

Переклад виконано
ДП «ДержавтотрансНДПроект»
Грудень 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 РЕГЛАМЕНТ (ЄС) № 168/2013 ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ
ТА РАДИ**

від 15 січня 2013 року

**про затвердження типу та ринковий нагляд за дво- або триколісними
транспортними засобами та квадроциклами**

(Текст стосується ЄЕП)

(ОБ L 060, 2.3.2013, с. 52)

Змінено:

	Офіційний вісник		
	Немає сторінки		дата
► <u>M1</u> Делегований Регламент Комісії (ЄС) № 134/2014 від 16 грудня 2013 року	L 53	1	21.2.2014
► <u>M2</u> Регламент (ЄС) 2019/129 Європейського Парламенту та Ради від 16 січня 2019 року	L 30	106	31.1.2019
► <u>M3</u> Регламент (ЄС) 2020/1694 Європейського Парламенту та Ради від 11 листопада 2020 року	L 381	4	13.11.2020

Виправлено:

► **C1** Виправлення, ОБ L 77, 23.3.2016, с. 65 (168/2013)



ЗМІСТ

РОЗДІЛ I ПРЕДМЕТ, СФЕРА ДІЇ ТА ВИЗНАЧЕННЯ.....	15
Стаття 1 Предмет.....	15
Стаття 2 Сфера дії	16
Стаття 3 Визначення	17
Стаття 4 Категорії транспортних засобів.....	29
Стаття 5 Визначення маси в спорядженому стані	32
РОЗДІЛ II ЗАГАЛЬНІ ОBOB'ЯЗКИ	33
Стаття 6 Зобов'язання держав-членів.....	33
Стаття 7 Обов'язки уповноважених органів	34
Стаття 8 Заходи ринкового нагляду	34
Стаття 9 Зобов'язання виробників	34
Стаття 10 Зобов'язання виробників щодо продукції, яка невідповідна або несе істотний ризик	36
Стаття 11 Зобов'язання представників виробника щодо ринкового нагляду ..	37
Стаття 12 Зобов'язання імпортерів	37
Стаття 13 Зобов'язання імпортерів щодо їхньої продукції, яка не відповідає або несе істотний ризик	38
Стаття 14 Зобов'язання дистриб'юторів	39
Стаття 15 Зобов'язання дистриб'юторів щодо їхньої продукції, яка не відповідає або несе істотний ризик.....	40
Стаття 16 Випадки, коли зобов'язання виробників поширюються на імпортерів та дистриб'юторів.....	41
Стаття 17 Ідентифікація суб'єктів господарювання.....	41
РОЗДІЛ III ОСНОВНІ ВИМОГИ.....	41
Стаття 18 Загальні основні вимоги.....	41
Стаття 19 Заборона обманних пристроїв	42
Стаття 20 Заходи для виробників щодо модифікування силового агрегату транспортних засобів	42
Стаття 21 Загальні вимоги до бортових діагностичних систем	43
Стаття 22 Вимоги стосовно функційної безпеки транспортних засобів ..	45

Стаття 23 Вимоги стосовно екологічних характеристик	46
Стаття 24 Додаткові ► С1 вимоги до екологічних характеристик ◀ щодо викидів парникових газів, споживання пального і споживання електричної енергії та запасу ходу на електротязі	49
РОЗДІЛ IV ПРОЦЕДУРИ ЗАТВЕРДЖЕННЯ ТИПУ ЄС	50
Стаття 25 Процедури для затвердження типу ЄС	50
Стаття 26 Заявка на затвердження типу	51
Стаття 27 Інформаційна підшивка	51
Стаття 28 Конкретні вимоги до інформації, яка повинна міститись у заявці на затвердження типу за різними процедурами	52
РОЗДІЛ V ВИКОНАННЯ ПРОЦЕДУР ЗАТВЕРДЖЕННЯ ТИПУ ЄС	53
Стаття 29 Загальні положення	53
Стаття 30 Особливі положення щодо сертифіката затвердження типу ЄС	54
Стаття 31 Особливі положення щодо систем, компонентів або окремих технічних вузлів	56
Стаття 32 Випробування, необхідні для затвердження типу ЄС	56
Стаття 33 Відповідність моделей виробництва	57
РОЗДІЛ VI ЗМІНИ ДО ЗАТВЕРДЖЕННЯ ТИПУ ЄС	59
Стаття 34 Загальні положення	59
Стаття 35 Перегляди та розширення затверджень типу ЄС	59
Стаття 36 Видання та повідомлення про зміни	60
РОЗДІЛ VII Чинність затвердження типу ЄС	60
Стаття 37 Припинення дії	60
РОЗДІЛ VIII СЕРТИФІКАТ ВІДПОВІДНОСТІ ТА МАРКОВАННЯ	62
Стаття 38 Сертифікат відповідності	62
Стаття 39 Визначена законодавством табличка з відповідним маркуванням транспортних засобів та знаком затвердження типу компонентів або окремих технічних вузлів	63
РОЗДІЛ IX ВИНЯТКИ ДЛЯ НОВИХ ТЕХНОЛОГІЙ АБО НОВИХ КОНЦЕПЦІЙ	64
Стаття 40 Винятки для нових технологій або нових концепцій	64
Стаття 41 Подальша адаптація делегованих та імплементаційних актів	65
РОЗДІЛ X ТРАНСПОРТНІ ЗАСОБИ, ВИГОТОВЛЕНІ МАЛОЮ СЕРІЄЮ	66
Стаття 42 Національне затвердження типу малих серій	66

РОЗДІЛ XI НАДАННЯ НА РИНКУ, РЕЄСТРАЦІЯ АБО ВВЕДЕННЯ В ЕКСПЛУАТАЦІЮ	67
Стаття 43 Надання на ринку, реєстрація або введення в експлуатацію транспортних засобів	67
Стаття 44 Надання на ринку, реєстрація або введення в експлуатацію транспортних засобів кінцевих серій	68
Стаття 44а Спеціальні заходи стосовно транспортних засобів кінцевих серій у відповідь на пандемію COVID-19	69
Стаття 45 Надання на ринку або введення в експлуатацію компонентів та окремих технічних вузлів	70
РОЗДІЛ XII ЗАХИСНІ ЗАСТЕРЕЖЕННЯ	70
Стаття 46 Процедура роботи з транспортними засобами, системами, компонентами або окремими технічними вузлами, що становлять істотний ризик на національному рівні	70
Стаття 47 Процедура захисту Союзу	72
Стаття 48 Відповідні транспортні засоби, системи, компоненти або окремі технічні вузли, що становлять істотний ризик.....	73
Стаття 49 Транспортні засоби, системи, компоненти або окремі технічні вузли, що не відповідають затвердженому типу	74
Стаття 50 Надання на ринок та введення в експлуатацію частин або обладнання, які можуть становити істотний ризик для правильного функціонування основних систем	75
Стаття 51 Частини або обладнання, які можуть становити істотний ризик для правильного функціонування основних систем транспортних засобів — пов'язані вимоги.....	76
Стаття 52 Відкликання транспортних засобів, систем, компонентів або окремих технічних вузлів	78
Стаття 53 Повідомлення про рішення та надані засоби захисту.....	79
РОЗДІЛ XIII МІЖНАРОДНІ правила	79
Стаття 54 Правила ООН, необхідні для затвердження типу ЄС.....	79
РОЗДІЛ XIV НАДАННЯ ТЕХНІЧНОЇ ІНФОРМАЦІЇ.....	80
Стаття 55 Інформація, призначена для користувачів	80
Стаття 56 Інформація, призначена для виробників компонентів або окремих технічних вузлів	81

РОЗДІЛ XV ДОСТУП ДО ІНФОРМАЦІЇ З РЕМОНТУ ТА ОБСЛУГОВУВАННЯ.....	81
Стаття 57 Зобов'язання виробників	81
Стаття 58 Зобов'язання щодо декількох власників затвердження типу	84
Стаття 59 Плата за доступ до інформації про ремонт та технічне обслуговування транспортних засобів	84
Стаття 60 Форум з питань доступу до інформації про транспортні засоби....	84
РОЗДІЛ XVI ПРИЗНАЧЕННЯ ТА ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО СТВОРЕННЯ ТЕХНІЧНИХ СЛУЖБ.....	85
Стаття 61 Вимоги, що стосуються технічних служб.....	85
Стаття 62 Дочірні компанії та субпідрядники технічних служб.....	87
Стаття 63 Призначення технічних служб	87
Стаття 64 Акредитована внутрішня технічна служба виробника.....	88
Стаття 65 Процедури для визначення стандартів ефективності та оцінки технічних служб	89
Стаття 66 Оцінка навичок технічної служби.....	89
Стаття 67 Процедури повідомлення.....	90
Стаття 68 Зміни до позначень	91
Стаття 69 Сумніви стосовно компетентності технічних служб	91
Стаття 70 Оперативні зобов'язання технічних служб	92
Стаття 71 Інформаційні зобов'язання технічних служб	93
РОЗДІЛ XVII ІМПЛЕМЕНТАЦІЙНІ ТА ДЕЛЕГОВАНІ АКТИ	93
Стаття 72 Імплементційні акти	93
Стаття 73 Процедура комітету.....	94
Стаття 74 Змінення додатків	95
Стаття 75 Право на делегування.....	95
РОЗДІЛ XVIII ЗАКЛЮЧНІ ПОЛОЖЕННЯ	96
Стаття 76 Санкції.....	96
Стаття 77 Перехідні приписи	97
Стаття 78 Звіт.....	98
Стаття 79 Огляд вдосконалених гальмових систем.....	98
Стаття 80 Перегляд затвердження окремих транспортних засобів	98
Стаття 81 Скасування	99

Стаття 82 Набрання чинності та застосування.....	99
ДОДАТОК I Класифікація транспортних засобів	102
ДОДАТОК II Вичерпний перелік вимог для затвердження типу транспортного засобу ЄС (³).....	110
ДОДАТОК III Обмеження для малих серій.....	113
ДОДАТОК IV Графік впровадження Регламенту стосовно затвердження типу	114
ДОДАТОК V	121
ДОДАТОК VI Граничні значення викидів забруднювальних речовин, граничні значення показників для ОВД та граничні значення рівня шуму для затвердження типу та відповідності виробництва.....	127
ДОДАТОК VII Збереження відповідності нормам пристроїв контролю за забрудненням	134
ДОДАТОК VIII ▼ C1 Розширені вимоги до функційної безпечності ⁽²¹⁾	136
ДОДАТОК IX Таблиця кореляції	142

▼В

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ ТА РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ,
Беручи до уваги Договір про функціонування Європейського Союзу, та,
зокрема, статтю 114 цього Договору,

Беручи до уваги пропозицію Європейської Комісії,

Після передачі проєкту законодавчого акту національним парламентам,

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

Діючи відповідно до звичайної законодавчої процедури ⁽²⁾,

Оскільки:

(1) Внутрішній ринок охоплює простір без внутрішніх кордонів, в якому забезпечують вільний рух товарів, осіб, послуг і капіталу. З цією метою, відповідно до Директиви 2002/24/ЄС Європейського Парламенту і Ради про затвердження типу дво- або триколісних транспортних засобів ⁽³⁾, для таких транспортних засобів* встановлено всеосяжну систему затвердження типу ЄС. Ці засади надалі застосовують у цьому регламенті, а також у делегованих та імплементаційних актах, ухвалених відповідно до цього регламенту.

(2) Внутрішній ринок повинен спиратися на прозорі, прості й послідовні правила, що забезпечують правову визначеність та ясність, кожне з яких може принести користь як підприємствам, так і споживачам.

(3) З метою спрощення і прискорення ухвалення законодавства щодо затвердження типу у законодавстві ЄС впроваджено новий нормативний підхід, відповідно до якого законодавець у звичайній законодавчій процедурі визначає тільки основні правила і принципи, а встановлення технічних деталей делегує Комісії. Таким чином, щодо основних вимог цей регламент наводить лише базові положення стосовно функційної безпеки та охорони довкілля і делегує Комісії повноваження визначати необхідні технічні характеристики.

(4) Цей регламент не повинен впливати на ухвалені на національному рівні чи рівні ЄС заходи, що стосуються використання транспортних засобів категорії L на дорозі, таких як конкретні вимоги до посвідки водія, обмеження

¹ ОВ С 84, 17.3.2011, с. 30.

² Позиція Європейського Парламенту від 20 листопада 2012 року (ще не опубліковано в Офіційному Віснику) та рішення Ради від 11 грудня 2012 року.

³ ОВ L 124, 9.5.2002, с. 1.

* Далі також КТЗ — колісні транспортні засоби. — прим. перекладача

▼В максимальної швидкості чи заходи, що регулюють допуск до руху на деяких дорогах.

(5) Ринковий нагляд в автомобільній галузі, зокрема у галузі транспортних засобів категорії L, повинен бути поліпшений зміцненням положень законодавства, що регулюють відповідність виробництва і визначають зобов'язання суб'єктів господарювання в ланцюжку поставок. Зокрема, слід уточнити роль та обов'язки органів влади в державах-членах, відповідальних за затвердження типу та ринковий нагляд, та посилити вимоги щодо компетентності, обов'язків і роботи технічних служб, які виконують випробування для затвердження типу транспортного засобу. Забезпечення дотримання вимог стосовно відповідності затверженому типу та відповідності продукції, що містить законодавство, яке регулює автомобільний сектор, повинно залишатися винятковою компетенцією уповноваженого органу, в той час як ринковий нагляд може розподілятися відповідно до компетенції між різними національними органами. Належить впровадити ефективну координацію й ефективний контроль на рівні Союзу та на національному рівні, щоб забезпечити ефективне застосування нових заходів з боку уповноважених органів і органів ринкового нагляду.

(6) Приписи цього регламенту стосовно ринкового нагляду, що встановлюють зобов'язання національних органів влади, містять більш конкретні норми, ніж відповідні норми Регламенту (ЄС) № 765/2008 Європейського Парламенту та Ради від 9 липня 2008 року, що встановлює вимоги у сфері акредитації та ринкового нагляду, пов'язаних з реалізацією продуктів ⁽⁴⁾.

(7) Цей регламент повинен містити істотні вимоги в галузі охорони довкілля та функційної безпечності транспортного засобу. Основні елементи відповідних норм цього регламенту спираються на результати оцінки регуляторного впливу від 04 жовтня 2010 року, виконаної Комісією, що містить аналіз різних варіантів, де перелічено потенційні переваги та недоліки з точки зору економічних, екологічних, соціальних аспектів та аспектів безпеки. Аналіз враховував і якісні, і кількісні чинники. Після порівняння були визначені й обрані найкращі варіанти, що утворили підґрунтя цього регламенту.

(8) Цей регламент спрямовано на встановлення узгоджених правил для затвердження типу транспортних засобів категорії L, щоб забезпечити функціонування внутрішнього ринку. Транспортні засоби категорії L — це дво-, три- або чотириколісні КТЗ, зокрема моторизовані двоколісні транспортні засоби, трицикли та квадроцикли. Крім того, метою цього регламенту є

⁴ ОВ L 218, 13.8.2008, с. 30.

▼В спрощення існуючої законодавчої бази, скорочення викидів від транспортних засобів категорії L більш пропорційно викидам автотранспорту загалом, підвищення загального рівня безпеки, адаптація до технічного прогресу і зміцнення правил ринкового нагляду.

(9) Для забезпечення високого рівня функційної безпечності транспортних засобів, безпеки та охорони довкілля повинні бути узгоджені технічні вимоги та екологічні стандарти, застосовувані до транспортних засобів, систем, окремих компонентів та технічних вузлів для затвердження їх типу.

(10) На цілі цього регламенту не повинна впливати установка окремих систем, компонентів або технічних вузлів після допуску транспортних засобів на ринок, їх реєстрації чи допуску до руху. Тому необхідно вжити відповідних заходів, щоб забезпечити попередній контроль уповноваженими органами до початку випуску на ринок, реєстрації або введення в експлуатацію таких систем, компонентів або окремих технічних вузлів, які можуть бути встановлені на транспортних засобах і які можуть істотно погіршувати функціонування систем, необхідних для захисту довкілля або функційної безпеки.

(11) Директива 95/1/ЄС Європейського парламенту та Ради від 02 лютого 1995 року стосовно максимальної конструктивної швидкості, максимального крутного моменту і максимальної потужності нетто двигуна дво- або триколісних транспортних засобів⁽⁵⁾ дає державам-членам можливість відмовитися від попередньої реєстрації і будь-якого подальшого оформлення в межах їх території транспортних засобів з максимальною потужністю нетто більше 74 кВт. Наукові дослідження не підтвердили очікуваної кореляції між безпечністю та обмеженням абсолютної потужності. Тому, щоб скасувати внутрішні бар'єри в торгівлі на ринку Союзу, таку норму більше не підтримують. Належить вживати інших, більш ефективних заходів безпеки для того, щоб зменшити високе число жертв у дорожньо-транспортних пригодах, зокрема зі смертельними наслідками серед водіїв моторизованих двоколісних транспортних засобів в Союзі.

(12) Цей регламент встановлює екологічні вимоги у два етапи, другий етап з яких (Євро-5) є обов'язковим для нових типів транспортних засобів з 01 січня 2020 року, таким чином виробникам транспортних засобів і сектору поставок забезпечено передбачуваність довгострокового планування. Дослідження екологічної ефективності, відповідно до вимог цього регламенту, має надати додаткову підтримку моделюванням, аналіз технічної здійсненності та витрат і вигод на основі останніх, доступних у майбутньому даних. Крім того, у

⁵ ОВ L 52, 8.3.1995, с. 1.

▼В дослідженні повинні бути визначені, зокрема, техніко-економічні вимоги та рентабельність випробування відповідності транспортних засобів під час експлуатації, вимоги до викидів поза циклом випробувань і граничні значення для викидів твердих частинок деякими (під-)категоріями КТЗ. На підставі результатів дослідження Комісія розгляне питання подання пропозиції про введення нових елементів у майбутнє законодавство щодо затвердження типу, яке застосовуватимуть після етапів впровадження, передбачених цим регламентом.

(13) Система затвердження типу ЄС призначена для того, щоб кожна держава-член мала можливість підтвердити, що кожен тип транспортного засобу пройшов контроль, передбачений цим регламентом та делегованими і імплементаційними актами, ухваленими на його підставі, а виробник транспортного засобу отримав сертифікат затвердження типу. Виробників також зобов'язано видавати сертифікат відповідності для кожного транспортного засобу, виробленого відповідно до затвердженого типу. Якщо транспортний засіб має такий сертифікат, його дозволено надавати на ринку і реєструвати для використання на всій території Союзу.

(14) Для забезпечення правильної роботи та належного функціонування процедури відстеження відповідності виробництва, яка є одним з наріжних каменів системи затвердження типу ЄС, виробники повинні регулярно перевірятися компетентним органом або відповідною кваліфікованою технічною службою, призначеною для цієї мети.

(15) Цей регламент містить ряд конкретних вимог щодо безпеки та охорони довкілля. Тому важливо впровадити положення, згідно з якими, у випадках, коли транспортний засіб являє собою серйозну небезпеку для користувачів та довкілля, виробник або інший суб'єкт господарювання ланцюгу поставок вживатиме ефективних захисних заходів, зокрема щодо відкликання транспортного засобу згідно із визначенням статті 20 Регламенту (ЄС) № 765/2008. Уповноважені органи повинні за тим оцінити, чи є ці заходи достатніми.

