травм	X	X	
		c) Пошкодження механізму аварійного відчинення дверей.		X	
		d) Пошкодження обладнання для дистанційного управління дверима або попереджуваль-них пристроїв.		X	
9.1.2. Аварійні виходи (двері, вікна, люки)	Перевірка візуальна і перевірка функціонування (якщо це можливо)	a) Невідповідна дія		X	
		b) Нерозбірливі позначки аварійного виходу. Немає позначок аварійного виходу	X	X	
		c) Відсутній молоток для розбивання стекол	X		
		d) Не відповідають вимогам ¹ . Недостатня ширина або заблокований вихід	X	X	
9.2. Системи проти запотівання і обмерзання вікон (X) ²	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	a) Невідповідна дія. Впливає на безпечну дію транспортного засобу	X	X	
		b) Всмоктування або впуск токсичних газів всередину кабіни водія і салону. Ризик для здоров'я людини		X	X
		c) Пошкодження системи проти- обмерзання стекол (якщо вимагається)		X	
9.3. Вентилювання і обігрівання (X) ²	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	a) Невідповідна дія. Ризик для здоров'я людини в транспортному засобі	X	X	
		b) Всмоктування або проникнення токсичних газів всередину кабіни водія і салону.		X	
		Ризик для здоров'я людини			X

Об'єкт перевірки	Метод	Критерій визнання технічного стану незадовільним	Недоліки		
			незначні	істотні	небезпечні
9.4. Сидіння					
9.4.1. Пасажирські сидіння (включаючи сидіння для членів екіпажу)	Перевірка візуальна	Відкидні сидіння (якщо це дозволено) не діють автоматично. Сидіння заблоковують аварійний вихід.	X		
9.4.2. Сидіння водія (додаткові вимоги)	Перевірка візуальна	а) Пошкодження спеціального обладнання, наприклад, сонцезахисного козирка. Звужена зона оглядовості	X		
		б) Пристрої для захисту водія ненадійно закріплені або суперечать вимогам ¹ Можливе травмування	X		
9.5. Пристрої внутрішнього освітлення та транспарантів маршруту руху (X) ²	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	Пристрій має дефект або не відповідає вимогам ¹ . Не діє взагалі	X	X	
9.6. Проходи, накопичувальні майданчики	Перевірка візуальна	а) Небезпечне закріплення підлоги. Негативно впливає на стабільність		X	X
		б) Поручні або ручки для утримування мають дефекти. Незручно або неможливо користуватися	X		X
9.7. Сходи та сходинки	Перевірка візуальна та перевірка функціонування (де можливо)	а) Небезпечний технічний стан. Пошкоджені Впливають на стабільність	X		
9.8. Система спілкування з пасажирами (X) ²	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	Система пошкоджена.	X		
		Не діє взагалі		X	

Об'єкт перевірки	Метод	Критерій визнання технічного стану незадовільним	Недоліки		
			незначні	істотні	небезпечні
9.9. Інформаційні таблиці (X) ²	Перевірка візуальна	а) Написи втрачено, мають помилки або неможливо прочитати.	X		
		Невідповідна інформація		X	
9.10. Вимоги щодо перевезення дітей (X) ²					
9.10.1. Двері	Перевірка візуальна	Захист дверей не відповідає вимогам ¹ , з точки зору цього виду перевезення.		X	
9.10.2. Сигнальне та спеціальне обладнання	Перевірка візуальна	Подання сигналів або спеціальне обладнання відсутні або не відповідають вимогам ¹ .	X		
9.11. Вимоги щодо перевезення осіб з обмеженими фізичними можливостями (X) ²					
9.11.1. Двері, апарелі та ліфти	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	(а) Невідповідна дія.	X		
		Впливає на безпечність функціонування		X	
		(б) Незадовільний технічний стан.	X		
		Впливає на стабільність. Ймовірне спричинення травми		X	
		(с) Пошкоджені прилади контролю. Впливає на безпечність дії	X		X
		(d) Пошкоджені запобіжні пристрої.	X		
		Не діє взагалі		X	
9.11.2. Система фіксації інвалідного візка	Перевірка візуальна та перевірка функціонування (де можливо)	(а) Невідповідна дія.	X		
		Впливає на безпечність функціонування		X	
		(б) Незадовільний технічний стан.	X		
		Впливає на стабільність. Ймовірне спричинення травми		X	