(16) У деяких обмежених випадках дозволено національне затвердження типу транспортних засобів, вироблених малими серіями. Для попередження зловживань спрощену процедуру затвердження типу транспортних засобів, вироблених малими серіями застосовують тільки до дуже обмеженого їх виробництва. Тому необхідно точно визначити поняття кількості вироблених транспортних засобів малої серії.

▼В (17) Союз є учасником Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй з питань ухвалення єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути використані на колісних транспортних засобах, і взаємне визнання затверджень, виданих на основі цих приписів («Переглянута Угода 1958 року») ⁽⁶⁾. Для спрощення законодавства стосовно затвердження типу відповідно до рекомендацій, що містить звіт Комісії 2006 року під назвою «АВТОМОБІЛІ 21: Конкурентна автомобільна система регулювання ринку двадцять першого століття», необхідно відкликати всі директиви без зниження рівня безпеки. Вимоги, викладені в цих директивах, слід перенести до цього регламенту або до делегованих актів, ухвалених відповідно до цього регламенту, а у разі необхідності, їх слід замінити посиланнями на відповідні Правила Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй, за які Союз проголосував або до яких Союз приєднався, і які додані до Переглянутої Угоди 1958 року. Щоб зменшити адміністративну навантагу від процесу затвердження типу, слід дозволити виробникам транспортних засобів отримувати, за необхідності, затвердження типу на підставі цього регламенту безпосередньо згідно з відповідними Правилами ООН, що зазначені у додатках до цього регламенту або у делегованих актах, ухвалених відповідно до цього регламенту.

(18) Отже, Правила ООН та поправки до них, за які проголосував Союз на підставі Рішення 97/836/ЄС, слід включити в законодавство ЄС про затвердження типу. Надалі Комісії необхідно надати повноваження приймати необхідні поправки до додатків до цього регламенту або до делегованих актів, ухвалених відповідно до цього регламенту.

(19) Необмежений доступ до інформації з ремонту транспортних засобів в застандартизованому форматі, який дозволяє шукати й отримувати технічну інформацію, та ефективна конкуренція на ринку інформації з ремонту та обслуговування транспортних засобів необхідні для поліпшення функціонування внутрішнього ринку, зокрема, щодо вільного переміщення товарів, свободи заснування і свободи надання послуг. Велика частина такої інформації стосується діагностичних бортових систем та їх взаємодії з іншими системами транспортного засобу. Слід визначити технічні характеристики, яким мають відповідати сайти виробників, а також цільові заходи для забезпечення розумного доступу до них для малих і середніх підприємств.

▼В (20) З метою забезпечення єдиних умов для реалізації норм цього регламенту, виконавчі повноваження слід закріпити за Комісією. Ці повноваження повинні реалізовуватися відповідно до Регламенту (ЄС)

⁶ Рішення Ради ЄС 97/836/ЄС (ОВ L 346, 17.12.1997, с. 78).

№ 182/2011 Європейського Парламенту та Ради від 16 лютого 2011 року про встановлення правил і загальних принципів стосовно механізмів контролю державами-членами здійснення Комісією виконавчих повноважень ⁽⁷⁾.

(21) Для додавання до цього регламенту подальших технічних подробиць Комісії необхідно надати право приймати акти відповідно до статті 290 Договору про функціонування Європейського Союзу щодо вимог у сфері екологічної ефективності, ефективності двигунів та функційної безпечності конструкції транспортних засобів. Вкрай важливо, щоб під час підготовчих робіт Комісія проводила відповідні консультації, зокрема на рівні експертів. Під час підготовки та розробки проєктів делегованих актів Комісія забезпечує одночасну, невідкладну та належну передачу відповідних документів до Європейського Парламенту і Ради.

(22) Держави-члени повинні передбачити санкції за порушення цього регламенту та делегованих або імплементаційних актів, ухвалених відповідно до цього регламенту, та забезпечити їх реалізацію. Ці санкції повинні бути ефективними, пропорційними та мати стримуючий вплив.

(23) Щоб оцінити і вирішити, чи слід поширювати обов'язкове встановлення деяких прогресивних гальмових систем на додаткові категорії мотоциклів, Комісія повинна надати звіт Європейському Парламенту та Раді на основі даних щодо ДТП, наданих державами-членами.

(24) Хоча ніякі положення цього регламенту не перешкоджають державам-членам надалі використовувати свої відповідні системи індивідуального затвердження конструкції, Комісія повинна надати Європейському Парламенту та Раді доповідь про функціонування національних систем, що ґрунтуватиметься на інформації, наданій державами-членами, з тим щоб переглянути питання подання законодавчої пропозиції щодо гармонізації системи індивідуального затвердження на рівні ЄС.

(25) У контексті перегляду Директиви 2007/46/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 05 вересня 2007 року про встановлення рамок для затвердження автотранспортних засобів та їхніх причепів, а також систем, компонентів та окремих технічних вузлів, призначених для таких транспортних засобів ⁽⁸⁾, межі між цим регламентом і Директивою 2007/46/ЄС слід розглядати у світлі досвіду, накопиченого державами-членами в застосуванні цього

⁷ ОВ L 55, 28.02.2011, с. 13.

⁸ ОВ L 263, 9.10.2007, с. 1.

▼В регламенту, зокрема, з метою забезпечення справедливої конкуренції між категоріями транспортних засобів.

(26) В інтересах прозорості, передбачуваності, раціональності та спрощення і для того, щоб зменшити навантагу на виробників транспортних засобів, цей регламент повинен містити тільки обмежене число етапів реалізації впровадження нових вимог щодо викидів і безпеки. Галузь повинна отримати достатньо часу, щоб адаптуватися до нових приписів, викладених у цьому регламенті, а також до технічних специфікацій та адміністративних положень, встановлених у делегованих та імплементаційних актах, ухвалених відповідно до цього регламенту. Своєчасне визначення вимог важливе для того, щоб виробники мали достатньо часу на розробку, випробування та реалізацію технічних рішень для серійного виробництва транспортних засобів, а виробники і уповноважені органи в державах-членах — на впровадження необхідних адміністративних систем.

(27) Директиву 2002/24/ЄС і зазначені в ній окремі директиви кілька разів істотно змінювали. Задля прозорості, раціональності і спрощення Директива 2002/24/ЄС та зазначені в ній окремі директиви слід визнати такими, що втратили чинність, і замінити одним регламентом з невеликою кількістю делегованих та імплементаційних актів. Затвердження регламенту передбачає пряме застосування відповідних положень і значно швидше й ефективніше поновлення їх для кращого врахування технічного прогресу.

(28) Нижченаведені Директиви визнано такими, що втратили чинність:

- Директива 2002/24/ЄС,
- Директива Ради 93/14/ЄЕС від 5 квітня 1993 року про гальмування дво- або триколісних моторних транспортних засобів ⁽⁹⁾,
- Директива Ради 93/30/ЄЕС від 14 червня 1993 року про звукові попереджувальні пристрої для дво- або триколісних моторних транспортних засобів ⁽¹⁰⁾,
- Директива 93/33 Рада/ЄЕС від 14 червня 1993 року про захисні пристрої від несанкціонованого використання для дво- або триколісних моторних транспортних засобів ⁽¹¹⁾,

⁹ ОВ L 121, 15.5.1993, с. 1.

¹⁰ ОВ L 188, 29.7.1993, с. 11.

¹¹ ОВ L 188, 29.7.1993, с. 32.

- ▼В
- Директива Ради 93/93/ЄЕС від 29 жовтня 1993 року про маси і розміри дво- або триколісних моторних транспортних засобів ⁽¹²⁾,
 - Директива 95/1/ЄС,
 - Директива Європейського Парламенту та Ради ЄС 97/24/ЄС від 17 червня 1997 року про деякі компоненти і характеристики дво- або триколісних транспортних засобів ⁽¹³⁾,
 - Директива 2000/7/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 20 березня 2000 року про спідометри для дво- або триколісних транспортних засобів ⁽¹⁴⁾,
 - Директива 2002/51/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 19 липня 2002 року про зменшення викидів забруднювальних речовин від дво- або триколісних транспортних засобів ⁽¹⁵⁾,
 - Директива Європейського Парламенту та Ради 2009/62/ЄС від 13 липня 2009 року про місце для встановлення таблиці заднього номерного знака на дво- або триколісних транспортних засобах ⁽¹⁶⁾,
 - Директива Європейського Парламенту та Ради 2009/67/ЄС від 13 липня 2009 року про установку пристроїв освітлення та світлової сигналізації на дво- або триколісних транспортних засобах ⁽¹⁷⁾,
 - Директива Європейського Парламенту та Ради 2009/78/ЄС від 13 липня 2009 року про підпорки для двоколісних транспортних засобів ⁽¹⁸⁾,
 - Директива Європейського Парламенту та Ради 2009/79/ЄС від 13 липня 2009 року про тримачі для пасажирів двоколісних транспортних засобів ⁽¹⁹⁾,
 - Директива Європейського Парламенту та Ради 2009/80/ЄС від 13 липня 2009 року про ідентифікацію органів управління, контрольних сигналів та індикаторів для дво- або триколісних транспортних засобів ⁽²⁰⁾,

¹² ОВ L 311, 14.12.1993, с. 76.

¹³ ОВ L 226, 18.8.1997, с. 1.

¹⁴ ОВ L 106, 3.5.2000, с. 1.

¹⁵ ОВ L 252, 20.9.2002, с. 20.

¹⁶ ОВ L 198, 30.7.2009, с. 20.

¹⁷ ОВ L 222, 25.8.2009, с. 1.

¹⁸ ОВ L 231, 3.9.2009, с. 8.

¹⁹ ОВ L 201, 1.8.2009, с. 29.

²⁰ ОВ L 202, 4.8.2009, с. 16.

▼В - Директива Європейського Парламенту та Ради ЄС 2009/139/ЄС від 25 листопада 2009 року про знаки маркування для дво- або триколісних транспортних засобів ⁽²¹⁾.

(29) Оскільки цілі даного регламенту, а саме встановлення узгоджених правил щодо адміністративних і технічних вимог для затвердження типу та ринкового нагляду за колісними транспортними засобами категорії L не можуть бути досягнуті в достатній мірі державами-членами, але в силу свого масштабу і наслідків можуть бути краще досягнуті на рівні Союзу, Союз може вжити заходів відповідно до принципу субсидіарності, як визначено у статті 5 Договору про Європейський Союз. Відповідно до принципу пропорційності, як викладено в цьому пункті, регламент не виходить за рамки того, що необхідно для досягнення визначених цілей,

УХВАЛИЛИ ТАКИЙ РЕГЛАМЕНТ:

РОЗДІЛ I ПРЕДМЕТ, СФЕРА ДІЇ ТА ВИЗНАЧЕННЯ

Стаття 1 *Предмет*

1. Цей регламент встановлює адміністративні та технічні вимоги до затвердження типу всіх нових транспортних засобів, систем, компонентів та окремих технічних вузлів, зазначених у частині 1 статті 2.

Цей регламент не застосовують для індивідуального затвердження транспортних засобів. Однак держави-члени, що надають такі індивідуальні затвердження, повинні визнавати будь-яке затвердження типу транспортних засобів, систем, компонентів та окремих вузлів, наданих згідно з цим регламентом, замість відповідних національних положень.

2. Цей регламент встановлює вимоги до ринкового нагляду за транспортними засобами, системами, компонентами та окремими технічними вузлами, які підлягають затвердженню відповідно до цього регламенту. Цей регламент також встановлює вимоги до нагляду за ринком деталей та обладнання для таких транспортних засобів.

3. Цей регламент не перешкоджає застосуванню законодавства про безпеку дорожнього руху.

²¹ ОВ L 322, 9.12.2009, с. 3.

▼B

Стаття 2

Сфера дії

1. Цей регламент застосовують до всіх дво- або триколісних транспортних засобів та квадроциклів відповідно до статті 4 та додатка I («Транспортні засоби категорії L»), які призначені для руху дорогами загального користування, зокрема таких, що спроектовані та побудовані в один або більше етапів, і до систем, компонентів та окремих технічних вузлів, а також частин та обладнання, спроектованих та виготовлених для таких транспортних засобів.

Цей регламент застосовують також до мотоциклів ендуро (L_{3e-ax} (x = 1, 2 або 3)), випробувальних мотоциклів (L_{3e-AxT} (x = 1, 2 або 3)) та важких квадроциклів (L_{7e-B}) за категоріями статті 4 та додатка I.

2. Цей регламент не застосовують до таких транспортних засобів:

(а) транспортні засоби з максимальною конструктивною швидкістю, що не перевищує 6 км/год;

(б) транспортні засоби, призначені винятково для використання особами з обмеженими фізичними можливостями;

(с) транспортні засоби, призначені винятково для управління з боку пішоходів;

(d) транспортні засоби, призначені винятково для використання в змаганнях;

(е) транспортні засоби, спроектовані та сконструйовані для використання збройними силами, цивільною обороною, пожежними службами, силами, відповідальними за підтримання громадського порядку, та службами екстреної медичної допомоги;

(f) сільськогосподарські або лісогосподарські транспортні засоби, що підпадають під дію Регламенту (ЄС) № 167/2013 Європейського Парламенту та Ради від 5 лютого 2013 року про затвердження та ринковий нагляд за сільськогосподарськими та лісогосподарськими транспортними засобами ⁽²²⁾, машини, що підпадають під дію Директиви 97/68/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 16 грудня 1997 року про наближення законодавства держав-членів стосовно заходів проти викидів газоподібних і твердих частинок забруднювальних речовин від двигунів внутрішнього згорання, що встановлюють в позашляховій мобільній техніці ⁽²³⁾ та Директиви 2006/42/ЄС

²² Див. с. 1 у цьому Офіційному вісник Європейського Союзу.

²³ ОВ L 59, 27.2.1998, с. 1.

▼**B** Європейського Парламенту та Ради від 17 травня 2006 року про машини ⁽²⁴⁾, та моторні транспортні засоби, що підпадають під дію Директиви 2007/46/ЄС;

(g) транспортні засоби, призначені в основному для бездоріжжя та побудовані для руху поверхнями без дорожнього покриття;

(h) велосипеди з педальним асистентом, оснащені допоміжним електродвигуном з максимальною тривалою потужністю, меншою або рівною 250 Вт, в яких потужність двигуна відключається, коли велосипедист припиняє крутити педалі, а в іншому випадку поступово зменшується і врешті-решт відключається до того, як швидкість транспортного засобу досягне 25 км/год;

(i) транспортні засоби, що самостійно балансують;

(j) транспортні засоби, не обладнані принаймні одним сидінням;

(k) транспортні засоби, обладнані будь-яким місцем для сидіння водія, що має висоту точки $R \leq 540$ мм для категорій L_{1e} , L_{3e} та L_{4e} або ≤ 400 мм для категорій L_{2e} , L_{5e} , L_{6e} та L_{7e} .

Стаття 3 ***Визначення***

Для цілей цього регламенту та актів, перелічених у додатку II, за винятком випадків, коли там передбачено інше, застосовують такі визначення:

(1) «затвердження типу» означає процедуру, згідно з якою уповноважений орган підтверджує, що тип транспортного засобу, системи, компонента або окремого технічного вузла відповідає відповідним адміністративним положенням та технічним вимогам;

(2) «сертифікат затвердження типу» означає документ, яким уповноважений орган офіційно засвідчує, що тип транспортного засобу, системи, компонента або окремого технічного вузла затверджено;

(3) «затвердження типу цілого транспортного засобу» означає затвердження типу, згідно з яким уповноважений орган підтверджує, що незавершений, поетапно завершений або завершений тип транспортного засобу відповідає адміністративним положенням та технічним вимогам;

(4) «затвердження типу ЄС» означає процедуру, згідно з якою уповноважений орган підтверджує, що тип транспортного засобу, система, компонент або окремих технічних вузлів відповідає адміністративним положенням та технічним вимогам цього регламенту;

²⁴ ОВ L 157, 9.6.2006, с. 24.

▼**B**

(5) «сертифікат затвердження типу ЄС» означає сертифікат, заснований на шаблоні, встановленому в імплементаційному акті, ухваленому відповідно до цього регламенту, або формі повідомлення, встановленій у відповідних Правилах ООН, згаданих у цьому регламенті, або делегованих актах, ухвалених відповідно до цього регламенту;

(6) «затвердження типу системи» означає затвердження типу, згідно з яким уповноважений орган підтверджує, що система, вбудована в транспортний засіб певного типу, відповідає адміністративним положенням та технічним вимогам;

(7) «затвердження типу окремого технічного вузла» означає затвердження типу, згідно з яким уповноважений орган підтверджує, що окремий технічний вузол відповідає адміністративним положенням та технічним вимогам стосовно одного або декількох зазначених типів транспортних засобів;

(8) «затвердження типу компонента» означає затвердження типу, згідно з яким уповноважений орган підтверджує, що компонент, незалежно від транспортного засобу, відповідає адміністративним положенням та технічним вимогам;

(9) «національне затвердження типу» означає процедуру затвердження типу, встановлену національним законодавством держави-члена, причому зона дії такого затвердження обмежена територією цієї держави-члена;

(10) «сертифікат відповідності» означає документ, виданий виробником, який засвідчує, що вироблений транспортний засіб відповідає затверженому типу транспортного засобу;

(11) «базовий транспортний засіб» означає будь-який транспортний засіб, який використовують на початковій стадії багатоступеневого процесу затвердження типу;

(12) «незавершений транспортний засіб» означає будь-який транспортний засіб, який повинен пройти принаймні ще один етап до завершення, щоб задовольнити відповідні технічні вимоги цього регламенту;

(13) «поетапно завершений транспортний засіб» означає транспортний засіб, що є результатом процесу багатоступеневого затвердження типу, який є відповідним технічним вимогам цього регламенту;

(14) «завершений транспортний засіб» означає будь-який транспортний засіб, який не потрібно завершувати, щоб задовольнити відповідні технічні вимоги цього регламенту;

(15) «система» означає сукупність пристроїв, об'єднаних для виконання однієї або декількох специфічних функцій у транспортному засобі, яка підпадає

▼В під вимоги цього регламенту або будь-якого делегованого чи імплементаційного акта, ухваленого відповідно до цього регламенту;

(16) «компонент» означає пристрій, на який поширюють вимоги цього регламенту або будь-якого делегованого чи імплементаційного акта, ухваленого відповідно до цього регламенту, який за призначенням є частиною транспортного засобу та який може отримати затвердження типу незалежно від транспортного засобу відповідно до цього регламенту та делегованих або імплементаційних актів, ухвалених відповідно до цього регламенту, якщо у положеннях цих актів чітко таке передбачено;

(17) «окремий технічний вузол» означає пристрій, на який поширюють вимоги цього регламенту або будь-якого делегованого чи імплементаційного акта, ухваленого відповідно до цього регламенту, який за призначенням є частиною транспортного засобу та який може бути затверджений окремо, але лише стосовно одного або декількох зазначених типів транспортних засобів, якщо у положеннях цих актів це чітко передбачено;

(18) «частини» означає товари, що використовують для складання транспортного засобу, а також запасні частини;