Об'єкт перевірки	Метод	Критерій визнання технічного стану незадовільним	Недоліки		
			незначні	істотні	небезпечні
		(с) Пошкодження пристроїв управління. Впливає на безпечність дії.	X		
9.11.3. Засоби подання сигналів та спеціальне обладнання	Перевірка візуальна	Засоби подання сигналів або спеціальне обладнання відсутні. ¹		X	
<p>(¹) Відсоток ефективності гальмування розраховують методом ділення загального гальмового зусилля під час застосування гальм на вагу від повної маси транспортного засобу або у разі причепа на суму навантаж на осі, з подальшим множення результату на 100.</p> <p>(²) Категорії транспортних засобів поза сферою дії цієї Директиви, були прийняті до уваги для цілей орієнтації.</p> <p>(³) 48% для автомобілів без антиблокувальної системи (ABS) або транспортних засобів, тип яких був офіційно затверджений до 01 жовтня 1991 року.</p> <p>(⁴) 45% для транспортних засобів, зареєстрованих після 1988 або після дати, зазначеної у вимогах, залежно від того яка із зазначених дат є пізнішою.</p> <p>(⁵) 43% для напівпричепів та причепів, зареєстрованих після 1988 або з дати, зазначеної у вимогах, залежно від того яка із зазначених дат є пізнішою.</p> <p>(⁶) 2,2 м/с² для транспортних засобів категорії N¹, N² і N³.</p> <p>(⁷) Транспортні засоби, тип яких був затверджений відповідно до таблиці 1 додатка I Директиви 70/220/ЄЕС (5 євро) Регламенту (ЄС) № 715/2007, Директива 88/77/ЄЕС і Директиви 2005/55/ЄС.</p> <p>(⁸) ►C2 Транспортні засоби, тип яких був затверджений відповідно до таблиці 2 додатка I Регламенту (ЄС) № 715/2007 (Євро 6) та Регламенту (ЄС) № 595/2009 (Євро VI).</p> <p>(⁹) Транспортні засоби, тип яких був затверджений відповідно до граничних значень в рядку В розділу 5.3.1.4 додатка I до Директиви 70/220/ЄЕС; в рядках В1, В2 або С пункту 6.2.1 додатка I до Директиви 88/77/ЄЕС, або зареєстровані чи введені в експлуатацію вперше після 01 липня 2008 року. ◀</p> <p>ПРИМІТКИ ДО ДОДАТКА I:</p> <p>¹ «Вимоги» – вимоги, визначені в затвердженні типу від дня затвердження, першої реєстрації або першого допуску до експлуатації (початку експлуатації), а також відповідно до зобов'язань в плані модернізації (переобладнання) або приписів національного законодавства в країні реєстрації транспортного засобу. Ці критерії визначення технічного стану незадовільним застосовують винятково тоді, коли перевіряють дотримання цих вимог.</p> <p>² (X) – позначка елементів, які стосуються технічного стану транспортного засобу та його придатності до експлуатації, але які не є основними для проведення придорожньої перевірки придатності транспортного засобу до експлуатації.</p> <p>³ «Небезпечна зміна конструкції (ремонт або модифікуванням, переобладнанням)» – зміна конструкції, яка справляє негативний вплив на безпечність транспортного засобу або створює непропорційно негативний вплив на навколишнє середовище.</p> <p>Е – Щоб перевірити цей об'єкт, необхідно використовувати інструменти.</p>					

ДОДАТОК III

I. Правила розміщення та закріплення вантажу

1. Закріплення вантажу повинні забезпечувати такі сили, що виникають від прискорення/сповільнення транспортного засобу:

- у напрямку руху: 0,8 навантаги від повної маси вантажу, і
- у поперечному напрямку: 0,5 навантаги від повної маси вантажу, і
- у протилежному до руху напрямку: 0,5 навантаги від повної маси вантажу,
- та які загалом запобігають нахиленню або перекиданню вантажу.

2. Розміщення вантажу повинно враховувати максимально допустиму навантагу на вісь і необхідний мінімум навантаж на осі у межах допустимої повної маси транспортного засобу, відповідно до приписів щодо маси і габаритів транспортних засобів.

3. Закріплюючи вантаж, враховують відповідні вимоги щодо міцності окремих частин транспортного засобу, таких як передній борт, задній борт, бічні борти, стояки або точки закріплення вантажу, якщо такі елементи використані для закріплення вантажу.