(19) «обладнання» означає будь-які товари, крім частин, які можуть бути додані або встановлені на транспортному засобі;

(20) «оригінальні частини або обладнання» означає частини або обладнання, які виготовляють відповідно до специфікацій та виробничих стандартів, передбачених виробником транспортного засобу для виробництва частин або обладнання для складання даного транспортного засобу; термін охоплює частини або обладнання, які виготовляють на тій самій виробничій лінії, що й такі деталі або обладнання; передбачають, якщо не доведено протилежне, що деталі або обладнання є оригінальними деталями або обладнанням, якщо виробник засвідчує, що деталі або обладнання відповідають якості компонентів, що використовують для складання даного транспортного засобу, і були виготовлені відповідно до технічних характеристик та виробничих стандартів виробника транспортного засобу;

(21) «запасні частини» означає товари, які встановлюють у транспортному засобі або на ньому, щоб замінити оригінальні частини цього транспортного засобу, охоплюючи матеріали, такі як мастильні, необхідні для експлуатації транспортного засобу, за винятком пального;

(22) «функційна безпечність» означає відсутність неприпустимого ризику отримання фізичних травм або заподіяння шкоди здоров'ю людей або майна через небезпеку, спричинену невідповідною поведінкою механічних,

▼В гідравлічних, пневматичних, електричних або електронних систем, компонентів або окремих технічних вузлів;

(23) «вдосконалена гальмова система» означає антиблокувальну гальмову систему, комбіновану гальмову систему або обидві такі системи;

(24) «антиблокувальна гальмова система» означає систему, яка визначає режим проковзування колеса та автоматично регулює натиск, що створює гальмові сили в колесі (колесах), щоб обмежити ступінь проковзування колеса;

(25) «комбінована гальмова система» означає:

(а) для транспортних засобів категорій L_{1e} та L_{3e} — робочу гальмову систему, де принаймні два гальма на різних колесах мають єдиний орган управління;

(б) для транспортного засобу категорії L_{4e} — робочу гальмову систему, де гальма принаймні на передніх і задніх колесах урухомлює один орган управління (якщо заднє колесо та колесо бічного причепа мотоцикла гальмує одна і та ж гальмова система, її розглядають як заднє гальмо);

(с) для транспортних засобів категорій L_{2e} , L_{5e} , L_{6e} та L_{7e} — робочу гальмову систему, в якій гальма на всіх колесах урухомлює єдиний орган управління;

(26) «автоматичне ввімкнення освітлення» означає систему освітлення, що вмикається з увімкненням вимикача запалювання або вимикача двигуна;

(27) «пристрій контролю за забрудненням» означає ті компоненти транспортного засобу, які контролюють або зменшують викиди з випускної труби та/або викиди від випаровування;

(28) «замінний пристрій контролю забруднення» означає пристрій контролю забруднення або склад таких пристроїв, який призначений замінити оригінальний пристрій контролю забруднення і який може бути затверджений як окремий технічний вузол;

(29) «місце сидіння» означає:

(а) сидло, що вміщує або водія, або пасажирів, яке використовують, щоб сидіти у верховому положенні; або

(б) будь-яке місце, яке може вмістити принаймні людину розміру антропоморфного манекена дорослого чоловіка 50-го перцентіля, якщо мова йде про водія;

(30) «двигун із запалюванням від стиску» або «дизель» (CI) означає двигун внутрішнього згоряння, що діє за принципом циклу Дізеля;

▼B

(31) «двигун з іскровим запалюванням» (PI) означає двигун внутрішнього згоряння, що діє за принципом циклу Отто;

(32) «гібридний транспортний засіб» означає механічний транспортний засіб, обладнаний принаймні двома різними перетворювачами енергії та двома різними системами накопичення енергії (на транспортному засобі) для урухомлення транспортного засобу;

(33) «гібридний електричний транспортний засіб» означає транспортний засіб, який для цілей механічного урухомлення забирає енергію з обох перелічених нижче транспортних джерел накопиченої енергії/потужності:

(a) споживане пальне;

(b) акумулятор, конденсатор, маховик/генератор або інший пристрій накопичення енергії або, зокрема, електричної енергії.

Це визначення також охоплює транспортні засоби, які використовують енергію споживаного пального лише з метою повторного заряджання накопичувача енергії/зокрема електричної енергії;

(34) «урухомник» означає двигун внутрішнього згоряння, електричний двигун, будь-який гібридний урухомник або комбінацію цих типів двигунів або будь-який інший тип двигуна;

(35) «максимальна тривала потужність» означає максимальну тридцятихвилинну потужність на вихідному валу електричного двигуна, як визначено в Правилах ООН № 85;

(36) «максимальна потужність нетто» означає максимальну потужність двигуна внутрішнього згоряння, доступну на випробувальному стенді на кінці колінчастого вала або еквівалентного компонента;

(37) «обманний пристрій» означає будь-який елемент конструкції, який визначає температуру, швидкість транспортного засобу, частоту обертання двигуна та/або навантагу, передачу силової передачі, вакуум у впускному колекторі або будь-який інший параметр з метою активації, модуляції, затримки або деактивації будь-якої частини системи контролю за викидами та доочищення випускних газів, який знижує ефективність системи контролю за викидами за умов, які можливо обґрунтовано очікувати під час нормальної експлуатації та використання транспортного засобу;

▼B

(38) «збереження відповідності нормам» означає здатність компонентів та систем функціонувати так, щоб ►С1 вимоги до екологічних характеристик◄, що визначені у статті 23 та додатку V, все ще могли бути дотримані після пробігу, як визначено у додатку VII, і таким чином, гарантувати функційну безпечність транспортного засобу, якщо транспортний засіб використовують у звичайних

або передбачуваних обставинах та обслуговують відповідно до рекомендацій виробника;

(39) «об'єм двигуна» означає:

(a) для поршневих двигунів — номінальний робочий об'єм двигуна;

(b) для роторно-поршневих двигунів (двигунів Ванкеля) — подвійний номінальний робочий об'єм двигуна;

(40) «викиди від випаровування» означають пари вуглеводнів, що втрачені із системи зберігання та подачі пального моторного транспортного засобу, а не викиди з випускної труби;

(41) «випробування SHED» означає випробування транспортного засобу в герметичному приміщенні для визначення випаровування, в якому проводять спеціальне випробування на випаровування;

(42) «газобалонне обладнання» означає систему, що складається з компонентів зберігання газового моторного пального, його подачі, дозування і контролю за компонентами, пристосованими для двигуна, з тим, щоб забезпечити роботу двигуна на ЗНГ, СПГ або водні з їхнім монопаливним, двопаливним або багатопаливним застосуванням;

(43) «газоподібна забруднювальна речовина» означає викиди випускного газу оксиду вуглецю (CO), оксидів азоту (NO_x), виражені в еквіваленті діоксиду азоту (NO₂), та вуглеводнів (HC);

(44) «викиди з випускної труби» означає викиди газоподібних забруднювачів та твердих частинок з випускної труби транспортного засобу;

(45) «тверді частинки» означає компоненти випускних газів, які видаляють з розведеного випускного газу при максимальній температурі 325 К (52 °C) за допомогою фільтрів, описаних у процедурі випробування для перевірки середніх викидів з випускної труби;

(46) «Всесвітній згармонізований цикл випробувань мотоциклів» або «WMTC» означає згармонізований світовий лабораторний випробувальний цикл WMTC, визначений Глобальними технічними правилами ООН № 2;

(47) «виробник» означає будь-яку фізичну або юридичну особу, яка відповідає перед уповноваженим органом за всі аспекти процесу затвердження типу або допуску до експлуатації, за забезпечення відповідності виробництва, і яка також відповідає за питання ринкового нагляду за виробленими транспортними засобами, системами, компонентами та окремими технічними вузлами, незалежно від того, чи фізична або юридична особа бере безпосередню участь у всіх стадіях проектування та конструювання транспортного засобу,

▼В системи, компонента чи окремого технічного вузла, що є предметом процесу затвердження;

(48) «представник виробника» означає будь-яку фізичну або юридичну особу, зареєстровану в Союзі, яка належним чином призначена виробником представляти виробника перед уповноваженим органом або органом ринкового нагляду та діяти від імені виробника у питаннях, що охоплені цим регламентом;

(49) «імпортер» означає будь-яку фізичну або юридичну особу, зареєстровану в Союзі, яка надає на ринку транспортний засіб, систему, компонент, окремий технічний вузол, частину або обладнання з третьої країни;

(50) «дистриб'ютор» означає будь-яку фізичну або юридичну особу в ланцюзі постачання, крім виробника або імпортера, яка надає на ринок транспортний засіб, систему, компонент, окремий технічний вузол, частину або обладнання;

(51) «суб'єкт господарювання» («економічний оператор») означає виробника, представника виробника, імпортера або дистриб'ютора;

(52) «реєстрація» означає адміністративний дозвіл на введення транспортного засобу в експлуатацію у дорожньому русі, що охоплює ідентифікацію останнього та видачу йому серійного номера, який називають реєстраційним номером, будь то постійно, тимчасово або на короткий проміжок часу;

(53) «введення в експлуатацію» означає перше використання за призначенням у Союзі транспортного засобу, системи, компонента, окремого технічного вузла, частини чи обладнання;

(54) «випуск на ринок» («введення в обіг») означає надання транспортного засобу, системи, компонента, окремого технічного вузла, частини або обладнання на ринку Союзу вперше;

(55) «надання на ринку» означає будь-яке платне або безоплатне постачання транспортного засобу, системи, компонента, окремого технічного вузла, частини або обладнання для комерційної діяльності в рамках ринку;

(56) «уповноважений орган»* означає орган держави-члена, створений або призначений державою-членом, про який держава-член повідомила Комісії,

* Див. [Порядок затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання, затверджений наказом № 521 Міністерства інфраструктури України від 17.08.2012, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 14.09.2012 за № 1586/21898](#). Вживають також термін «орган затвердження типу», див. [Технічний регламент затвердження типу сільськогосподарських та лісогосподарських тракторів, їх причепів і змінних причіпних](#)

▼В який має компетенцію щодо всіх аспектів затвердження типу транспортного засобу, системи, компонента або окремого технічного вузла для процесів авторизації, видачі та, за необхідності, відкликання або відмови у сертифікатах затвердження типу, щодо роботи в якості контактної пункту для уповноважених органів інших держав-членів, щодо призначення технічних служб та забезпечення виконання виробником своїх зобов'язань щодо відповідності виробництва;

(57) «орган ринкового нагляду» означає орган держави-члена, відповідальний за здійснення ринкового нагляду на її території;

(58) «ринковий нагляд» означає діяльність та заходи, вжиті національними органами для забезпечення того, щоб транспортні засоби, системи, компоненти або окремі технічні вузли, надані на ринку, відповідали вимогам, встановленим відповідним законодавством Союзу* про гармонізацію, і не загрожували здоров'ю, безпеці або будь-якому іншому аспекту захисту суспільних інтересів;

(59) «національний орган» означає уповноважений орган або будь-який інший орган, що бере участь у нагляді за ринком, контролі за кордоном або реєстрації в державі-члені та відповідає за транспортні засоби, системи, компоненти чи окремі технічні вузли, частини чи обладнання;

(60) «технічна служба» означає організацію або орган, призначені уповноваженим органом держави-члена як випробувальна лабораторія для проведення випробувань, або як орган з оцінки відповідності для проведення первинної оцінки та інших випробувань чи перевірок від імені уповноваженого органу; уповноважений орган може сам виконувати такі функції;

(61) «самовипробування» означає проведення випробувань у власних приміщеннях, реєстрацію результатів випробувань та подання звіту, зокрема висновків, до уповноваженого органу виробником, який був призначений технічною службою для оцінки відповідності певним вимогам;

▼В (62) «віртуальний метод випробування» означає комп'ютерне моделювання, зокрема розрахунки, щоб продемонструвати, чи відповідає

[машин, систем, складових частин та окремих технічних вузлів](#), затверджений постановою № 1367 Кабінету міністрів України від 28.12.2011.



* Нормативно-правові акти, підзаконні документи, адміністративні вимоги, що містять посилання на гармонізовані стандарти ЄС — розроблені визнаними європейськими організаціями із стандартизації CEN, CENELEC або ETSI на замовлення Європейської Комісії. Виробники, інші суб'єкти господарювання або органи з оцінки відповідності можуть використовувати гармонізовані стандарти, щоб продемонструвати відповідність продукту, послуги або процесу відповідним положенням законодавства ЄС. Більше інформації та перелік гармонізованих стандартів — за посиланням: https://ec.europa.eu/growth/single-market/european-standards/harmonised-standards_en. — прим. перекладача

транспортний засіб, система, компонент або окремий технічний вузол технічним вимогам делегованого акта, ухваленого відповідно до частини б статті 32, що не вимагає фізичного використання транспортного засобу, системи, компонента або окремого технічного вузла;

(63) «вбудована система діагностування» або «система OBD» означає систему, яка має можливість ідентифікувати можливу область невідповідності за допомогою кодів невідповідностей, що зберігаються в пам'яті комп'ютера;

(64) «інформація про ремонт та технічне обслуговування транспортних засобів» означає всю інформацію, необхідну для діагностування, обслуговування, перевірки, періодичного контролю, ремонту, перепрограмування або перезапуску програм транспортного засобу, яку виробники надають своїм уповноваженим дилерам та ремонтникам, як і всі подальші зміни та доповнення до такої інформації; ця інформація охоплює всю інформацію, необхідну для встановлення частин та обладнання на транспортних засобах;

(65) «незалежний суб'єкт господарювання» означає підприємства, крім уповноважених дилерів та ремонтників, які безпосередньо або опосередковано беруть участь у ремонті та технічному обслуговуванні транспортних засобів, зокрема ремонтників, виробників або дистриб'юторів ремонтного обладнання, інструментів або запасних частин, видавців технічної інформації, автомобільні клуби, суб'єктів господарювання допомоги на дорозі, суб'єктів господарювання, що пропонують послуги з перевірки та випробування, суб'єктів господарювання, що пропонують навчання для монтажників, виробників та ремонтників обладнання автомобілів з альтернативними видами пального;

(66) «уповноважений ремонтник» означає постачальника послуг з ремонту та технічного обслуговування транспортних засобів, що діє в рамках системи розподілу, створеної постачальником транспортних засобів;

(67) «транспортний засіб кінцевої серії» означає будь-який транспортний засіб, який є частиною транспортних засобів, які не можуть надаватися на ринку або більше не можуть надаватися на ринку, зареєстровані або допущені до експлуатації в зв'язку із набранням чинності нових технічних вимог, на відповідність яким його не затверджено;

(68) «двоколійний КТЗ з урухомником» означає двоколійний транспортний засіб, зокрема моторні двоколійні велосипеди, двоколійні мопеди та двоколійні мотоцикли;

▼B

(69) «моторний трицикл» означає моторний триколійний транспортний засіб, що відповідає критеріям класифікації для транспортних засобів категорії L_{5e};

(70) «квадроцикл» означає моторний чотириколісний транспортний засіб, що відповідає критеріям класифікації для транспортних засобів категорії L_{6e} або L_{7e};

(71) «самобалансний транспортний засіб» означає концепцію транспортного засобу, що базується на властивій засобу нестабільній рівновазі, яка потребує допоміжної системи управління для підтримування рівноваги, охоплює одноколісні транспортні засоби або двоколісні двоколісні транспортні засоби;

(72) «спарені колеса» означає два колеса, встановлені на одній осі, які вважають одним колесом, якщо відстань між центрами їх ділянок контакту з землею не більша за 460 мм;

(73) «тип транспортного засобу» означає групу транспортних засобів, що охоплює варіанти та версії певної категорії, які не відрізняються принаймні в таких істотних аспектах:

(a) категорія та підкатегорія;

(b) виробник;

(c) шасі, рама, підрамник, підлога або конструкція, до яких прикріплені основні компоненти;

(d) позначка типу, надана виробником;

(74) «варіант» означає транспортний засіб того ж типу, в якому:

(a) основні характеристики форми кузова однакові;

(b) урухомні установки та конфігурація рушія однакові;

(c) якщо двигун внутрішнього згоряння є частиною урухомника, робочий цикл двигуна однаковий;

(d) кількість та розміщення циліндрів однакові;

(e) тип коробки передач однаковий;

(f) різниця в масі в робочому стані між найменшим та найвищим значеннями не перевищує 20% найменшого значення;

(g) різниця в максимально допустимій масі між найменшим і найбільшим значенням не перевищує 20% найменшого значення;

(h) різниця в ємності циліндрів силового агрегату (у випадку двигунів згоряння) між найменшим та найбільшим значеннями не перевищує 30% найменшого значення; та

(i) різниця у вихідній потужності енергоблоку між найменшим та найвищим значенням не перевищує 30% найменшого значення;

(75) «версія варіанта» означає транспортний засіб, який складено з комбінації елементів, зазначених в інформаційному пакеті, визначеному в частини 10 статті 29;

(76) «двигун зовнішнього згоряння» означає тепловий двигун, у якому камери згоряння та розширення фізично розділені, а внутрішнє робоче тіло нагрівається від зовнішнього згоряння; теплова енергія від зовнішнього згоряння розширює внутрішнє робоче тіло, яке як наслідок, розширюючись і діючи на механізми двигуна, виконує корисну роботу;

(77) «силова установка» означає компоненти та системи транспортного засобу, які виробляють енергію та передають її до дорожнього покриття, зокрема двигун(-и), системи управління двигуном або будь-які інші модулі управління, пристрої контролю за забрудненням навколишнього середовища, охоплюючи систему зменшення викидів та шуму, трансмісію та управління нею або урухомний вал, або ремінний урухомник, або ланцюговий урухомник, диференціали, кінцевий урухомник та шину тягового колеса (динамічний радіус);

(78) «однопаливний транспортний засіб» означає транспортний засіб, який призначений для роботи в основному на одному виді пального;

(79) «однопаливний газовий транспортний засіб» означає транспортний засіб, що живиться одним видом пального, переважно ЗНГ, природним газом / біометаном або воднем, але може живитися також бензином в аварійних ситуаціях або під час запуску, а бензобак не вміщує більше 5 літрів;

(80) «E5» означає паливну суміш 5%* зневодженого етанолу та 95% бензину;

(81) «ЗНГ» означає зріджений нафтовий газ, який містить зріджений пропан та бутан, що зберігається під тиском;

(82) «природний газ (ПГ)» означає природний газ з дуже високим вмістом метану;

(83) «біометан» означає відновлюваний природний газ, виготовлений з органічних джерел спочатку як «біогаз», а потім очищений в процесі, який називають «від біогазу до біометану», під час якого з біогазу видаляють домішки, такі як діоксид вуглецю, силосани та сульфід водню (H₂S);

(84) «двопаливний транспортний засіб» означає транспортний засіб з двома окремими системами зберігання пального, який може живитися почергово

* Відсотки об'єму, тут і далі, аналогічно додатку 2 до Технічного регламенту щодо вимог до автомобільних бензинів, дизельного, суднових та котельних палив, затвердженому постановою Кабінету Міністрів України від 01.08.2013 р. № 927. — прим. перекладача

двома різними видами пального, але призначений для роботи в один і той же час лише на одному виді пального;

(85) «двопаливний газобалонний транспортний засіб» означає двопаливний транспортний засіб, який може живитися бензином, а також одним з таких видів пального, як ЗНГ, природним газом/біометаном або воднем;

(86) «гнучкопаливний транспортний засіб» означає транспортний засіб з однією системою зберігання пального, який може живитися різними сумішами двох або більше видів пального;

(87) «E85» означає паливну суміш 85% зневодженого етанолу та 15% бензину;

(88) «гнучкопаливний транспортний засіб на етанолі» означає гнучкопаливний транспортний засіб, який може живитися бензином або сумішшю бензину та етанолу до 85% в суміші;

(89) «H₂NG» означає паливну суміш водню та природного газу;

(90) «гнучкопаливний транспортний засіб на H₂NG» означає гнучкопаливний транспортний засіб, який може живитися різними сумішами водню та природного газу/біометану;

(91) «гнучкопаливний біодизельний транспортний засіб» означає гнучкий паливний транспортний засіб, який може живитися мінеральним дизельним паливом або сумішшю мінерального дизельного та біодизельного пального;

(92) «B5» означає паливну суміш до 5% біодизельного пального та 95% нафтового дизельного пального;

(93) «біодизельне пальне» означає дизельне пальне на основі рослинної олії або тваринного жиру, що складається з довголанцюгових алкільних естерів, вироблених сталим шляхом;

(94) «чисто електричний транспортний засіб» означає транспортний засіб, що живиться від:

▼**B** (a) системи, що складається з одного або декількох пристроїв накопичення електричної енергії, одного або декількох пристроїв кондиціонування електроенергії та однієї або декількох електричних машин, які перетворюють накопичену електричну енергію в механічну енергію, що передають на колеса для урухомлення транспортного засобу;

(b) допоміжного електричного урухомника, встановленого на транспортному засобі, призначеному для педалювання;

(95) «транспортний засіб з водневими паливними комірками» означає транспортний засіб, що живиться від паливних комірок, які перетворюють хімічну енергію водню в електричну для урухомлення транспортного засобу;

(96) «Точка R» або «опорна точка сидіння» означає проектну точку, визначену виробником транспортного засобу для кожного місця сидіння та встановлену у тривимірній системі відліку.