4. Щоб захистити вантаж ви можете використовувати один, декілька або комбінацію декількох таких способів закріплення:

- замкнення,
- блокування (місцеве / загальне),
- закріплення за допомогою простих розтяжок,
- закріплення пасами від верху.

5. Чинні стандарти:

Стандарт	Застосування
EN 12195-1	Розрахунок сил закріплення
EN 12640	Точки закріплення
EN 12642	Міцність конструкції кузова
EN 12195-2	Ремені з синтетичних волокон

Стандарт	Застосування
EN 12195-3	Кріпильні ланцюги
EN 12195-4	Сталеві кріпильні троси
ISO 1161, ISO 1496	Контейнер ISO
EN 283	Знімні кузови
EN 12641	Чохли-тенти
EUMOS 40511	Бруси і стояки
EUMOS 40509	Транспортна тара

II. Перевірка закріплення вантажу

1. Класифікація недоліків

Недоліки класифікують в одній з таких груп:

- незначний недолік: вантаж надійно закріплений, але доцільно дотриматись вказівок щодо безпеки;
- істотний недолік: вантаж не достатньо закріплений і може виникнути його зміщення або перевертання вантажу чи його частини;
- небезпечний недолік: пряма загроза безпеці дорожнього руху в результаті втрати вантажу або його частини чи загроза від самого вантажу або негайна загроза безпеці людей.

Якщо наявні недоліки різного рівня, перевезення класифікують за найбільш вагомою групою недоліків. У тому випадку, якщо ефекти від комбінації виявлених недоліків можуть посилювати один одного, перевезення слід класифікувати за наступним вищим рівнем недоліків.

2. Методи перевірки

Методами перевірки є візуальна оцінка правильності використання відповідних заходів в обсязі, необхідному для захисту вантажу та/або вимірювання сил натягу, розрахунку ефективності закріплення і, якщо необхідно, перевірки сертифікатів.

3. Оцінка недоліків

У таблиці 1 наведено правила, які можуть бути використані в ході перевірки безпечності закріплення вантажів з метою визначення прийнятних умов перевезення.

Класифікація недоліків повинна бути визначена на основі класифікації, що міститься в главі 1 цього розділу, в кожному конкретному випадку.

Значення, наведені в таблиці 1, орієнтовні, їх належить трактувати як вказівки для визначення категорії недоліків у світлі конкретних обставин – зокрема, залежно від типу вантажу, а також від визначення інспектором.

У разі перевезення в рамках Директиви Ради 95/50/ЄС⁽¹⁴⁾, можуть застосовувати більш конкретні вимоги.

Таблиця 1

Позиція	Недоліки	Оцінка недоліків		
		Незначний	Істотний	Небезпечний
A	Транспортне упакування не дозволяє надійно закріпити вантаж.	На розсуд інспектора		
B	Принаймні, один елемент вантажу встановлено неправильно.	На розсуд інспектора		
C	Транспортний засіб не підходить для вантажу, розміщеному на ньому (крім недоліків, перелічених у пункті 10).	На розсуд інспектора		
D	Очевидні дефекти кузова транспортного засобу (крім недоліків, перелічених у пункті 10).	На розсуд інспектора		
10	Відповідність транспортного засобу			
10.1.	Передня стінка (якщо використовується для закріплення вантажу)			
10.1.1.	Пошкодження, заподіяне корозією або деформацією через ослаблення складників		X	
	Тріщини частин, що загрожують порушенню цілісності вантажного відсіку			X
10.1.2.	Занадто мала міцність (в сертифікаті або на марковині у відповідних випадках)		X	
	Занадто мала висота відносно вантажу, що перевозиться			X
10.2.	Бортові стінки (якщо їх використовують для закріплення вантажу)			
10.2.1.	Пошкодження, викликані корозією або деформацією частин, через недостатню міцність, незадовільний стан шарнірів або замків		X	
	Занадто мала висота відносно вантажу, що перевозиться			X
10.2.2.	Занадто мала міцність (в сертифікаті або на марковині у відповідних випадках)		X	
	Занадто мала висота відносно кількості вантажу, що перевозиться			X
10.2.3.	Бічна панель в незадовільному технічному стані		X	

¹⁴ Директива Ради 95/50/ЄС від 6 жовтня 1995 року щодо однакових процедур для перевірки з перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом (ОВ L 249, 17.10.1995, с. 35).