Посилання у цьому регламенті на вимоги, процедури чи домовленості, викладені у цьому регламенті, слід розуміти як посилання на такі вимоги, процедури чи домовленості, викладені як у цьому регламенті, так і в делегованих та імплементаційних актах, ухвалених відповідно до цього регламенту.

Стаття 4

Категорії транспортних засобів

1. Транспортні засоби категорії L охоплюють дво-, три- та чотириколісні транспортні засоби, класифіковані в цій статті та додатку I, зокрема мотоцикли, дво- та триколісні мопеди, дво- та триколісні мотоцикли, мотоцикли з бічними причепами, легкі та важкі дорожні квадроцикли та легкі і важкі квадромобілі.

2. Для цілей цього регламенту застосовують категорії та підкатегорії транспортних засобів, що описані у додатку I:

(а) транспортний засіб категорії L_{1e} (легкий двоколісний транспортний засіб) підкатегорій

(i) транспортний засіб L_{1e}-A (велоскутер);

(ii) транспортний засіб L_{1e}-B (двоколісний мопед);

(b) транспортний засіб категорії L_{2e} (триколісний мопед) підкатегорій:

(i) транспортний засіб L_{2e}-P (триколісний мопед, призначений для пасажирських перевезень);

(ii) транспортний засіб L_{2e}-U (триколісний мопед, призначений для перевезення вантажів та інших цілей);

(c) транспортний засіб категорії L_{3e} (двоколісний мотоцикл) підкатегорій:

(i) з характеристиками мотоцикла ⁽²⁵⁾ — додаткових підкатегорій:

- транспортний засіб L_{3e}-A1 (низькопродуктивний мотоцикл),

▼B

²⁵ [Директива 2006/126/ЄС](#) Європейського Парламенту та Ради від 20 грудня 2006 року про посвідки водіїв (ОВ L 403, 30.12.2006, с. 18); див. визначення щодо характеристик категорій A1 та A2 у підпунктах (a) та (b) пункту 3 статті 4.)

- транспортний засіб L_{3e}-A2 (мотоцикл середньої ефективності),
- транспортний засіб L_{3e}-A3 (високопродуктивний мотоцикл);
- (ii) спеціального призначення:
 - мотоцикл для ендуро L_{3e}-A1E, L_{3e}-A2E або L_{3e}-A3E,
 - мотоцикл для тріалу L_{3e}-A1T, L_{3e}-A2T або L_{3e}-A3T;
- (d) транспортний засіб категорії L_{4e} (двоколісний мотоцикл із бічним причепом);
- (e) транспортний засіб категорії L_{5e} (трицикл) підкатегорій:
 - (i) транспортний засіб L_{5e}-A (трицикл): транспортний засіб, призначений переважно для пасажирських перевезень;
 - (ii) транспортний засіб L_{5e}-B (комерційний трицикл): універсальний трицикл призначений для перевезення вантажів;
- (f) транспортний засіб категорії L_{6e} (легкий квадроцикл) підкатегорій:
 - (i) транспортний засіб L_{6e}-A (легкий дорожній квадроцикл);
 - (ii) транспортний засіб L_{6e}-B (легкий квадромобіль), додаткових підкатегорій:
 - транспортний засіб L_{6e}-BU (легкий квадромобіль універсального призначення): транспортний засіб, призначений винятково для перевезення вантажів,
 - транспортний засіб L_{6e}-BP (легкий пасажирський квадромобіль): транспортний засіб, призначений переважно для пасажирських перевезень;
- (g) транспортний засіб категорії L_{7e} (важкі квадроцикли) підкатегорій:
 - (i) транспортний засіб L_{7e}-A (важкий дорожній квадроцикл) додаткових підкатегорій:
 - L_{7e}-A1: дорожній квадроцикл A1,
 - L_{7e}-A2: дорожній квадроцикл A2;
 - ▼**B** (ii) Транспортний засіб L_{7e}-B (важкий квадроцикл) додаткових підкатегорій:
 - L_{7e}-B1: квадроцикл підвищеної прохідності,
 - L_{7e}-B2: багі;
 - (iii) Транспортний засіб L_{7e}-C (важкий квадромобіль) додаткових підкатегорій:

- транспортний засіб L_{7e}-CU (важкий квадromобіль універсального призначення): транспортний засіб, призначений винятково для перевезення вантажів,

- транспортний засіб L_{7e}-CP (важкий квадromобіль для пасажирських перевезень): транспортний засіб, призначений переважно для пасажирських перевезень.

3. Транспортні засоби категорії L, наведені в частині 2, додатково класифікують за типом урухомлення:

(а) урухомлювані двигуном внутрішнього згоряння (ДВЗ):

- із запалюванням від стиску,

- з іскровим запалюванням;

(b) урухомлювані двигуном зовнішнього згоряння, турбіною або роторно-поршневим двигуном, за умови, що для цілей відповідності ►С1 екологічним характеристикам та вимогами функційної безпеки◄, транспортний засіб, обладнаний таким типом урухомника, вважають таким самим, як транспортний засіб, урухомлюваний ДВЗ з іскровим запалюванням;

(с) урухомлювані двигуном, який живиться попередньо стисненим повітрям і не виділяє забруднювальних речовин та/або інертних газів більше, ніж рівні, наявні в навколишньому повітрі, завдяки чому, з урахуванням вимог функційної безпеки та зберігання й подачі пального, такі транспортні засоби вважають транспортними засобами, що живляться газовим моторним паливом;

(d) урухомлювані електричним двигуном;

(е) гібридний транспортний засіб, що поєднує будь-яку конфігурацію двигуна, зазначену в пунктах (а), (b), (с) або (d) цієї частини, або будь-яку багаторазову комбінацію таких конфігурацій двигунів, зокрема двигунів багаторазового згоряння та/або електричних двигунів.

▼B

4. Стосовно класифікації транспортних засобів категорії L у частині 2, транспортний засіб, який не підпадає під певну категорію, оскільки перевищує принаймні один із критеріїв, визначених для цієї категорії, потрапляє до наступної категорії, критеріям якої відповідає. Це стосується таких груп категорій та підкатегорій:

(а) категорія L_{1e} з підкатегоріями L_{1e}-A та L_{1e}-B та категорія L_{3e} з підкатегоріями L_{3e}-A1, L_{3e}-A2 та L_{3e}-A3;

(b) категорія L_{2e} та категорія L_{5e} з підкатегоріями L_{5e}-A та L_{5e}-B;

(с) категорія L_{6e} з підкатегоріями L_{6e}-A та L_{6e}-B та категорія L_{7e} з підкатегоріями L_{7e}-A, L_{7e}-B та L_{7e}-C;

(d) будь-яка інша логічна послідовність категорій та/або підкатегорій, запропонована виробником та схвалена уповноваженим органом.

5. Незважаючи на критерії (під-)класифікації, наведені в частинах 1–4 цієї статті та у додатку I, застосовують додаткові підкатегорії, як зазначено у додатку V, з метою гармонізації ►С1 процедур випробування щодо екологічних характеристик◄ на міжнародному рівні, посилаючись на Правила ООН та Глобальні технічні правила ООН.

Стаття 5

Визначення маси в спорядженому стані

1. Масу транспортного засобу категорії L у спорядженому стані визначають вимірюванням маси незавантаженого транспортного засобу, готового до нормального використання, із врахуванням маси:

- (a) рідини;
- (b) стандартного обладнання відповідно до специфікацій виробника;
- (c) «пального» у паливних баках, яке повинно заповнювати щонайменше 90% їхньої ємності.

Для цілей цієї частини:

(i) якщо транспортний засіб живиться «рідким паливом», це вважається «паливом»;

(ii) якщо транспортний засіб живиться рідкою «сумішшю пального та оливи»:

- коли паливо для руху транспортного засобу та оливу попередньо змішують, таку «попередню суміш» вважають «паливом»,

- якщо паливо для руху транспортного засобу та оливу зберігають окремо, тоді «паливом» вважають лише «паливо», що урухомлює транспортний засіб; або

▼**B** (iii) якщо транспортний засіб живиться газовим моторним паливом, скрапленим газовим моторним паливом або стисненим повітрям, масу «пального» в резервуарах для газового моторного пального можна вважати рівною 0 кг;

(d) кузова, салону, дверей; і

(e) заскління, зчеплення, запасних коліс, а також інструментів.

2. В масі транспортного засобу категорії L у робочому стані не враховують масу:

- (a) водія (75 кг) та пасажирів (65 кг);
- (b) машин або обладнання, встановлених на поверхні вантажної платформи;
- (c) у випадку гібридного чи чисто електричного транспортного засобу — силових батарей;
- (d) у випадку однопаливних, двопаливних або багатопаливних транспортних засобів — газобалонне обладнання разом з резервуарами для зберігання газового моторного пального; і
- (e) у випадку урухомника, що працює на попередньо стисненому повітрі, — резервуарів для зберігання стисненого повітря.

РОЗДІЛ II

ЗАГАЛЬНІ ОБОВ'ЯЗКИ

Стаття 6

Зобов'язання держав-членів

1. Держави-члени встановлюють або призначають уповноважені органи, компетентні у питаннях, що стосуються затвердження, та органи ринкового нагляду, компетентні у питаннях, що стосуються нагляду за ринком, відповідно до цього регламенту. Держави-члени повідомляють Комісію про створення та призначення таких органів.

Повідомлення про уповноважені органи та ринкового нагляду повинне містити їхню назву, адресу, електронну адресу та зону відповідальності. Комісія публікує на своєму веб-сайті перелік та контактні дані уповноважених органів.

2. Держави-члени дозволяють надання на ринку, реєстрацію або введення в експлуатацію лише таких транспортних засобів, компонентів та окремих технічних вузлів, які відповідають вимогам цього регламенту.

▼В 3. Держави-члени не повинні забороняти, обмежувати або перешкоджати наданню на ринку, реєстрації або введенню в експлуатацію транспортних засобів, систем, компонентів або окремих технічних вузлів на підставах, що стосуються аспектів їх конструкції та функціонування, охоплених цим регламентом, якщо вони відповідають його вимогам.

4. Держави-члени повинні організувати та здійснювати нагляд за ринком та перевірку транспортних засобів, систем, компонентів чи окремих технічних вузлів, які випускають на ринок, відповідно до глави III Регламенту (ЄС) № 765/2008.

Стаття 7

Обов'язки уповноважених органів

1. Уповноважені органи повинні забезпечити, щоб виробники, які подають заявку на затвердження типу, виконували свої зобов'язання згідно з цим регламентом.

2. Уповноважені органи затверджують лише такі транспортні засоби, системи, компоненти або окремі технічні вузли, які відповідають вимогам цього регламенту.

Стаття 8

Заходи ринкового нагляду

1. Для затверджених типів, систем, компонентів та окремих технічних вузлів транспортних засобів органи ринкового нагляду здійснюють у відповідному масштабі відповідні перевірки документації, беручи до уваги встановлені принципи оцінки ризику, скарги та іншу інформацію.

Органи ринкового нагляду ринком можуть вимагати від суб'єктів господарювання надання такої документації та інформації, які вважають необхідними для провадження своєї діяльності.

Якщо суб'єкти господарювання надають сертифікати відповідності, органи ринкового нагляду повинні належним чином враховувати такі сертифікати.

2. Для частин та обладнання, крім охоплених частиною 1 цієї статті, у цілому застосовують частину 1 статті 19 Регламенту (ЄС) № 765/2008.

▼**B**

Стаття 9

Зобов'язання виробників

1. Виробники повинні гарантувати, що їхні транспортні засоби, системи, компоненти або окремі вузли, які випускають на ринок або вводять в експлуатацію, виготовлені та затверджені відповідно до вимог, викладених у цьому регламенті та актах, делегованих та ухвалених відповідно до цього регламенту.

2. У разі затвердження типу транспортного засобу поетапного складання кожен виробник несе відповідальність за затвердження та відповідність виробництва систем, компонентів або окремих технічних вузлів, доданих на етапі складання транспортного засобу, який виконує виробник. Будь-який виробник, що модифікує компоненти або системи, вже затверджені на

попередніх етапах, несе відповідальність за затвердження та відповідність виробництва модифікованих компонентів та систем.

3. Виробники, які модифікують незавершений транспортний засіб таким чином, що його відносять до іншої категорії транспортних засобів, внаслідок чого змінюються законодавчі вимоги, вже оцінені на попередньому етапі затвердження, також несуть відповідальність за відповідність вимогам, застосовним до категорії транспортних засобів, якій відповідає модифікований транспортний засіб.

4. Для цілей затвердження транспортних засобів, систем, компонентів або окремих технічних вузлів, на які поширюють дію цього регламенту, виробники-нерезиденти Союзу призначають єдиного представника — резидента Союзу, який представлятиме їх перед уповноваженим органом.

5. Виробники-нерезиденти Союзу, крім того, призначають єдиного представника-резидента Союзу для цілей ринкового нагляду, який може бути представником, зазначеним у частині 4, або додатковим представником.

6. Виробники несуть відповідальність перед уповноваженим органом за всі аспекти процесу затвердження та за забезпечення відповідності виробництва, незалежно від того, задіяні вони безпосередньо на всіх етапах складання транспортного засобу, системи, компонента чи окремого технічного вузла.

7. Відповідно до цього регламенту, делегованих та імплементаційних актів, ухвалених відповідно до цього регламенту, виробники повинні забезпечити відповідність наявних процедур для серійного виробництва затверженому типу. Зміни в конструкції транспортного засобу, системи, компонента чи окремого технічного вузла або зміни характеристик та вимог, яким транспортний засіб, система, компонент або окремий технічний вузол заявлені відповідними, враховують відповідно до розділу VI.

▼**B** 8. Крім встановленого законодавством маркування та знаків затвердження типу, закріплених на транспортних засобах, компонентах або окремих технічних вузлах відповідно до статті 39, виробники вказують своє найменування, зареєстроване торговельне найменування або зареєстровану торговельну марку та адресу в Союзі, за якою з ними можна зв'язатися, на своїх транспортних засобах, компонентах або окремих технічних вузлах, що надають на ринку, або, якщо це неможливо, на упаковці або в документі, що супроводжує компонент або окремий технічний вузол.

9. Виробники гарантують, що, поки транспортний засіб, система, компонент або окремий технічний вузол перебувають під їх відповідальністю, умови зберігання чи транспортування не загрожують їхній відповідності вимогам, викладеним у цьому регламенті.

Стаття 10

Зобов'язання виробників щодо продукції, яка невідповідна або несе істотний ризик

1. Виробники, які вважають або мають підстави вважати, що їх транспортний засіб, система, компонент або окремих технічний вузол, був випущений на ринок або введений в експлуатацію, не відповідає цьому регламенту або делегованим та імплементаційним актам, ухваленим відповідно до цього регламенту, негайно вживають корегувальних заходів, необхідних для приведення цього транспортного засобу, системи, компонента чи окремого технічного вузла у відповідність, для його вилучення або відкликання відповідно до вимог.

Виробник негайно інформує уповноважений орган, що видав затвердження типу, надаючи деталі, зокрема, про невідповідність та будь-які вжиті корегувальні заходи.

2. Якщо транспортний засіб, система, компонент, окремих технічний вузол, частина або обладнання є істотно небезпечними, виробники негайно повідомляють уповноважені органи та органи ринкового нагляду держав-членів, в яких транспортний засіб, система, компонент, окремих технічний вузол, частина або обладнання були надані на ринок або введені в експлуатацію, надаючи з цією метою деталі, зокрема, про невідповідність та будь-які вжиті корегувальні заходи.

▼В 3. Виробники зберігають інформаційний пакет, зазначений у частині 10 статті 29, а крім того, виробник транспортного засобу повинен зберігати копію сертифікатів відповідності, зазначених у статті 38, у розпорядженні уповноважених органів протягом 10 років після випуску на ринок транспортного засобу та протягом 5 років після випуску на ринок системи, компонента чи окремого технічного вузла.

4. Виробники на вмотивований запит національного органу надають цьому органу через уповноважений орган копію сертифіката про затвердження типу ЄС або дозволу, зазначеного у частині 1 статті 51, що демонструє відповідність транспортного засобу, системи, компонента або окремого технічного вузла мовою, що легко зрозуміла цьому органу. Виробники співпрацюють з національним органом влади щодо будь-яких дій, вжитих згідно зі статтею 20 Регламенту (ЄС) № 765/2008 з метою усунення ризиків, пов'язаних з їх транспортними засобами, системами, компонентами або окремими технічними вузлами, які були надані на ринку, зареєстровані або введені в експлуатацію.

Стаття 11

Зобов'язання представників виробника щодо ринкового нагляду

Представник виробника з нагляду за ринком виконує завдання, зазначені в дорученні, отриманому від виробника. Доручення повинне дозволяти представнику щонайменше:

(а) мати доступ до інформаційної підшивки, зазначеної у статті 27, та сертифікатів відповідності, зазначених у статті 38, щоб вони могли бути передані у розпорядження уповноважених органів протягом 10 років після випуску на ринок транспортного засобу і протягом 5 років після випуску на ринок системи, компонента чи окремого технічного вузла;

(б) на підставі обґрунтованого запиту уповноваженого органу надавати цьому органу всю інформацію та документацію, необхідну для демонстрації відповідності виробництва транспортного засобу, системи, компонента або окремого технічного вузла;

(с) співпрацювати з уповноваженими органами або органами ринкового нагляду, на їх запит, щодо будь-яких дій, вжитих з метою усунення серйозного ризику, який представляють транспортні засоби, системи, компоненти, окремі технічні вузли, частини або обладнання, в рамках доручення.