Позиція	Недоліки	Оцінка недоліків		
		Незначний	Істотний	Небезпечний
	Тріснуті частини			X
10.3.	Задня стінка (якщо її використовують для закріплення вантажу)			
10.3.1.	Часткове послаблення частин через корозію, zdeформовані частини, незадовільний стан шарнірів або замків		X	
	Поломка деталей; відсутні або не діють петлі чи замки			X
10.3.2.	Занадто мала міцність (в сертифікаті або на марковині у відповідних випадках)		X	
	Занадто мала висота відносно кількості вантажу, що перевозиться			X
10.4.	Стояки (якщо їх використовують для закріплення вантажу)			
10.4.1.	Часткове послаблення частин через корозію, zdeформовані частини, незадовільний стан закріплення на транспортному засобі		X	
	Поломка деталей; закріплення до транспортного засобу ненадійне			X
10.4.2.	Занадто мала міцність або невідповідна конструкція		X	
	Занадто мала висота відносно кількості вантажу, що перевозиться			X
10.5.	Точки для закріплення (якщо їх використовують для закріплення вантажу)			
10.5.1.	Незадовільний стан або невідповідна конструкція		X	
	Непридатність для прикладення необхідної сили для закріплення			X
10.5.2.	Недостатня кількість		X	
	Недостатня кількість для досягнення сили, необхідної для закріплення вантажу			X
10.6.	Обов'язкові спеціальні конструкції (якщо їх використовують для закріплення вантажу)			
10.6.1.	Незадовільний стан, пошкодження		X	
	Пошкодження деталей; недостатня несівна здатність для закріплення			X
10.6.2.	Невідповідність вантажу, який перевозять		X	
	Відсутні			X
10.7.	Підлога (якщо її використовують для закріплення вантажу)			
10.7.1.	Незадовільний технічний стан, пошкодження		X	
	Пошкоджені частини; вантаж занадто важкий			X
10.7.2.	Недостатня несівна здатність		X	
	Вантаж занадто важкий			X
20	Методи закріплення вантажу			
20.1.	Замкнення, блокування, безпосереднє закріплення пасами			
20.1.1.	Безпосереднє закріплення вантажу (блокування)			
20.1.1.1.	Занадто далеко від передньої стінки,		X	

Позиція	Недоліки	Оцінка недоліків		
		Незначний	Істотний	Небезпечний
	якщо її безпосередньо використовують для закріплення вантажу			
	Понад 15 см з небезпекою пробиття стінки			X
20.1.1.2.	Занадто далеко від бокової стінки, якщо її безпосередньо використовують для закріплення вантажу		X	
	Понад 15 см з небезпекою пробиття стінки			X
20.1.1.3.	Занадто далеко від задньої стінки, якщо її безпосередньо використовують для закріплення вантажу		X	
	Понад 15 см з небезпекою пробиття стінки			X
20.1.2.	Кріпильне устаткування, таке як кріпильні рейки, балки блокувальні, підкладки і клини спереду, збоку та ззаду			
20.1.2.1.	Невідповідне закріплення вантажу на транспортному засобі	X		
	Недостатнє закріплення вантажу		X	
	Пристрої не придатні для передання сил, що знерухомлюють, не закріплені			X
20.1.2.2.	Невідповідне закріплення вантажу на транспортному засобі	X		
	Недостатнє закріплення вантажу		X	
	Повністю не ефективне			X
20.1.2.3.	Недостатня придатність затискних систем		X	
	Повністю непридатні затискні системи			X
20.1.2.4.	Застосовано не оптимальний метод закріплення вантажу		X	
	Вибраний метод закріплення повністю не придатний			X
20.1.3.	Безпосереднє закріплення у разі застосування сіток і покриття			
20.1.3.1.	Стан сіток і покриття (відсутня або пошкоджена марковина, але устаткування у задовільному стані)	X		
	Пошкоджене устаткування, що знерухомлює вантаж		X	
	Істотно зношене устаткування, що знерухомлює вантаж			X
20.1.3.2.	Недостатня міцність сітки і покриття		X	
	Міцність менша ніж 2/3 сили, необхідної для закріплення вантажу			X
20.1.3.3.	Недостатнє закріплення сітки і покриття		X	
	Сила закріплення менша ніж 2/3 сили, необхідної для закріплення вантажу			X
20.1.3.4.	Невідповідне використання сіток і покриття для закріплення вантажу		X	
	Устаткування повністю невідповідне			X