Стаття 12

Зобов'язання імпортерів

▼**B** 1. Імпортери надають на ринку лише транспортні засоби, системи, компоненти або окремі технічні вузли, що відповідають вимогам ЄС, або які отримали затвердження типу ЄС, або які відповідають вимогам національного затвердження типу, чи частини або обладнання, які повністю відповідають вимогам Регламенту (ЄС) № 765/2008.

2. Перш ніж випустити на ринок затверджений тип транспортного засобу, системи, компонента чи окремого технічного вузла, імпортери повинні переконатись, що існує інформаційний пакет відповідно до частини 10 статті 29, і що система, компонент або окремий технічний вузол мають необхідний знак затвердження типу та відповідають частині 8 статті 9. У випадку транспортного засобу, імпортер повинен перевірити, чи транспортний засіб супроводжують необхідним сертифікатом відповідності.

3. Якщо імпортери вважають або мають підстави вважати, що транспортний засіб, система, компонент або окремий технічний вузол, частина або обладнання не відповідають вимогам цього регламенту, та, зокрема, не відповідають його затвердженому типу, вони не повинні надавати на ринку,

дозволяти вводити в експлуатацію або реєструвати транспортний засіб, систему, компонент або окремих технічний вузол, доки він не буде приведений у відповідність. Крім того, якщо вони вважають або мають підстави вважати, що транспортний засіб, система, компонент, окремих технічний вузол, частина або обладнання представляють істотний ризик, вони повідомляють про це виробника та органи ринкового нагляду. З цією ж метою, у тому, що стосується затвердженого типу транспортних засобів, систем, компонентів та окремих технічних вузлів, вони також повинні інформувати уповноважений орган, який надав затвердження типу.

4. Імпортери вказують свою назву, зареєстроване торговельно найменування або зареєстрований товарний знак та адресу, за якою з ними можна зв'язатись, на транспортному засобі, системі, компоненті, окремому технічному вузлу, частині чи обладнанні, або, якщо це неможливо, на упаковці або в документі, що супроводжує систему, компонент, окремих технічний вузол, частину або обладнання.

5. Імпортери забезпечують супроводження транспортного засобу, системи, компонента або окремого технічного вузла інструкціями та інформацією відповідно до вимог статті 55, офіційною мовою або мовами відповідних держав-членів.

6. Імпортери гарантують, що, поки транспортний засіб, система, компонент або окремих технічний вузол перебувають під їх відповідальністю, умови зберігання чи транспортування не загрожують їх відповідності вимогам, встановленим у цьому регламенті.

▼B

7. Коли вважають за доцільне, з огляду на істотні ризики, які несе транспортний засіб, система, компонент, окремих технічний вузол, частина або обладнання, з метою захисту здоров'я та безпеки споживачів, імпортери проводять розслідування та, за необхідності, ведуть реєстр скарг і відкликів транспортних засобів, систем, компонентів, окремих технічних вузлів, частин чи обладнання та інформують дистриб'юторів про такий моніторинг.

Стаття 13

Зобов'язання імпортерів щодо їхньої продукції, яка не відповідає або несе істотний ризик

1. Імпортери, які вважають або мають підстави вважати, що транспортний засіб, система, компонент або окремих технічний вузол, які вони надають на ринку, не відповідає цьому регламенту, повинні негайно вжити корегувальних заходів, необхідних для приведення цього транспортного засобу, системи,

компонента або окремого технічного вузла у відповідність, вилучити його або відкликати, якщо потрібно.

2. Якщо транспортний засіб, система, компонент, окремий технічний вузол, частина або обладнання несуть істотний ризик, імпортери негайно інформують виробника й уповноважені органи та органи ринкового нагляду держав-членів, де вони надали їх на ринку. Імпортер також повідомляє їх про будь-які вжиті заходи та надає деталі, зокрема, про істотний ризик та будь-які корегувальні заходи, вжиті виробником.

3. Імпортери протягом 10 років після випуску на ринок транспортного засобу та протягом 5 років з моменту випуску на ринок системи, компонента чи окремого технічного вузла зберігають копію сертифіката відповідності у розпорядженні уповноважених органів та органів ринкового нагляду та забезпечують, щоб інформаційний пакет відповідно до частини 10 статті 29 був наданий цим органам на їх запит.

4. Імпортери повинні, на мотивований запит національного органу, надати йому всю інформацію та документацію, необхідну для демонстрації відповідності транспортного засобу, системи, компонента чи окремого технічного вузла мовою, яка легко зрозуміла цьому органу. Імпортери повинні співпрацювати з цим національним органом на його прохання щодо будь-яких дій, ужитих для усунення ризиків, які створюють транспортний засіб, система, компонент, окремий технічний вузол, частина або обладнання, які вони надали на ринку.

▼В***Стаття 14******Зобов'язання дистриб'юторів***

1. Надаючи на ринку транспортний засіб, систему, компонент, окремий технічний вузол, частину або обладнання, дистриб'ютори діють з належною обережністю стосовно вимог цього регламенту.

2. Перед наданням на ринку, реєстрацією або введенням в експлуатацію транспортного засобу, системи, компонента чи окремого технічного вузла, дистриб'ютори перевіряють, чи транспортний засіб, система, компонент або окремий технічний вузол мають відповідне законодавче маркування або знак затвердження типу, чи їх супроводжують необхідні документи, інструкції та інформація щодо безпеки офіційною мовою або мовами держави-члена, в якій транспортний засіб, система, компонент або окремий технічний вузол надають на ринку, чи імпортер і виробник дотрималися вимог, викладених у частинах 2 та 4 статті 12 та частинах 1 та 2 статті 39.

3. Дистриб'ютори гарантують, що, поки транспортний засіб, система, компонент або окремих технічний вузол перебувають під їх відповідальністю, умови зберігання чи транспортування не загрожують їх відповідності вимогам, викладеним у цьому регламенті.

Стаття 15

Зобов'язання дистриб'юторів щодо їхньої продукції, яка не відповідає або несе істотний ризик

1. Якщо дистриб'ютори вважають або мають підстави вважати, що транспортний засіб, система, компонент або окремих технічний вузол не відповідають вимогам цього регламенту, вони не повинні надавати на ринку, реєструвати або вводити в експлуатацію транспортний засіб, систему, компонент або окремих технічний вузол до приведення його у відповідність.

2. Дистриб'ютори, які вважають або мають підстави вважати, що транспортний засіб, система, компонент або окремих технічний вузол, який вони надали на ринку або зареєстрували, або за який вони відповідають в питаннях введення в експлуатацію, не відповідають цьому регламенту, інформує виробника або представника виробника, щоб забезпечити виконання корегувальних заходів, необхідних для приведення цього транспортного засобу, системи, компонента чи окремого технічного вузла у відповідність або для його відкликання, якщо це доречно, відповідно до частини 1 статті 10 або частини 1 статті 13.

▼**B**

3. Якщо транспортний засіб, система, компонент, окремих технічний вузол, частина або обладнання несуть істотний ризик, дистриб'ютори негайно інформують виробника, імпортера та уповноважені органи й органи ринкового нагляду держав-членів, де вони надали їх на ринку. Дистриб'ютор також інформує їх про будь-які вжиті заходи та надає деталі, зокрема про істотний ризик та про заходи, що вживаються виробником.

4. Дистриб'ютори повинні, за обґрунтованим запитом національного органу, забезпечити, щоб виробник надав національному органу інформацію, зазначену в частині 4 статті 10, або щоб імпортер надав національному органу інформацію, зазначену в частині 3 статті 13. Вони співпрацюють із цим органом на його запит щодо будь-яких дій, вжитих згідно зі статтею 20 Регламенту (ЄС) № 765/2008 з метою усунення ризиків, спричинених транспортним засобом, системою, компонентом, окремих технічним вузлом, частиною чи обладнанням, які вони надали на ринку.

Стаття 16

Випадки, коли зобов'язання виробників поширюються на імпортерів та дистриб'юторів

Імпортера або дистриб'ютора вважають виробником для цілей цього регламенту і поширюють на нього зобов'язання виробника відповідно до статей 9–11, коли імпортер або дистриб'ютор надає на ринку, реєструє або відповідає за допуск до експлуатації транспортного засобу, системи, компонента чи окремого технічного вузла під його назвою чи товарним знаком або модифікує транспортний засіб, систему, компонент або окремий технічний вузол таким чином, що це може вплинути на відповідність чинним вимогам.

Стаття 17

Ідентифікація суб'єктів господарювання

На запит уповноважених органів та органів ринкового нагляду суб'єкти господарювання, протягом 10 років для транспортного засобу та протягом 5 років для системи, компонента, окремого технічного вузла, частини чи обладнання, надають інформацію щодо:

- (а) будь-якого суб'єкта господарювання, який поставив їм транспортний засіб, систему, компонент, окремий технічний вузол, частину або обладнання;
- (б) будь-якого суб'єкта господарювання, якому вони поставили транспортний засіб, систему, компонент, окремий технічний вузол, частину або обладнання.

▼**B**

РОЗДІЛ III ОСНОВНІ ВИМОГИ

Стаття 18

Загальні основні вимоги

1. Транспортні засоби категорії L, системи, компоненти та окремі вузли, призначені для таких транспортних засобів, повинні відповідати вимогам, наведеним у додатках II–VIII, що стосуються відповідних категорій та підкатегорій транспортних засобів.

2. Транспортні засоби категорії L або їх системи, компоненти чи окремі вузли, вимоги до електромагнітної сумісності яких охоплюють делеговані акти щодо конструкції транспортних засобів, згадані у частині 3 цієї статті, та імплементаційні акти, ухвалені відповідно до цього регламенту, не підлягають

дії Директиви 2004/108/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 15 грудня 2004 року про наближення законодавства держав-членів щодо електромагнітної сумісності ⁽²⁶⁾.

3. Щоб виконати вимоги щодо затвердження типу транспортних засобів категорії L, викладені у цьому регламенті, Комісія ухвалює делеговані акти відповідно до статті 75 щодо детальних технічних вимог та процедур випробувань, узагальнених у частинах (A), (B) та (C) додатка II, забезпечуючи тим самим високий рівень безпеки та захисту навколишнього середовища, як таке визначено у відповідних положеннях цього регламенту. Перші такі делеговані акти ухвалюють до 31 грудня 2014 року.

Стаття 19

Заборона обманних пристроїв

Заборонено використовувати обманні пристрої, які знижують ефективність безпечності, електромагнітної сумісності, бортової системи діагностування, системи зменшення шуму або зменшення викидів забруднювальних речовин. Елемент конструкції не вважають обманним пристроєм, якщо виконується будь-яка з таких умов:

(a) необхідність у пристрої обґрунтована з точки зору захисту двигуна від пошкодження або аварії та забезпечення безпечної експлуатації транспортного засобу;

▼**B**

(b) пристрій не функціонує після запуску двигуна;

(c) умови експлуатації значною мірою охоплені процедурами випробувань для перевірки, чи відповідає транспортний засіб цьому регламенту і делегованим та імплементаційним актам, ухваленим відповідно до цього регламенту.

Стаття 20

Заходи для виробників щодо модифікування силового агрегату транспортних засобів

1. Виробники транспортних засобів повинні надавати транспортним засобам категорії L, за винятком підкатегорій L_{3e}-A3 та L_{4e}-A3, функції, призначені для запобігання втручання у силовий агрегат транспортного засобу за допомогою низки технічних вимог та специфікацій з метою:

(a) запобігти модифікуванню, що може зашкодити безпеці, зокрема, підвищенням продуктивності транспортного засобу через втручання у силовий

²⁶ ОВ L 390, 31.12.2004, с. 24.

агрегат з метою збільшення максимального крутного моменту та/або потужності та/або максимальної конструктивної швидкості транспортного засобу, встановлених належним чином під час процедури затвердження типу, якої дотримується виробник транспортного засобу; та/або

(b) запобігти завданню шкоди навколишньому середовищу.

2. Комісія ухвалює делеговані акти відповідно до статті 75 щодо конкретних вимог стосовно заходів, зазначених у частині 1, та з метою сприяння дотриманню вимог частини 4. Перші такі делеговані акти ухвалюють до 31 грудня 2014 року.

3. Після модифікування силового агрегату транспортний засіб повинен відповідати технічним вимогам початкової категорії та підкатегорії транспортного засобу, або, якщо це можливо, новій категорії та підкатегорії транспортних засобів, що діяли на момент випуску оригінального транспортного засобу на ринок, його реєстрації або введення в експлуатацію, з урахуванням останніх змін до вимог.

Якщо виробник транспортного засобу проектує силовий агрегат типу транспортного засобу, дозволяючи його модифікування таким чином, що після нього транспортний засіб відповідає не основному затвердженому типу, а додатковому варіанту або версії, виробник транспортного засобу додає відповідну інформацію стосовно кожного варіанту чи версії, створених таким чином, у заявці, та кожен варіант чи версія повинні бути чітко затверджені як тип. Якщо модифікований транспортний засіб потрапляє до нової категорії або підкатегорії, подається заявка на нове затвердження типу.

▼**B**

4. Без шкоди для частини 1, щоб уникнути модифікування або налаштувань, які мають негативні наслідки для функційної безпеки або екологічних характеристик транспортного засобу, виробник намагається, використовуючи найкращу інженерну практику, технічно унеможливити такі модифікування або налаштування, за винятком випадків, коли такі модифікування або налаштування прямо заявлені та містяться в інформаційній папці і, таким чином, охоплені затвердженням типу.

▼**M2**

Стаття 21

Загальні вимоги до бортових діагностичних систем

1. Транспортні засоби категорії L, за винятком транспортних засобів L_{1e}, L_{2e} та L_{6e}, повинні бути обладнані системою OBD, яка відповідає функційним вимогам та процедурам випробувань, встановленим у делегованих актах, зазначених у частині 8, з урахуванням дати, зазначеної в додатку IV.

2. Починаючи з дат, визначених у пункті 1.8.1 додатка IV, транспортні засоби категорій та підкатегорій L_{3e}, L_{4e}, L_{5e-A} та L_{7e-A} повинні бути обладнані системою OBD-I, яка контролює будь-які невідповідності за допомогою електричної мережі та електронної системи контролю за викидами та інформує про невідповідності, внаслідок яких перевищуються порогові значення викидів, встановлені у частині B1 додатка VI.

3. Починаючи з дат, визначених у пункті 1.8.2 додатка IV, транспортні засоби категорій та підкатегорій L_{3e}, L_{4e}, L_{5e} та L_{7e} мають бути обладнані системою OBD-I, яка контролює будь-які невідповідності за допомогою електричної мережі та електронної системи контролю за викидами і яка ініціює звіт у разі перевищення порогових значень викидів, встановлених у частині B1 додатка VI. Система OBD-I цих категорій та підкатегорій транспортних засобів також повинна інформувати про всі режими роботи, на яких значно зменшується крутний момент двигуна.

4. Починаючи з дат, визначених у пункті 1.8.3 додатка IV, транспортні засоби категорій L_{3e}, L_{4e}, L_{5e} та L_{7e} повинні бути обладнані системою OBD-I, яка контролює будь-які невідповідності електричного кола та електронних систем контролю за викидами та яка ініціює звіт про перевищення порогових значень викидів, встановлених у частині B2 додатка VI. Системи OBD-I для цих підкатегорій транспортних засобів також повинна інформувати про усі режими роботи, на яких значно зменшився крутний момент двигуна.

5. Починаючи з дат, визначених у пункті 1.8.4 додатка IV, транспортні засоби категорій та підкатегорій L_{3e}, L_{4e}, L_{5e-A} та L_{7e-A} мають бути додатково обладнані системою OBD-II, яка контролює та інформує про невідповідності та погіршення стану системи контролю за викидами, крім каталізаторів, які призводять до перевищення порогових значень OBD для викидів, встановлених у частині B1 додатка VI.

6. Починаючи з дат, визначених у пункті 1.8.5 додатка IV, транспортні засоби категорій та підкатегорій L_{3e}, L_{4e}, L_{5e-A} та L_{7e-A} мають бути додатково обладнані системою OBD-II, яка контролює та інформує про невідповідності та погіршення стану системи контролю за викидами, які призводять до перевищення порогових значень OBD для викидів, встановлених у частині B2 додатка VI.

7. Частини 5 та 6 не застосовують до мотоциклів ендуро в підкатегорії L_{3e-AxE} та до мотоциклів для тріалу у підкатегорії L_{3e-AxT}.

8. З метою гармонізації звітності системи OBD про несправності функційної безпечності або системи контролю за викидами та сприяння ефективному та результативному ремонту транспортного засобу Комісію

уповноважено ухвалювати делеговані акти відповідно до статті 75, що доповнюватимуть цей регламент, встановлюючи детальні технічні вимоги стосовно бортових діагностичних систем категорій та підкатегорій транспортних засобів, як зазначено в абзаці 11 частини С1 (Вимоги стосовно конструкції транспортного засобу та загальні вимоги щодо затвердження типу) додатка II, зокрема функційні вимоги до OBD та процедури випробувань для об'єктів, наведених у частинах 1–7 цієї статті, та детальні технічні вимоги, що стосуються випробувань типу VIII, зазначених у додатку V.

▼**B**

Стаття 22

Вимоги стосовно функційної безпечності транспортних засобів

1. Виробники забезпечують проектування, виготовлення та складання транспортних засобів таким чином, щоб мінімізувати ризик травмування водіїв, пасажирів транспортних засобів та інших учасників дорожнього руху.

2. Виробник забезпечує збереження функційної безпечності транспортного засобу протягом нормального терміну експлуатації транспортного засобу, якщо його використовують у звичайних умовах та обслуговують відповідно до рекомендацій виробника. Виробник подає заяву в інформаційній папці, яка підтверджує, що збереження відповідності нормам систем, деталей та обладнання, що мають критичне значення для функційної безпечності, забезпечують відповідними випробуваннями із застосуванням належної інженерної практики.

▼**B**

3. Виробники забезпечують відповідність транспортних засобів, систем, компонентів та окремих технічних вузлів вимогам, викладеним у додатках II та VIII, і дотримання процедур випробувань та вимог до експлуатаційних характеристик, встановлених делегованим актом, ухваленим відповідно до частини 5.

4. Компоненти транспортних засобів, небезпечність електричного характеру яких охоплена делегованими або імплементаційними актами, ухваленими відповідно до цього регламенту, не підпадають під дію Директиви 2006/95/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 12 грудня 2006 р. про гармонізацію законодавства держав-членів стосовно електричного обладнання, призначеного для використання в певних межах напруги ⁽²⁷⁾.

5. Щоб забезпечити високий рівень функційної безпечності, Комісія ухвалює делеговані акти відповідно до статті 75 про конкретні вимоги, зазначені у частині B додатка II, щодо функційної безпечності транспортних засобів та, де

²⁷ ОВ L 374, 27.12.2006, с. 10.

це застосовно, спирається на посилені вимоги щодо функційної безпечності, викладені у додатку VIII. Перші такі делеговані акти ухвалюють до 31 грудня 2014 року.

6. Комісія на другому етапі до 31 грудня 2020 р. ухвалює делегований акт згідно зі статтею 75 з метою гармонізації вимог до нормального терміну експлуатації та випробувань для забезпечення цілісності конструкції транспортного засобу, як зазначено в ►С1 пункті 18 частини В додатка II. ◀

7. Комісія може ухвалити імплементаційні акти з метою встановлення шаблону заяви виробника. Ці імплементаційні акти ухвалюють відповідно до процедури експертизи, зазначеної у частині 2 статті 73.

Стаття 23

Вимоги стосовно екологічних характеристик

1. Виробники забезпечують проектування, виготовлення та складання транспортних засобів таким чином, щоб мінімізувати вплив на навколишнє середовище. Виробники забезпечують відповідність транспортних засобів затвердженого типу вимогам щодо екологічних характеристик, встановленим у додатках II, V та VI, та впродовж випробувального пробігу із дотриманням відповідності екологічним нормам, який визначено у додатку VII.

▼B 2. Виробники забезпечують відповідність транспортних засобів, систем, компонентів та окремих технічних вузлів процедурам випробувань та вимогам до випробувань, встановлених у додатку V, протягом дат подання заявок, встановлених у додатку IV, які повинні бути визначені в делегованому акті, ухваленому відповідно до частини 12 цієї статті.

3. Виробники забезпечують дотримання вимог затвердження типу для верифікації вимог щодо збереження відповідності екологічним нормам. Щоб надати уповноваженому органу підтвердження збереження екологічних властивостей затвердженого типу транспортного засобу, на вибір виробника використовують одну з таких процедур випробувань щодо збереження відповідності екологічних властивостей:

(а) фактичне випробування щодо збереження відповідності нормам із досягненням повного пробігу:

Випробовувані транспортні засоби повинні фізично накопичити повний пробіг, встановлений у частині А додатка VII, та бути випробуваними відповідно до процедури, встановленої для випробування типу V, як це визначено в делегованому акті, ухваленому відповідно до частини 12 цієї статті. Результати випробувань на викиди до досягнення повного пробігу відповідно до

встановленого у частині А додатка VII, повинні бути нижчими, ніж ►С1 граничні значення показників для екологічних випробувань ◀, наведені в частині А додатка VI;

(b) фактичне випробування щодо збереження відповідності нормам з частковим досягненням пробігу:

Випробовувані транспортні засоби повинні фізично накопичити не менше 50 % повного пробігу, встановленого у частині А додатка VII, та бути випробуваними відповідно до процедури, встановленої випробування типу V, як це визначено в делегованому акті, ухваленому відповідно до частини 12 цієї статті. Як зазначено у цьому акті, результати випробувань екстраполюють на повний пробіг, встановлений у частині А додатка VII. Результати випробувань та екстрапольовані результати повинні бути нижчими, ніж ►С1 граничні значення показників для екологічних випробувань ◀, наведені в частині А додатка VI;

▼M2 (c) процедура визначення збереження відповідності нормам розрахунками:

До 31 грудня 2024 р. для кожного компонента викидів добуток коефіцієнта погіршення стану згідно з частиною В додатка VII та результату оцінки впливу на навколишнє середовище транспортного засобу з пробігом більше 100 км вперше після виготовлення повинен бути нижчим за граничне значення показника для екологічних випробувань згідно з частиною А додатка VI.

Незважаючи на перший абзац — для нових транспортних засобів з 1 січня 2020 року, а для існуючих типів транспортних засобів — з 1 січня 2021 до 31 грудня 2024 року — для кожного компонента викидів добуток коефіцієнта погіршення згідно з частиною В додатка VII та результату оцінки впливу на навколишнє середовище транспортного засобу з пробігом вперше після виготовлення понад 2500 км для транспортних засобів з максимальною конструктивною швидкістю менше 130 км/год та понад 3500 км для транспортних засобів з максимальною конструктивною швидкістю більше 130 км/год має бути нижчим ніж граничне значення викидів з випускної труби згідно з частиною А додатка VI.

▼B 4. До 1 січня 2016 року Комісія виконує комплексне дослідження впливу на довкілля. Дослідження має оцінити якість повітря та частку забруднювальних речовин, внесених транспортними засобами категорії L, охопити вимоги випробувань типів I, IV, V, VII та VIII, перелічених у додатку V.

Вона повинна зібрати та оцінити останні наукові дані, висновки наукових досліджень, моделювання та економічну ефективність з метою встановлення остаточних політичних заходів підтвердженням та остаточним встановленням вимог Євро-5, визначених у додатку IV та вимог Євро-5 ►С1 щодо екологічних

характеристик ◀, викладених у додатку V, частинах A2, B2 та C2 додатка VI та додатку VII щодо вимог до пробігу із збереженням відповідності нормам рівня Євро-5 та коефіцієнтів погіршення.

5. На підставі висновків, зазначених у частині 4, Комісія до 31 грудня 2016 року надає Європейському Парламенту та Раді звіт про:

- (a) дати введення в дію вимог рівня Євро-5, зазначених у додатку IV;
- (b) межі викидів Євро-5, зазначені у частині A2 додатка VI та порогові значення для OBD у частині B2 додатка VI;
- (c) те, чи всі нові типи транспортних засобів у (під-)категоріях L_{3e}, L_{5e}, L_{6e}-A та L_{7e}-A, на додаток до OBD-I, також обладнані OBD II на рівні Євро-5;
- (d) пробіг із збереженням відповідності нормам рівня Євро-5, зазначений у частині A додатка VII, та коефіцієнти погіршення для рівня Євро-5, зазначені у частині B додатка VII.

Комісія вносить відповідні законодавчі пропозиції з врахуванням такого звіту.

▼B 6. Спираючись на результати дослідження впливу на навколишнє середовище, Комісія ухвалює делегований акт відповідно до статті 75, визначаючи, які з КТЗ (під-)категорій L_{1e}-A, L_{1e}-B, L_{2e}, L_{5e}-B, L_{6e}-B, L_{7e}-B та L_{7e}-C для рівня Євро-5 піддають випробуванню SHED або випробуванню на витоки з паливного бака та трубопроводів з граничними значеннями випробувань, наведеними у частині C2 додатка VI.

7. Виробники забезпечують відповідність транспортних засобів категорії L чинним вимогам до випробувань щодо екологічних характеристик для затвердження та розширення типу, як зазначено у частині A додатка V.

8. Для випробувань типу I відповідним граничним значенням викидів для мотоциклів L_{3e}-AxT (ендура, x = 1, 2 або 3) та L_{3e}-AxT (для тріалу, x = 1, 2 або 3) має бути сума L₂ (THC) та L₃ (NO_x) частини A додатка VI. Результати випробувань на викиди (NO_x + THC) повинні бути меншими або рівними цьому граничному значенню (L₂ + L₃).

9. Транспортні засоби категорії L_{4e} повинні відповідати ►C1 вимогам до екологічних характеристик ◀, встановленим у додатку V для транспортних засобів категорії L_{3e}, згідно з яким для випробувальних типів I, IV, VII та VIII додатка V випробовують або повну комплектацію базового транспортного засобу з встановленим бічним причепом, або лише базовий транспортний засіб без відповідно встановленого бічного причепа.

10. Виробники забезпечують затвердження типу всіх замінних пристроїв контролю за забрудненням, які випускають на ринок або вводять в експлуатацію в Союзі, відповідно до цього регламенту.

11. Вимоги, зазначені в частинах 1–10, застосовують до транспортних засобів, систем, компонентів та окремих технічних вузлів відповідно до додатка II.

12. Для забезпечення високого рівня охорони навколишнього середовища Комісія має право ухвалювати делеговані акти відповідно до статті 75 щодо детальних технічних ►C1 вимог до екологічних характеристик ◀ для суб'єктів, зазначених у частинах 1, 2, 3, 6 та 7 цієї статті, охоплюючи процедури випробувань.

Стаття 24

Додаткові ►C1 вимоги до екологічних характеристик ◀ щодо викидів парникових газів, споживання пального і споживання електричної енергії та запасу ходу на електротязі

▼B 1. Виробник визначає викиди CO₂ (діоксиду вуглецю) у відповідному циклі лабораторних випробувань щодо викидів та повідомляє про них уповноваженому органу. Витрата пального та/або споживання електричної енергії та запас ходу на електротязі повинні бути або розраховані на основі результатів лабораторних випробувань та вимірювань в рамках затвердження типу, або виміряні, засвідчені технічною службою та повідомлені уповноваженому органу.

2. Результат вимірювання CO₂, розрахованого або виміряного споживання пального, споживання електричної енергії та запас ходу на електротязі додають до інформаційної підшивки, як зазначено в імплементаційному акті, згаданому в частині 4 статті 27, а відповідну інформацію також зазначають у сертифікаті відповідності.

На додаток до даних у сертифікаті відповідності, виробники забезпечують надання покупцеві даних про викиди CO₂, витрати пального, споживання електричної енергії та запас ходу на електротязі у процесі придбання нового транспортного засобу у форматі, який вони вважають застосовним.

3. Комісія уповноважена затверджувати делеговані акти відповідно до статті 75 стосовно вимог до процедур випробувань типу VII щодо вимірювання викидів CO₂, вимірювань та методів розрахунку споживання пального, споживання та вимірювання електричної енергії та запасу ходу на електротязі.

РОЗДІЛ IV ПРОЦЕДУРИ ЗАТВЕРДЖЕННЯ ТИПУ ЄС

Стаття 25

Процедури для затвердження типу ЄС

1. Подаючи заявку на затвердження типу цілого транспортного засобу, виробник може обрати одну з таких процедур:

- (a) поетапне затвердження типу;
- (b) одноетапне затвердження типу;
- (c) змішане затвердження типу.

Крім того, виробник категорій транспортних засобів, встановлених у частині 5, може обрати багатоступеневе затвердження типу.

Для затвердження типу систем, компонентів або окремих технічних вузлів застосовують тільки процедуру одноетапного затвердження типу.

2. Поетапне затвердження типу складається з поетапного збору всього набору сертифікатів затвердження типу ЄС для систем, компонентів та окремих технічних вузлів, що входять до складу транспортного засобу, і на завершальному етапі приводить до затвердження типу цілого КТЗ.

3. Одноетапне затвердження типу складається із затвердження транспортного засобу в цілому за допомогою однієї операції.

▼В 4. Змішане затвердження типу — поетапна процедура затвердження типу, для якої на завершальній стадії затвердження всього транспортного засобу отримують затвердження типу однієї або кількох систем, без необхідності видавати сертифікати затвердження типу ЄС для цих систем.

5. У багатоступеневій процедурі затвердження типу один або кілька уповноважених органів підтверджують, що залежно від стану завершеності, незавершений або поетапно завершений тип транспортного засобу відповідає відповідним адміністративним положенням та технічним вимогам цього регламенту.

Багатоступеневе затвердження типу надають типу незавершеного або поетапно завершеного транспортного засобу, який відповідає описам в інформаційній папці, передбаченій статтею 27, і технічним вимогам, встановленим у відповідних актах, перелічених у додатку II, враховуючи стан завершеності транспортного засобу.

6. Затвердження типу на кінцевій стадії завершення надають лише після того, як уповноважений орган підтвердив, що затверджений тип транспортного засобу на кінцевій стадії відповідає всім застосовним на той час технічним

вимогам. Зокрема, проведено документальну перевірку всіх вимог, на які поширюють затвердження типу для незавершеного транспортного засобу, наданого в ході багатоступеневої процедури, навіть якщо воно надано для іншої (під-)категорії транспортних засобів.

Багатоступеневе затвердження типу, згадане у другому абзаці частини 1, застосовують лише до транспортних засобів підкатегорій L_{2e}-U, L_{4e}, L_{5e}-B, L_{6e}-BU та L_{7e}-CU.

7. Вибір процедури затвердження типу не повинен впливати на застосовні основні вимоги, яким повинен відповідати затверджений тип транспортного засобу під час видачі затвердження типу цілого транспортного засобу.

8. Комісія уповноважена ухвалювати делеговані акти відповідно до статті 75 щодо детальних домовленостей стосовно процедур затвердження типу. Перші такі делеговані акти ухвалюють до 31 грудня 2014 року.

Стаття 26

Заявка на затвердження типу

1. Виробник подає заявку на затвердження типу до уповноваженого органу.

▼B

2. Стосовно конкретного типу транспортного засобу, системи, компонента чи окремого технічного вузла можна подати тільки одну заявку і тільки в одній державі-члені.

3. Для кожного типу, що підлягає затвердженню, подають окрема заявка.

Стаття 27

Інформаційна підшивка

1. Заявник надає уповноваженому органу інформаційну підшивку.

2. Інформаційна підшивка містить таке:

(a) інформаційний документ;

(b) усі дані, кресленики, фотографії та іншу інформацію;

(c) для транспортних засобів — зазначення процедур(-и), обраних(-ої) відповідно до частини 1 статті 25;

(d) будь-яку додаткову інформацію, яку запитує уповноважений орган у контексті процедури подання заявки.

3. Інформаційна підшивка може надаватися на папері або в електронному форматі, який приймає технічна служба та уповноважений орган.

4. Комісія встановлює шаблони для інформаційного документа та для інформаційної підшивки за допомогою імплементаційних актів. Ці імплементаційні акти ухвалюють відповідно до процедури експертизи, зазначеної у частині 2 статті 73. Перші такі імплементаційні акти ухвалюють до 31 грудня 2014 року.

Стаття 28

Конкретні вимоги до інформації, яка повинна міститись у заявці на затвердження типу за різними процедурами

1. До заявки на поетапне затвердження типу додають інформаційну підшивку відповідно до статті 27 та повний набір сертифікатів про затвердження типу, які вимагають відповідно до кожного із застосовних актів, перелічених у додатку II.

У разі затвердження типу системи, компонента або окремого технічного вузла, відповідно до чинних актів, перелічених у додатку II, уповноважений орган повинен мати доступ до відповідної інформаційної підшивки до того часу, поки затвердження не буде видане або відхилене.

▼**B**

2. До заявки на одноетапне затвердження типу додають інформаційну підшивку, передбачену статтею 27, що містить відповідну інформацію згідно з імплементаційними актами, ухваленими відповідно до цього регламенту, стосовно цих чинних актів.

3. У разі змішаної процедури затвердження типу до інформаційної підшивки додають один або кілька сертифікатів про затвердження типу, що вимагають відповідно до кожного із застосовних актів, перелічених у додатку II, а якщо сертифікат про затвердження типу відсутній, додають відповідну інформацію згідно з імплементаційними актами, ухваленими відповідно до цього регламенту, стосовно цих чинних актів.

4. Без шкоди для частин 1, 2 та 3, для цілей багатоступеневого затвердження типу подають таку інформацію:

(а) на першому етапі ті частини інформаційної підшивки та сертифікати про затвердження типу ЄС, які стосуються стану завершеності базового транспортного засобу;

(б) на другому та наступних етапах ті частини інформаційної підшивки та сертифікати про затвердження типу ЄС, які стосуються поточного етапу складання, разом із копією сертифіката про затвердження типу ЄС для транспортного засобу, виданого на попередньому етапі складання, та повною

інформацією про будь-які зміни або доповнення, внесені виробником до транспортного засобу.

Інформація, зазначена у пунктах (а) та (б) першого абзацу цієї частини, може надаватися відповідно до частини 3.

5. Уповноважений орган може за обґрунтованим запитом вимагати від виробника надати будь-яку додаткову інформацію, необхідну для прийняття рішення про те, які випробування потрібні, або для сприяння виконанню цих випробувань.

РОЗДІЛ V ВИКОНАННЯ ПРОЦЕДУР ЗАТВЕРДЖЕННЯ ТИПУ ЄС

Стаття 29

Загальні положення

1. Уповноважені органи повинні видавати затвердження типу ЄС лише після перевірки відповідності виробничих механізмів, зазначених у статті 33, та відповідності типу транспортного засобу, системи, компонента чи окремого технічного вузла чинним вимогам.

▼**B**

2. Затвердження типу ЄС видають відповідно до цього розділу.

3. Якщо уповноважений орган виявить, що тип транспортного засобу, система, компонент або окремий технічний вузол, хоч і відповідає необхідним положенням, представляє серйозний ризик для безпеки або може серйозно зашкодити навколишньому середовищу чи здоров'ю населення, він може відмовити у наданні затвердження типу ЄС. У такому випадку він негайно надсилає уповноваженим органам інших держав-членів та Комісії детальну інформацію з поясненнями причин свого рішення та наведенням доказів для своїх висновків.

4. Сертифікати про затвердження типу ЄС нумерують відповідно до згармонізованої системи, встановленої Комісією імплементаційними актами. Ці імплементаційні акти ухвалюють відповідно до процедури експертизи, зазначеної у частині 2 статті 73. Перші такі імплементаційні акти ухвалюють до 31 грудня 2014 року.

5. Уповноважений орган протягом одного місяця після видачі сертифіката про затвердження типу ЄС надсилає уповноваженим органам інших держав-членів копію сертифікатів ЄС про затвердження типу транспортного засобу разом із додатками для кожного типу транспортного засобу, який він затвердив

за допомогою загальної системи безпечного електронного обміну даними. Копія може також мати форму захищеного електронного файлу.

6. Уповноважений орган затвердження типу повинен негайно інформувати уповноважені органи інших держав-членів про свою відмову у наданні або відкликання будь-якого затвердження типу транспортного засобу, а також про мотиви свого рішення.

7. З інтервалом у три місяці уповноважений орган надсилає уповноваженим органам інших держав-членів список затверджень типу ЄС для систем, компонентів або окремих технічних вузлів, які він видав, змінив, відкликав або у видачі яких відмовив протягом попереднього періоду.

8. На запит уповноваженого органу іншої держави-члена орган, що надав затвердження типу ЄС, повинен протягом одного місяця з моменту отримання цього запиту надіслати копію відповідного сертифікату про затвердження типу ЄС разом із додатками за допомогою загальної захищеної електронної системи обміну. Копія може також мати форму захищеного електронного файлу.

9. Якщо цього вимагає Комісія, уповноважений орган також подає Комісії інформацію, зазначену в частинах 5 – 8.

▼**B** 10. Уповноважений орган повинен зібрати інформаційний пакет, що складається з інформаційної підшивки разом із звітами про випробування та всіма іншими документами, доданими технічною службою або уповноваженим органом до інформаційної підшивки під час виконання своїх функцій. Інформаційний пакет повинен містити покажчик із переліком його вмісту, відповідним чином пронумерованим або позначеним іншим чином, щоб чітко ідентифікувати всі сторінки та формат кожного документа, наприклад, щоб представити запис послідовних етапів управління затвердженням типу ЄС, зокрема дати перегляду та оновлення. Уповноважений орган повинен зберігати інформацію, що міститься в інформаційному пакеті, протягом 10 років після закінчення терміну дії відповідного затвердження типу.

Стаття 30

Особливі положення щодо сертифіката затвердження типу ЄС

1. Сертифікат затвердження типу ЄС повинен містити як додатки таке:

(a) інформаційний пакет, зазначений у частині 10 статті 29;

(b) бланк результатів випробувань;

▼**M2**
▼**B** (c) ім'я (імена) та зразок (зразки) підпису особи (осіб), уповноваженої(-их) підписати сертифікати відповідності та запис про їх посаду в компанії;

(d) у разі затвердження ЄС типу цілого транспортного засобу — заповнений зразок сертифіката відповідності.