Позиція	Недоліки	Оцінка недоліків		
		Незначний	Істотний	Небезпечний
20.1.4.	Поділ вантажу на частини і заповнення простору між ними або відстань інших елементів			
20.1.4.1.	Ступінь адекватності розділення вантажу на частини і заповнення простору між ними		X	
	Занадто великі відстані між частинами вантажу або відступи від інших елементів			X
20.1.5.	Безпосереднє закріплення (горизонтально, поперечно, навскоси, змішано і зв'язування)			
20.1.5.1.	Занадто малі сили закріплення		X	
	Менше ніж 2/3 необхідної сили			X
20.2.	Забезпечення більшого тертя			
20.2.1.	Отримання необхідних сил безпеки			
20.2.1.1.	Занадто малі сили закріплення		X	
	Сила закріплення менша ніж 2/3 сили, необхідної для закріплення вантажу			X
20.3.	Застосоване устаткування для закріплення вантажу			
20.3.1.	Придатність устаткування для знерухомлення вантажу		X	
	Устаткування повністю не придатне			X
20.3.2.	Марковина відсутня/пошкоджена (наприклад, етикетка), але пристрій перебуває в задовільному стані	X		
	Марковина відсутня/пошкоджена (наприклад, етикетка), а пристрій перебуває в зношеному стані		X	
20.3.3.	Пошкодження устаткування для знерухомлення вантажу		X	
	Істотно зношені і не придатні для використання пристрої для знерухомлення вантажу			X
20.3.4.	Невластиве використання натягувача пасів		X	
	Пошкодження натягувача пасів			X
20.3.5.	Невластиве застосування пасів, що знерухомлюють вантаж		X	
	Застосування пасів, що знерухомлюють вантаж, з вадами (наприклад, вузли)			X
20.3.6.	Застосування устаткування для закріплення вантажу невідповідне		X	
	Сила закріплення менша ніж 2/3 сили, необхідної для закріплення вантажу			X
20.4.	Додаткове устаткування (наприклад, протиковзкі килимки, захист крайок, ковзка крайка)			
20.4.1.	Застосовано невідповідне устаткування	X		
	Застосовано устаткування невідповідне або з недоліками		X	
	Застосовано повністю невідповідне			X

Позиція	Недоліки	Оцінка недоліків		
		Незначний	Істотний	Небезпечний
	устаткування			
20.5.	Транспортування насипних, легких і незакріплених матеріалів			
20.5.1.	Удар сипучого матеріалу може призвести до порушення руху транспортного засобу.		X	
	Створює загрозу для руху			X
20.5.2.	Невідповідне забезпечення перевезення незакріплених матеріалів		X	
	Втрата вантажу спричиняє загрозу руху			X
20.5.3	Відсутнє накриття легких вантажів		X	
	Втрата вантажу спричиняє загрозу руху			X
20.6.	Транспортування кругляку			
20.6.1.	Перевізний матеріал (колоди) частково очищені			X
20.6.2.	Сили закріплення вантажної одиниці невідповідні		X	
	Сила закріплення менша ніж 2/3 сили, необхідної для закріплення вантажу			X
30.	Вантаж взагалі не закріплено			X

ДОДАТОК IV

(лицьовий бік)

**ЗРАЗОК ЗВІТУ ПРО ТЕХНІЧНУ ПРИДОРОЖНЮ ПЕРЕВІРКУ
ПРИДАТНОСТІ ДО ЕКСПЛУАТАЦІЇ З ВІДОМІСТЮ ПЕРЕВІРКИ
ПРИДАТНОСТІ ДО ЕКСПЛУАТАЦІЇ**

1. Місце проведення придорожньої перевірки
2. Дата
3. Час
4. Знак національної належності та реєстраційний номер транспортного засобу..
5. Категорія транспортного засобу
 - (a) N₂^(a) (від 3,5 до 12 т)
 - (b) N₃^(a) (більше 12 т)
 - (c) O₃^(a) (від 3,5 до 10 т)
 - (d) O₄^(a) (більше 10 т)
 - (e) M₂^(a) (> 9 сидінь^(b) до 5 т)
 - (f) M₃^(a) (> 9 сидінь^(b) більше 5 т)
 - (g) T5
 - (h) інша категорія транспортного засобу:
(уточніть, будь ласка)
7. Покази лічильника пробігу на час перевірки
8. Підприємство, що здійснює перевезення
 - (a) Назва та адреса
 -
 - (b) Номер ліцензії Співтовариства^(c) (Регламенти (ЄС) № 1072/2009 та (ЄС) № 1073/2009)
9. Ім'я та прізвище водія

10. Відомість технічної перевірки

	Перевірено^(d)	Не відповідає вимогам^(e)
(0) ідентифікація транспортного засобу ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(1) система гальмування ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(2) система кермування ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(3) оглядовість ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(4) зовнішні світлові прилади та частини електричної системи ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(5) осі, колеса, шини, підвіска ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(6) шасі та елементи закріплення шасі	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(7) інше обладнання, включаючи тахограф та пристрій обмеження швидкості ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(8) джерела шкідливих викидів, включаючи емісію спалин, підтікання пального та/або олив ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(9) додаткова перевірка транспортних засобів категорій M ₂ та M ₃ ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

(10) закріплення вантажу^(f)**11. Висновок перевірки**

вдала

невдала

заборонено або обмежено використання транспортного засобу

через недоліки, що загрожують безпеці руху

12. Різне/примітки:

13. Уповноважений орган/його представник або інспектор, що виконав перевірку

Підписи:

Уповноважений орган/представник
або інспектор

Водій

Примітки:^(a) Категорія транспортного засобу згідно зі статтею 2 Директиви 2007/47/ЄС.^(b) Кількість сидінь, включаючи сидіння водія (пункт S.1 свідоцтва про реєстрацію).^(c) У разі наявності.^(d) «Перевірений» означає, що принаймні одну або більше з позицій для перевірки, наведених у додатках II або III до Директиви 2014/47/ЄС, у даній групі перевірено та знайдено незначні недоліки або не знайдено жодних недоліків.^(e) Позиції із значними або небезпечними недоліками зазначено на звороті^(f) Методи для перевірки та оцінювання недоліків – згідно з додатками II або III до Директиви 2014/47/ЄС.

(зворотний бік)