2. Сертифікат про затвердження типу ЄС видають на основі шаблону, встановленого Комісією за допомогою імплементаційних актів. Ці імплементаційні акти ухвалюють відповідно до процедури експертизи, зазначеної у частині 2 статті 73. Перші такі імплементаційні акти ухвалюють до 31 грудня 2014 року.

3. Щодо кожного типу транспортного засобу уповноважений орган повинен:

(a) заповнити всі відповідні розділи сертифіката про затвердження типу ЄС, зокрема доданий до нього лист результатів випробувань;

(b) скласти покажчик документів до інформаційного пакету;

(c) негайно видавати заявнику заповнений сертифікат разом із додатками.

Комісія встановлює шаблон листа з результатами випробувань, зазначений у пункті (a), за допомогою імплементаційних актів. Ці імплементаційні акти ухвалюють відповідно до процедури експертизи, зазначеної у частині 2 статті 73. Перші такі імплементаційні акти ухвалюють до 31 грудня 2014 року.

▼B 4. У разі затвердження типу ЄС, щодо якого, відповідно до статті 40, були введені обмеження щодо його чинності або відмови від деяких положень цього регламенту або делегованих та імплементаційних актів, ухвалених відповідно до цього регламенту, сертифікат затвердження типу ЄС повинен визначати ці обмеження або відмови.

5. Якщо виробник вибирає змішану процедуру затвердження типу, уповноважений орган доповнює інформаційний пакет посиланнями на звіти про випробування, визначені імплементаційними актами, зазначеними у частині 1 статті 32, для яких сертифікат затвердження типу ЄС недоступний.

6. Якщо виробник вибирає процедуру одноетапного затвердження типу, уповноважений орган складає перелік застосовних вимог або актів та додає цей список до сертифіката про затвердження типу ЄС. Комісія ухвалює шаблон такого переліку за допомогою імплементаційних актів. Ці імплементаційні акти ухвалюють відповідно до процедури експертизи, зазначеної у частині 2 статті 73. Перші такі імплементаційні акти ухвалюють до 31 грудня 2014 року.

Стаття 31

Особливі положення щодо систем, компонентів або окремих технічних вузлів

1. Затвердження типу ЄС надають стосовно системи, яка відповідає описам в інформаційній папці і технічним вимогам, наведеним у відповідних актах, перелічених у додатку II.

2. Затвердження типу ЄС для компонента або окремого технічного вузла надають щодо компонента або окремого технічного вузла, які відповідають описам в інформаційній папці і технічним вимогам, наведеним у відповідних актах, перелічених у додатку II.

3. Якщо компоненти або окремі технічні вузли, незалежно від того, призначені вони для ремонту, обслуговування чи технічного обслуговування, також охоплено затвердженням типу окремої системи транспортного засобу, додаткове затвердження типу для компонента або окремого технічного вузла не вимагають, якщо це не передбачено відповідними актами, наведеними у додатку II.

4. Якщо компонент або окремий технічний вузол виконує свою функцію або пропонує конкретну функцію лише спільно з іншими частинами транспортного засобу, надаючи таким чином можливість перевірити відповідність вимогам лише тоді, коли компонент або окремий технічний вузол функціонують спільно з іншими частинами транспортного засобу, сферу дії затвердження типу ЄС для компонента або окремого технічного вузла відповідно обмежують.

▼В

У таких випадках у сертифікаті затвердження типу ЄС зазначають всі обмеження на використання компонента або окремого технічного вузла та вказують спеціальні умови для його монтажу.

Якщо такий компонент або окремий технічний вузол встановлює виробник транспортного засобу, відповідність будь-яким застосовним обмеженням щодо використання або умов монтажу перевіряють під час затвердження типу транспортного засобу.

Стаття 32

Випробування, необхідні для затвердження типу ЄС

1. Дотримання технічних приписів, наведених у цьому регламенті та в актах, перелічених у додатку II, доводять відповідними випробуваннями, які виконують призначені технічні служби.

Процедури випробувань, зазначені у першому абзаці, конкретне обладнання та інструменти, призначені для проведення цих випробувань, наводять у відповідних актах, перелічених у додатку II.

Формат звітів про випробування повинен відповідати загальним вимогам, встановленим Комісією в імплементаційних актах. Ці імплементаційні акти ухвалюють відповідно до процедури експертизи, зазначеної у частині 2 статті 73. Перші такі імплементаційні акти ухвалюють до 31 грудня 2014 року.

2. Для проведення необхідних випробувань виробник надає уповноваженому органу стільки транспортних засобів, компонентів чи окремих технічних вузлів, скільки вимагають відповідні акти, перелічені у додатку II.

3. Необхідні випробування проводять на транспортних засобах, компонентах та окремих технічних вузлах, які є репрезентативними для типу, що підлягає затвердженню.

Однак виробник може вибрати за погодженням з уповноваженим органом транспортний засіб, систему, компонент або окремий технічний вузол, який, хоча і не є репрезентативним для типу, що підлягає затвердженню, поєднує в собі найбільш несприятливі ознаки щодо необхідного рівня продуктивності. Для сприяння прийняттю рішень під час відбору можна використовувати віртуальні методи випробування.

4. За домовленості з уповноваженим органом віртуальні методи випробувань можуть бути використані на прохання виробника як альтернативи процедурам випробувань, зазначеним у частині 1, стосовно вимог, що встановлені в делегованих актах, ухвалених відповідно до частини 6.

▼B

5. Віртуальні методи випробувань повинні відповідати умовам, наведеним у делегованих актах, ухвалених відповідно до частини 6.

6. З метою забезпечення рівноцінності результатів, отриманих за допомогою віртуального випробування, та результатів, отриманих за допомогою фізичного випробування, Комісія має право приймати делеговані акти відповідно до статті 75 щодо вимог, які можуть бути предметом віртуального випробування, та умов, за яким має проводитися віртуальне випробування. Ухвалюючи ці делеговані акти, Комісія бере за основу вимоги та процедури, передбачені додатком XVI до Директиви 2007/46/ЄС, залежно від потреб.

Стаття 33

Відповідність моделей виробництва

1. Уповноважений орган, який видає затвердження типу ЄС, вживає необхідних заходів, за необхідності — у співпраці з уповноваженими органами

інших держав-членів ЄС, щоб перевірити наявність належних моделей забезпечення відповідності затвердженому типу транспортних засобів, систем, компонентів або окремих технічних одиниць у виробництві.

2. Уповноважений орган затвердження типу, який видає затвердження типу цілого транспортного засобу, вживає необхідних заходів для перевірки відповідності сертифікатів відповідності, виданих виробником відповідно до статті 38. З цією метою уповноважений орган перевіряє, чи достатня кількість зразків сертифікатів відповідності відповідає статті 38 та чи вжив виробник адекватних моделей виробництва для забезпечення правильності даних у сертифікатах відповідності.

3. Уповноважений орган, який видав затвердження типу ЄС, вживає необхідних заходів щодо цього затвердження, щоб перевірити, за необхідності — у співпраці з уповноваженими органами інших держав-членів, чи моделі виробництва, зазначені у частинах 1 та 2 продовжують бути адекватними, щоб транспортні засоби, системи, компоненти або окремі технічні вузли у виробництві продовжували відповідати затвердженому типу, а сертифікати відповідності — статті 38.

4. Щоб перевірити, чи транспортний засіб, система, компонент або окремих технічний вузол відповідають затвердженому типу, уповноважений орган, що надав затвердження типу ЄС, може здійснити будь-яку перевірку або випробування, необхідні для затвердження типу ЄС, на зразках, відібраних у приміщеннях виробника, зокрема і на виробничих потужностях.

▼B

5. Коли орган, який видав затвердження типу ЄС, встановлює, що моделі виробництва, зазначені в частинах 1 та 2, не застосовують, суттєво відхиляються від узгоджених моделей та планів контролю, їх припиняють застосовувати або більше не розглядають як адекватні, незважаючи на те, що виробництво продовжується, він вживає необхідних заходів для забезпечення належного дотримання процедури відповідності виробництва або відкликає затвердження типу.

6. Комісія уповноважена ухвалювати делеговані акти відповідно до статті 75 щодо детальних моделей стосовно відповідності виробництва. Перші такі делеговані акти ухвалюють до 31 грудня 2014 року.

РОЗДІЛ VI

ЗМІНИ ДО ЗАТВЕРДЖЕННЯ ТИПУ ЄС

Стаття 34

Загальні положення

1. Виробник негайно повідомляє уповноважений орган, який видав затвердження типу ЄС, про будь-які зміни в описах, зафіксованих в інформаційному пакеті.

Цей уповноважений орган вирішує, якої з процедур, викладених у статті 35, слід дотримуватись.

За необхідності, уповноважений орган може після консультації з виробником прийняти рішення про надання нового затвердження типу ЄС.

2. Заяву про внесення змін до затвердження типу ЄС подають винятково до уповноваженого органу, який видав оригінальне затвердження типу ЄС.

3. Якщо уповноважений орган виявляє, що для цілей внесення змін потрібно повторити перевірки або випробування, він відповідно інформує про це виробника.

Процедури, зазначені у статті 35, застосовують лише в тому випадку, якщо на підставі таких інспекцій або випробувань уповноважений орган дійде висновку, що вимоги щодо затвердження типу ЄС продовжують виконуватися.

▼B

Стаття 35

Перегляди та розширення затверджень типу ЄС

1. Якщо зміна даних, зафіксованих в інформаційному пакеті, не вимагає повторних перевірок або випробувань, зміну визначають як «перегляд».

У таких випадках уповноважений орган видає за необхідності переглянуті сторінки інформаційного пакету, позначаючи кожен переглянуту сторінку таким чином, щоб чітко показати характер змін та дату перевидання. Зведену, оновлену версію інформаційного пакету, що супроводжується детальним описом змін, вважають такою, що відповідає цій вимозі.

2. Зміну визначають як «розширення», коли описи, зафіксовані в інформаційному пакеті, змінюють і відбувається будь-що з такого:

(а) необхідні подальші перевірки або випробування;

(б) будь-яка інформація про сертифікат затвердження типу ЄС, за винятком додатків, змінилася;

(с) нові вимоги згідно з будь-яким актом, наведеним у додатку II, стають застосовними до затвердженого типу транспортного засобу або до затвердженої системи, компонента чи окремого технічного вузла.

У разі розширення уповноважений орган видає оновлений сертифікат затвердження типу ЄС, що позначають номером розширення, збільшеним відповідно до кількості вже наданих послідовних розширень. В оновленому сертифікаті затвердження типу чітко вказують причину розширення та дату перевидання.

3. Щоразу, коли видають сторінки зі змінами або зведену, оновлену версію, покажчик документів інформаційного пакета, доданий до сертифіката затвердження типу, відповідно змінюють, щоб вказати дату останнього розширення або перегляду, або дату останньої консолідації оновленої версії.

4. Зміни до затвердження типу транспортного засобу не вимагають, якщо нові вимоги, зазначені у пункті (с) частини 2, з технічної точки зору не стосуються цього типу транспортного засобу або стосуються категорій транспортних засобів, інших ніж категорія, до якої він належить.

Стаття 36

Видання та повідомлення про зміни

▼В 1. У разі розширення всі відповідні розділи сертифікату затвердження типу ЄС, додатки до нього та покажчик документів інформаційного пакету оновлюють. Оновлений сертифікат та додатки до нього видають заявнику негайно.

2. У разі перегляду уповноважений орган за необхідності негайно видає заявникові переглянуті документи або зведену, оновлену версію, зокрема і переглянутий покажчик документів інформаційного пакету.

3. Уповноважений орган затвердження типу повідомляє про будь-які зміни, що внесені до затверджень типу ЄС, уповноваженим органам інших держав-членів відповідно до процедур, наведених у статті 29.

РОЗДІЛ VII

ЧИННІСТЬ ЗАТВЕРДЖЕННЯ ТИПУ ЄС

Стаття 37

Припинення дії

1. Затвердження типу ЄС видають на необмежений термін.

2. Затвердження типу ЄС транспортного засобу втрачає чинність у будь-якому з таких випадків:

(a) нові вимоги, що застосовують до затвердженого типу транспортного засобу, стають обов'язковими для надання на ринку, реєстрації або введення в експлуатацію транспортних засобів, і неможливо відповідно оновити затвердження типу;

(b) виробництво затвердженого транспортного засобу остаточно добровільно припинено;

(c) термін дії затвердження закінчується через обмеження відповідно до частини 6 статті 40;

(d) затвердження було відкликано відповідно до частини 5 статті 33, частини 1 статті 49 або частини 4 статті 52.

3. Якщо лише один варіант у межах типу або одна версія у межах варіанта стає недійсною, затвердження типу ЄС відповідного транспортного засобу втрачає чинність лише стосовно конкретного варіанту чи версії.

4. Коли виробництво певного типу транспортного засобу остаточно припинено, виробник повідомляє про це уповноважений орган, який видав затвердження типу ЄС для цього транспортного засобу.

▼B

Протягом одного місяця з моменту отримання повідомлення, зазначеного в першому абзаці, уповноважений орган, який видав затвердження типу ЄС для транспортного засобу, повідомляє про це уповноважені органи інших держав-членів.

5. Без шкоди для частини 4, у випадках, коли затвердження типу транспортного засобу ЄС має стати недійсним, виробник повідомляє про це орган, який видав затвердження типу ЄС.

Уповноважений орган, який видав затвердження типу ЄС, повинен негайно повідомити всю відповідну інформацію уповноваженим органам інших держав-членів, щоб забезпечити застосування, де це можливо, статті 44.

У повідомленні, зазначеному у другому абзаці, зазначають, зокрема, дату виробництва та ідентифікаційний номер останнього виготовленого транспортного засобу.

РОЗДІЛ VIII СЕРТИФІКАТ ВІДПОВІДНОСТІ ТА МАРКОВАННЯ

Стаття 38

Сертифікат відповідності

1. Виробник, який є власником затвердження типу транспортного засобу, повинен надати сертифікат відповідності у формі паперового документа, що супроводжує кожен транспортний засіб, незалежно від того, чи він завершений, незавершений або поетапно завершений, який виготовляють відповідно до затвердженого типу транспортного засобу.

Такий сертифікат безкоштовно надають покупцеві разом із транспортним засобом. Його надання може не залежати від наявного запиту або подання додаткової інформації виробнику.

Протягом 10 років після дати виробництва транспортного засобу виробник транспортного засобу на вимогу власника транспортного засобу видає дублікат сертифіката відповідності за плату, яка не перевищує витрат на його видачу. Слово «дублікат» має бути чітко видно на лицьовій стороні будь-якого дублікату сертифіката.

▼B

2. Виробник повинен використовувати шаблон сертифіката відповідності, ухвалений Комісією за допомогою імплементаційних актів. Ці імплементаційні акти ухвалюють відповідно до процедури експертизи, зазначеної у частині 2 статті 73. Дизайн сертифіката відповідності повинен запобігати його підробленню. З цією метою імплементаційні акти передбачають, що папір, використаний у сертифікаті, повинен бути захищений кількома захисними друкованими засобами. Перші такі імплементаційні акти ухвалюють до 31 грудня 2014 року.

3. Сертифікат відповідності складають принаймні однією з офіційних мов Союзу. Будь-яка держава-член може вимагати перекладу сертифіката відповідності на свою офіційну мову або мови.

4. Особа (особи), уповноважена(-і) підписувати сертифікати відповідності, повинна бути співробітником виробника і належним чином уповноважена керівництвом повною мірою взяти на себе юридичну відповідальність виробника щодо проєкту та конструкції або відповідності виробництва транспортного засобу.

5. Сертифікат відповідності повинен бути повністю заповнений і не містити обмежень щодо використання транспортного засобу, крім тих, що передбачені цим регламентом або будь-яким делегованим актом, ухваленим відповідно до цього регламенту.

6. У разі незавершеного транспортного засобу або поетапно завершеного транспортного засобу, виробник заповнює лише ті елементи сертифіката відповідності, які були додані або змінені на поточному етапі затвердження, і, якщо це можливо, додає до сертифіката всі сертифікати відповідності, отримані на попередніх етапах.

7. Сертифікат відповідності для транспортних засобів, затверджених відповідно до частини 2 статті 40, має відображати у заголовку фразу «Для завершених/поетапно завершених транспортних засобів, затверджених за типом відповідно до частини 4 статті 40 Регламенту (ЄС) № 168/2013 Європейського Парламенту та Ради від 15 січня 2013 року про затвердження типу та ринковий нагляд за дво- або триколісними транспортними засобами та квадроциклами (попереднє затвердження)».

8. Сертифікат відповідності, як визначено імплементаційними актами, згаданими у частині 2, для транспортних засобів, затверджених згідно зі статтею 42, має відображати у заголовку фразу «Для завершених/поетапно завершених транспортних засобів, затверджених у малих серіях», і безпосередньо поряд із заголовком — рік випуску, після якого йде порядковий номер, від 1 до граничних значень, зазначеного у таблиці додатка III, що позначає, щодо кожного року виробництва, позицію цього транспортного засобу в порядку виробництва на той рік.

9. Без шкоди для частини 1, виробник може передавати сертифікат відповідності електронними засобами реєстраційному органу будь-якої держави-члена.

▼B**Стаття 39*****Визначена законодавством табличка з відповідним маркуванням транспортних засобів та знаком затвердження типу компонентів або окремих технічних вузлів***

1. Виробник транспортного засобу прикріплює до кожного транспортного засобу, виготовленого відповідно до затвердженого типу, визначену законодавством табличку із відповідним маркуванням, яке вимагає відповідний імплементаційний акт, ухвалений відповідно до частини 3.

2. Виробник компонента чи окремого технічного вузла, незалежно від того, чи є вони частиною системи, наносить на кожен компонент або окремий технічний вузол, виготовлений відповідно до затвердженого типу, знак затвердження типу, який вимагає відповідний імплементаційний акт, ухвалений відповідно до цього регламенту, або відповідного Правила ООН.

Якщо такий знак затвердження типу не потрібен, виробник наносить принаймні торгове найменування або торгову марку виробника, номер типу або ідентифікаційний номер.

3. Визначена законодавством табличка та знак затвердження типу ЄС повинні відповідати зразку, встановленому Комісією в імплементаційних актах. Ці імплементаційні акти ухвалюють відповідно до процедури експертизи, зазначеної у частині 2 статті 73. Перші такі імплементаційні акти ухвалюють до 31 грудня 2014 року.

РОЗДІЛ ІХ ВИНЯТКИ ДЛЯ НОВИХ ТЕХНОЛОГІЙ АБО НОВИХ КОНЦЕПЦІЙ

Стаття 40

Виятки для нових технологій або нових концепцій

1. Виробник може подати заявку на затвердження типу ЄС щодо типу транспортного засобу, системи, компонента чи окремого технічного вузла, що містить нові технології або концепції, несумісні з одним або декількома актами, наведеними в додатку II.