0. ІДЕНТИФІКАЦІЯ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ	механізмів (зокрема, пружинні гальма або колісні гідравлічні циліндри)	2.2. Кермо та кермова колонка	4.4.1. Стан та функціонування
0.1. Реєстраційний номер	1.1.17. Регулятор гальмових сил	2.2.1. Стан керма	4.4.2. Перемикання
0.2. Ідентифікаційний номер транспортного засобу/-серійний номер шасі/	1.1.18. Механізми автоматичного регулювання та індикатори зносу	2.2.2. Кермова колонка та амортизатори	4.4.3. Відповідність вимогам
1. СИСТЕМА ГАЛЬМУВАННЯ	1.1.19. Система уповільнення (якщо встановлена або обов'язкова)	2.3. Люфт керма	4.4.4. Частота миготіння
1.1. Механічний стан та функціонування	1.1.20. Автоматичність дії гальм причепа	2.4. Кути уставлення колес	4.5. Передні та задні протитуманні ліхтарі
1.1.1. Обмежувач ходу педалі робочого гальма	1.1.21. Гальмова система в цілому	2.5. Поворотний круг керованої осі причепа	4.5.1. Стан та функціонування
1.1.2. Стан педалі/рукоятки та вільний хід пристрою управління гальмом	1.1.22. Клапани контрольного виводу	2.6. Електронний гідропідсилювач керма (EPS)	4.5.2. Установлення
1.1.3. Вакуумний насос або компресор та ресивери	1.1.23. Інерційне гальмо	3. ОГЛЯДОВІСТЬ	4.5.3. Перемикання
1.1.4. Манометр або індикатор попередження падіння тиску	1.2. Функціонування та ефективність робочої гальмової системи	3.1. Поле огляду	4.5.4. Відповідність вимогам
1.1.5. Ручний кран стоянкового гальма	1.2.1. Функціонування	3.2. Стан стекол	4.6. Ліхтарі заднього ходу
1.1.6. Урухомник стоянкового гальма, рукоятка управління, храповий механізм стоянкового гальма	1.2.2. Ефективність	3.3. Дзеркала заднього виду	4.6.1. Стан та функціонування
1.1.7. Гальмові клапани (зворотні, розвантажувальні, регулюючі)	1.3. Функціонування системи аварійного гальма та її ефективність	3.4. Склоочисники вітрового скла	4.6.2. Відповідність вимогам
1.1.8. З'єднання з гальмовими системами причепа (електричні та пневматичні)	1.3.1. Функціонування	3.5. Обмивачі вітрового скла	4.6.3. Перемикання
1.1.9. Ресивер енергії стисненого повітря	1.3.2. Ефективність	3.6. Система проти-спітніння скла	4.7. Ліхтар(-і) освітлення заднього номерного знаку
1.1.10. Підсилювачі гальмової системи, головний циліндр (гідравлічної системи)	1.4. Функціонування та ефективність стоянкової гальмової системи	4. ПЗС, СВІТЛОВІДБИВАЧІ, ЕЛЕКТРООБЛАДНАННЯ	4.7.1. Стан та функціонування
1.1.11. Жорсткі трубопроводи гальмової системи	1.4.1. Функціонування	4.1. Фари дальнього і ближнього світла	4.7.2. Відповідність вимогам
1.1.12. Гнучкі шланги гальмової системи	1.4.2. Ефективність	4.1.1. Стан та функціонування	4.8. Світловідбивачі, марковини з покращеними світло-відбивними характеристиками та задні маркувальні таблички
1.1.13. Гальмові накладки і колодки	1.5. Функціонування системи гальмування тривалої дії	4.1.2. Відрегулювання	4.8.1. Стан
1.1.14. Гальмові барабани, диски	1.6. Антиблокувальна гальмова система	4.1.3. Перемикання	4.8.2. Відповідність вимогам
1.1.15. Гальмові троси, тяги, важелі, з'єднання	1.7. Електронна гальмова система (EBS)	4.1.4. Відповідність вимогам	4.9. Сигнали, обов'язкові для освітлювального обладнання
1.1.16. Підсилювачі гальмових	1.8. Гальмова рідина	4.1.5. Пристрої для регулювання кута нахилу фар	4.9.1. Стан та функціонування
	2. СИСТЕМА КЕРМУВАННЯ	4.1.6. Пристрій очищення фар ближнього і дальнього світла	4.9.2. Відповідність вимогам
	2.1. Технічний стан	4.2. Передні, бокові, задні, габаритні контурні ліхтарі та денні ходові ліхтарі	4.10. Електричні джгути між тягачем і причепом або напівприцепом
	2.1.1. Стан кермового механізму	4.2.1. Стан та функціонування	4.11. Електрична мережа
	2.1.2. Стан закріплення системи гальмування	4.2.2. Перемикання	4.12. Додаткові ліхтарі та світловідбивачі
	2.1.3. Стан з'єднань системи кермування	4.2.3. Відповідність вимогам	4.13. Акумуляторна батарея
	2.1.4. Функціонування з'єднань системи кермування	4.3. Стоп-сигнали	5. ОСІ, КОЛЕСА, ШИНИ ТА ПІДВІСКА
	2.1.5. Підсилювач системи кермування	4.3.1. Стан та функціонування	5.1. Осі
		4.3.2. Перемикання	5.1.1. Осі
		4.3.3. Відповідність вимогам	5.1.2. Цапфа колеса
		4.4. Показчики поворотів та аварійна сигналізація	5.1.3. Підшипники колеса
			5.2. Колеса та шини

5.2.1. Маточина ходового колеса	6.2. Кабіна та кузов	7.7. Попереджувальний звуковий сигнал	9.1.2. Аварійні виходи
5.2.2. Колеса	6.2.1. Технічний стан	7.8. Спідометр	9.2. Системи проти запотівання і обмерзання вікон
5.2.3. Пневматичні шини	6.2.2. Закріплення	7.9. Тахограф	9.3. Системи вентилявання та обігріву
5.3. Підвіска	6.2.3. Двері та дверні замки	7.10. Обмежувач швидкості	9.4. Сидіння
5.3.1. Ресорні пружини та стабілізатори	6.2.4. Підлога (днище)	7.11. Одометр	9.4.1. Пасажи́рські сидіння
5.3.2. Амортизатори	6.2.5. Сидіння водія	7.12. Електронна система контролю курсової стійкості (ESC)	9.4.2. Сидіння водія
5.3.3. Торсіони, штовхальні штанги, поперечні важелі та важелі підвіски	6.2.6. Інші сидіння	8. ЕМІСІЇ	9.5. Пристрої внутрішнього освітлення та транспарантів маршруту руху
5.3.4. Осі балансира підвіски	6.2.7. Органи управління	8.1. Система зниження шуму	9.6. Проходи, місця для стояння
5.3.5. Пневматична підвіска	6.2.8. Сходи кабіни	8.2. Спалини	9.7. Сходи та сходинки
6. ШАСІ ТА ЗАКРІПЛЕНІ НА ШАСІ ЕЛЕМЕНТИ	6.2.9. Інші зовнішні та внутрішні пристрої та обладнання	8.2.1. Викиди двигуна з примусовим запалюванням	9.8. Система спілкування з пасажирами
6.1. Шасі або рама та елементи закріплені на них	6.2.10. Бризковики (крила), пристрої гасіння бризок	8.2.1.1. Обладнання, яким контролюють емісію спалин	9.9. Інформаційні таблиці
6.1.1. Загальний стан	7. ІНШЕ ОБЛАДНАННЯ	8.2.1.2. Викиди газоподібних спалин	9.10. Вимоги щодо перевезення дітей
6.1.2. Випускні трубопроводи спалин та глушники	7.1. Ремені безпеки та їх фіксатори	8.2.2. Спалини двигуна із запалюванням від стискання	9.10.1. Двері
6.1.3. Паливний бак та трубопроводи (включаючи паливний бак та трубопроводи підігрівача)	7.1.1. Безпечність закріплення	8.2.2.1. Обладнання, яким контролюють викиди спалин	9.10.2. Сигнальне та спеціальне обладнання
6.1.4. Бампери, боковий захист і задні захисні пристрої	7.1.2. Загальний стан	8.2.2.2. Димність	9.11. Вимоги щодо перевезення осіб з обмеженими фізичними можливостями
6.1.5. Закріплення запасного колеса	7.1.3. Обмежувач натягу ременя безпеки	8.4. Інші пункти, пов'язане із захистом доквілля	9.11.1. Двері, пандуси та ліфти
6.1.6. Механізми з'єднання та буксирне обладнання	7.1.4. Попередній натяг ременя ременів безпеки	8.4.1. Витоки рідини	9.11.2. Закріплення інвалідного візка
6.1.7. Силова передача	7.1.5. Подушка(-и) безпеки	9. ДОДАТКОВІ ВИПРОБУВАННЯ ДЛЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ДЛЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ КАТЕГОРІЙ М₂, М₃	9.11.3. Засоби подання сигналів та спеціальне обладнання
6.1.8. Закріплення двигуна	7.1.6. Система пневматичних подушок безпеки (SRS)	9.1. Двері	
6.1.9. Функціонування двигуна	7.2. Вогнегасник	9.1.1. Двері вхідні-вихідні	
	7.3. Замки та пристрій проти викрадення		
	7.4. Трикутний знак аварійної зупинки		
	7.5. Аптечка першої допомоги		
	7.6. Противідкотні упори		

ДОДАТОК V

ЗРАЗОК ФОРМИ ЗВІТУВАННЯ КОМІСІЇ

Типову форму виконують в електронному вигляді та надсилають електронною поштою, використовуючи стандартне програмне забезпечення.

Кожна держава-член надає:

- зведену таблицю, а також
- для кожної країни реєстрації транспортних засобів, перевірених під час поглибленої перевірки, – окрему докладну таблицю, яка містить інформацію про перевірені та виявлені недоліки для кожної категорії транспортних засобів.



Швеція																			
Сполучене Королівство																			
Албанія																			
Андорра																			
Арменія																			
Азербайджан																			
Білорусь																			
Боснія і Герцеговина																			
Грузія																			
Казахстан																			
Ліхтенштейн																			
Монако																			
Чорногорія																			
Норвегія																			
Республіка Молдова																			
Російська Федерація																			
Сан Маріно																			
Сербія																			
Швейцарія																			
Таджикистан																			
Турція																			
Туркменістан																			
Україна																			
Узбекистан																			
Колишня Югославська Республіка Македонія																			
Інші країни (зазначте, будь ласка)																			

(¹) КТЗ, які не пройшли перевірку, з істотними або небезпечними недоліками відповідно до Додатка IV.



елементи закріплення шасі																		
(7) Інше обладнання, зокрема тахограф, обмежувач швидкості																		
(8) Викиди, зокрема емісія спалин, витіки палива. олив																		
(9) Додаткові випробування для КТЗ категорій M ₂ та M ₃																		
(10) Закріплення вантажу																		
Детальна інформація про недоліки (додатково)																		
1.1.1																		
1.1.2																		
...																		
2.1.1																		
2.1.2																		
...																		
3.1																		
3.2																		
...																		
20.6.2																		
30																		
Загальна кількість виявлених недоліків																		
(1) КТЗ, які не пройшли перевірку, з істотними або небезпечними недоліками відповідно до Додатка IV.																		