2. Уповноважений орган видає затвердження типу ЄС, зазначене в частині 1, якщо виконано всі такі умови:

(а) у заявці зазначено причини, чому розглянуті технології або концепції роблять систему, компонент або окремий технічний вузол несумісними з одним або кількома актами, наведеними в додатку II;

▼**B** (б) заявка описує наслідки нової технології для безпеки та навколишнього середовища та заходи, вжиті для забезпечення принаймні рівноцінного рівня безпеки та захисту навколишнього середовища, який передбачено вимогами, виняток із застосування яких прагнуть отримати;

(с) надані описи та результати випробувань, які доводять, що умова в пункті (б) виконана.

3. Надання такого затвердження типу ЄС, що звільняє від дотримання вимог нові технології або нові концепції, вимагає отримання дозволу від Комісії. Такий дозвіл надають в імплементаційному акті. Цей імплементаційний акт ухвалюють відповідно до процедури експертизи, зазначеної у частині 2 статті 73.

4. До прийняття Комісією рішення про дозвіл уповноважений орган може видати затвердження типу ЄС, але воно буде тимчасовим, що діє лише на території цієї держави-члена стосовно типу транспортного засобу, на який

поширюють виняток. Уповноважений орган повинен негайно повідомити про це Комісію та інші держави-члени за допомогою документа, що містить інформацію, зазначену в частині 2.

Тимчасовий характер та територіальне обмеження чинності повинні бути чітко зрозумілі із заголовка сертифіката затвердження типу та заголовка сертифіката відповідності. Комісія може ухвалювати імплементаційні акти з метою надання узгоджених зразків сертифіката затвердження типу та сертифіката відповідності для цілей цієї частини. Ці імплементаційні акти ухвалюють відповідно до процедури експертизи, зазначеної у частині 2 статті 73.

5. Інші уповноважені органи можуть вирішити у письмовій формі чи визнати тимчасове затвердження типу, згадане в частині 4, на своїй території.

6. Якщо доречно, дозвіл від Комісії, згаданий в частині 3, також визначає, чи застосовують його без будь-яких обмежень. У всіх випадках затвердження типу має бути чинним щонайменше 36 місяців.

7. Якщо Комісія вирішує відмовити у наданні дозволу, уповноважений орган негайно повідомляє власника тимчасового затвердження типу, зазначеного в частині 4, про те, що тимчасове затвердження буде скасовано через шість місяців після дати відмови Комісії.

Однак транспортні засоби, виготовлені згідно з тимчасовим затвердженням типу до припинення його дії, можуть бути надані на ринок, зареєстровані або введені в експлуатацію в будь-якій державі-члені, яка прийняла тимчасове затвердження типу.

▼В

Стаття 41

Подальша адаптація делегованих та імплементаційних актів

1. Якщо Комісія санкціонує надання винятку відповідно до статті 40, вона негайно вживає необхідних заходів для адаптації делегованих або імплементаційних актів щодо технологічних розробок.

Якщо виняток, передбачений статтею 40, стосується Правил ООН, Комісія пропонує зміни до відповідного Правил ООН за процедурою, застосовною відповідно до Переглянутої Угоди 1958 року.

2. Як тільки до відповідних актів буде внесено зміни, будь-яке обмеження у рішенні Комісії, що дозволяє виняток, скасовують.

Якщо необхідні кроки щодо адаптації делегованих або імплементаційних актів не були зроблені, Комісія може на прохання держави-члена, яка надала затвердження типу, дозволити рішенням у формі імплементаційного акта,

ухваленого відповідно до процедури експертизи, зазначеної у частині 2 статті 73, державі-члену розширити затвердження типу.

РОЗДІЛ X ТРАНСПОРТНІ ЗАСОБИ, ВИГОТОВЛЕНІ МАЛОЮ СЕРІЄЮ

Стаття 42

Національне затвердження типу малих серій

1. Виробник може подати заявку на національне затвердження типу малих серій типу транспортного засобу в межах кількісних річних обмежень, встановлених у додатку III. Ці обмеження застосовують до надання на ринку, реєстрації або введення в експлуатацію транспортних засобів затвердженого типу на ринку кожної держави-члена протягом певного року.

2. Щодо типу транспортних засобів, зазначених у частині 1, держави-члени можуть відмовитись від однієї або декількох основних вимог, викладених в одному або декількох делегованих актах, перелічених у додатку II, за умови, що вони встановлюють відповідні альтернативні вимоги.

«Альтернативні вимоги» означають адміністративні положення та технічні вимоги, які мають на меті забезпечити рівень функційної безпеки, охорони навколишнього середовища та охорони праці, який еквівалентний, наскільки це можливо, рівню, передбаченому одним або декількома делегованими актами, наведеними в додатку II.

▼В Що стосується типу транспортних засобів, зазначених у частині 1, держави-члени можуть відмовитись від одного або декількох адміністративних положень цього регламенту або імплементаційних актів, ухвалених відповідно до цього регламенту.

Держава-член відмовляється від положень, зазначених у цій частині, лише якщо для цього є обґрунтовані підстави.

3. До національного затвердження типу транспортних засобів згідно з цією статтею приймають системи, компоненти або окремі вузли, які мають затвердження типу відповідно до актів, наведених у додатку II.

4. Сертифікат про затвердження типу транспортних засобів, затверджених згідно з цією статтею, складають відповідно до зразка, зазначеного у частині 2 статті 30, але без заголовка «Сертифікат ЄС про затвердження типу транспортного засобу » та вказують зміст відмови, наданої відповідно до

частина 2. Сертифікати про затвердження типу нумерують відповідно до згармонізованої системи, визначеної у частині 4 статті 29.

5. У сертифікаті про затвердження типу вказують характер відмов, наданих відповідно до першого та третього абзаців частини 2.

6. Чинність національного затвердження типу малих серій обмежують територією держави-члена, уповноважений орган якої надав затвердження.

7. Однак на прохання виробника копія сертифікату про затвердження типу та додатки до нього надсилають рекомендованим листом або електронною поштою до уповноважених органів держав-членів, зазначених виробником.

8. Протягом трьох місяців з моменту отримання запиту, зазначеного у частині 7, уповноважені органи держав-членів, визначені виробником, повинні вирішити, чи визнають вони затвердження типу чи ні. Вони офіційно повідомляють своє рішення уповноваженому органу, який видав національне затвердження типу малих серій.

9. Уповноважені органи держав-членів визнають національне затвердження типу, якщо вони не мають обґрунтованих підстав вважати, що національні технічні вимоги, відповідно до яких було затверджено транспортний засіб, не є еквівалентними їх власним.

10. На прохання заявника, який бажає випустити на ринок або зареєструвати транспортний засіб із національним затвердженням типу малих серій в іншій державі-члені, уповноважений орган, який видав національне затвердження типу малих серій, повинен надати національному органу іншої держави-члена копію сертифікату про затвердження типу, зокрема й інформаційний пакет. Застосовуються частини 8 та 9.

▼B

РОЗДІЛ XI НАДАННЯ НА РИНКУ, РЕЄСТРАЦІЯ АБО ВВЕДЕННЯ В ЕКСПЛУАТАЦІЮ

Стаття 43

Надання на ринку, реєстрація або введення в експлуатацію транспортних засобів

Без шкоди для статей 46 і 47, транспортні засоби, для яких затвердження типу ЄС на весь транспортний засіб є обов'язковим або для яких виробник отримав таке затвердження типу згідно з цим регламентом, надають на ринку, реєструють або вводять в експлуатацію, лише якщо його супроводжують чинним сертифікатом відповідності, виданим відповідно до статті 38.

Якщо такі транспортні засоби є незавершеними, дозволяється надавати їх на ринку або вводити в експлуатацію, але органи, відповідальні за реєстрацію транспортних засобів держав-членів, можуть відмовити у реєстрації та використанні таких транспортних засобів на дорозі.

Стаття 44

Надання на ринку, реєстрація або введення в експлуатацію транспортних засобів кінцевих серій

1. З урахуванням обмежень для кінцевої серії та строків, зазначених у частинах 2 та 4, транспортні засоби, що відповідають типу транспортного засобу, чие затвердження типу ЄС втратило чинність відповідно до статті 37, можуть бути надані на ринку, зареєстровані або введені в експлуатацію.

▼**M2** Перший абзац застосовують лише до транспортних засобів на території Союзу, на які на момент їх виготовлення поширювали чинне затвердження типу ЄС, але які не були зареєстровані або введені в експлуатацію до того, як таке затвердження типу ЄС втратило чинність.

▼**B** 2. Частину 1 застосовують у випадку завершених транспортних засобів протягом 24 місяців з дати, коли затвердження типу ЄС втратило чинність, а у випадку поетапно завершених транспортних засобів — протягом 30 місяців з цієї дати.

3. Виробник, який бажає скористатися положеннями частини 1, подає запит до національного органу кожної держави-члена, де ці транспортні засоби мають бути наданими на ринку, зареєстрованими або введенними в експлуатацію. У цьому запиті зазначають будь-які технічні чи економічні причини, що перешкоджають цим транспортним засобам відповідати новим вимогам щодо затвердження типу.

▼**B** Протягом трьох місяців з моменту отримання запиту відповідний національний орган повинен вирішити, чи дозволити та в якій кількості дозволити реєстрацію таких транспортних засобів на їхній території.

4. Кількість транспортних засобів кінцевої серії не повинна перевищувати 10% кількості транспортних засобів, зареєстрованих за два попередні роки, або 100 транспортних засобів на державу-член, залежно від того, яка кількість більша.

5. У сертифікаті відповідності транспортних засобів, що вводять в експлуатацію згідно з цією процедурою, роблять спеціальний запис, який кваліфікує транспортні засоби як належні «кінцевій серії».

6. Держави-члени забезпечують ефективний контроль за кількістю транспортних засобів, які будуть надані на ринку, зареєстровані або введені в експлуатацію згідно з процедурою, встановленою у цій статті.

7. Цю статтю застосовують лише до припинення дії у зв'язку з припиненням дії затвердження типу у випадку, зазначеному в пункті (а) частини 2 статті 37.

▼M3**Стаття 44a*****Спеціальні заходи стосовно транспортних засобів кінцевих серій у відповідь на пандемію COVID-19***

1. Як виняток з положень статті 44 відповідно до частин 2, 3 та 4 цієї статті транспортні засоби, що відповідають типу транспортних засобів, затвердження типу ЄС яких втратить чинність з 1 січня 2021 року відповідно до пункту (а) частини 2 статті 37, можна надавати на ринку, реєструвати або допускати до експлуатації як транспортні засоби кінцевих серій до 31 грудня 2021 року.

2. Кількість транспортних засобів кінцевих серій, згаданих у частині 1 цієї статті, не повинна перевищувати кількість транспортних засобів із затвердженням типу ЄС, яке втратить чинність з 1 січня 2021 року відповідно до пункту (а) частини 2 статті 37, що перебували на складах станом на 15 березня 2020 року.

3. Виробник, який бажає скористатися винятком з положень відповідно до частини 1, надає запит національним органам кожної держави-члена, де відповідні транспортні засоби надані на ринок, зареєстровані або допущені до експлуатації, зазначаючи кількість транспортних засобів, для яких потрібно отримати виняток з положень відповідно до частини 1.

Зацікавлені національні органи впродовж місяця після отримання запиту вирішують питання, чи дозволити реєстрацію таких транспортних засобів кінцевих серій на своїй території та в якій кількості.

4. На сертифікаті відповідності транспортних засобів, допущених до експлуатації, має бути спеціальний запис «кінцеві серії 2021 року».

5. Держави-члени інформують Комісію про кількість транспортних засобів, яким надано статус кінцевих серій відповідно до цієї статті, до 1 липня 2021 року.

▼B

Стаття 45

Надання на ринку або введення в експлуатацію компонентів та окремих технічних вузлів

1. Компоненти або окремі технічні вузли можуть бути надані на ринку або введені в експлуатацію лише у тому випадку, якщо вони відповідають вимогам відповідних актів, наведених у додатку II, і належним чином позначених відповідно до статті 39.

2. Частину 1 не застосовують до компонентів або окремих технічних вузлів, спеціально сконструйованих або призначених для нових транспортних засобів, на які не поширюють дію цього регламенту.

3. Як відступ від частини 1, держави-члени можуть дозволити надання на ринку або введення в експлуатацію компонентів або окремих технічних вузлів, які були звільнені від одного або декількох положень цього регламенту згідно зі статтею 40 або призначені для монтажу на транспортних засобах, на які поширюють дозволи, надані відповідно до статті 42, що стосуються відповідного компонента або окремого технічного вузла.

4. Як відступ від частини 1, і, якщо інше не передбачено цим регламентом або одним із делегованих актів, ухвалених відповідно до цього регламенту, держави-члени можуть дозволити надання на ринку або введення в експлуатацію компонентів або окремих технічних вузлів, призначених для закріплення на транспортних засобах, затвердження типу яких під час надання на ринок або введення в експлуатацію цим регламентом або Директивою 2002/24/ЄС не є обов'язковим.

▼B

РОЗДІЛ XII ЗАХИСНІ ЗАСТЕРЕЖЕННЯ

Стаття 46

Процедура роботи з транспортними засобами, системами, компонентами або окремими технічними вузлами, що становлять істотний ризик на національному рівні

1. Якщо органи ринкового нагляду однієї держави-члена вжили заходів відповідно до статті 20 Регламенту (ЄС) № 765/2008, або якщо у них є достатні підстави вважати, що транспортний засіб, система, компонент або окремих технічний вузол, охоплені цим регламентом, становлять істотний ризик для здоров'я або безпеки людей або для інших аспектів захисту суспільних інтересів, охоплених цим регламентом, уповноважений орган, який видав затвердження, виконує оцінку стосовно відповідного транспортного засобу, системи,

компонента або окремого технічного вузла, що охоплює всі вимоги, встановлені цим регламентом. Відповідні суб'єкти господарювання повною мірою співпрацюють з уповноваженими органами та/або ринкового нагляду.

Якщо в ході такої оцінки уповноважений орган, який видав затвердження, виявить, що транспортний засіб, система, компонент або окремих технічний вузол не відповідає вимогам, встановленим у цьому регламенті, він повинен негайно вимагати від відповідного суб'єкта господарювання: вжити всіх відповідних корегувальних заходів, щоб привести транспортний засіб, систему, компонент або окремих технічний вузол у відповідність з цими вимогами, вивести транспортний засіб, систему, компонент або окремих технічний вузол з ринку або відкликати його протягом розумного періоду, співмірного з характеристикою ризику.

Статтю 21 Регламенту (ЄС) № 765/2008 застосовують до заходів, зазначених у абзаці другому цієї частини.

2. Якщо уповноважені органи вважають, що невідповідність не обмежується лише їх національною територією, вони інформують Комісію та інші держави-члени про результати оцінки та дії, що вимагають від суб'єктів господарювання.

3. Суб'єкт господарювання повинен забезпечити вжиття всіх відповідних корегувальних заходів щодо всіх невідповідних транспортних засобів, систем, компонентів або окремих технічних вузлів, які він надав на ринку, зареєстрував або відповідає за їх введення в експлуатацію в Союзі.

▼В 4. Якщо суб'єкт господарювання не вживає адекватних корегувальних заходів впродовж строку, зазначеного у другому абзаці частини 1, національні органи вживають усіх належних заходів, щоб заборонити або обмежити надання, реєстрацію чи введення в експлуатацію невідповідних транспортних засобів, систем, компонентів чи окремих технічних вузлів на національному ринку, вивести їх із цього ринку або відкликати.

5. Національні органи повинні негайно інформувати Комісію та інші держави-члени про заходи, передбачені в частині 4.

Надана інформація повинна містити всі наявні деталі, зокрема дані, необхідні для ідентифікації невідповідного транспортного засобу, системи, компонента чи окремого технічного вузла, його походження, характер заявленої невідповідності та пов'язаний з цим ризик, характеристику і тривалість вжитих національних заходів та аргументи, наведені відповідним суб'єктом господарювання. Зокрема, уповноважені органи повинні вказати, чи зумовлена невідповідність одним із таких чинників:

(а) невідповідність транспортного засобу, системи, компонента або окремого технічного вузла вимогам, що стосуються здоров'я або безпеки людей, захисту навколишнього середовища або інших аспектів захисту суспільних інтересів, охоплених цим регламентом;

(b) недоліки відповідних актів, наведених у додатку II.

6. Держави-члени повинні протягом одного місяця інформувати Комісію та інші держави-члени про будь-які вжиті заходи та будь-яку додаткову інформацію, якою вони володіють, щодо невідповідності транспортного засобу, системи, компонента чи окремого технічного вузла, а також — у випадку незгоди із заявленим національним заходом — з їхніми запереченнями.

7. Якщо протягом одного місяця з моменту отримання інформації, зазначеної у частині 6 цієї статті, будь-яка інша держава-член або Комісія висловили заперечення щодо вжитого державою-членом заходу, цей захід оцінює Комісія відповідно до статті 47.

8. Держави-члени повинні забезпечити вжиття відповідних обмежувальних заходів щодо невідповідного транспортного засобу, системи, компонента чи окремого технічного вузла, наприклад, вилучення такого транспортного засобу, системи, компонента чи окремого технічного вузла зі свого ринку без затримки.

Стаття 47

Процедура захисту Союзу

▼В 1. Якщо під час процедури, наведеної у частині 3 та 4 статті 46, подають заперечення проти заходу, вжитого державою-членом, або коли Комісія вважає, що національний захід суперечить законодавству Союзу, Комісія повинна негайно оцінити національний захід після консультацій з державами-членами та відповідним суб'єктом або суб'єктами господарювання. На підставі результатів такої оцінки Комісія, відповідно до процедури експертизи, зазначеної у частині 2 статті 73, вирішує, чи вважати національний захід виправданим чи ні.

Комісія повідомляє своє рішення всім державам-членам та відповідному суб'єкту або суб'єктам господарювання.

2. Якщо Комісія вважає виправданим національний захід, усі держави-члени вживають заходів, необхідних для того, щоб невідповідний транспортний засіб, система, компонент або окремих технічний вузол був виведений з їх ринку, і повідомляють про це Комісію. Якщо національний захід вважають не виправданим, відповідна держава-член відкликає або пристосовує цей захід відповідно до рішення, зазначеного в частині 1.

3. Якщо національний захід вважають виправданим і це пояснюють недоліками цього регламенту або делегованих актів чи актів про імплементацію, ухвалених відповідно до цього регламенту, Комісія пропонує відповідні заходи таким чином:

(a) стосовно делегованих або імплементаційних актів, ухвалених відповідно до цього регламенту, Комісія пропонує необхідні зміни до відповідного акта;

(b) стосовно Правил ООН Комісія пропонує необхідні проєкти поправок до відповідних Правил ООН відповідно до процедури, застосовної згідно з Переглянутою Угодою 1958 року.

Стаття 48

Відповідні транспортні засоби, системи, компоненти або окремі технічні вузли, що становлять істотний ризик

▼В 1. Якщо після виконання оцінки згідно з частиною 1 статті 46 держава-член виявляє, що транспортні засоби, системи, компоненти або окремі технічні вузли, хоча і відповідають чинним вимогам або належним чином замарковані, являють собою вагомий ризик для безпеки або можуть істотно зашкодити навколишньому середовищу, або здоров'ю населення, вона вимагає від відповідного суб'єкта господарювання вжити всіх належних заходів для усунення ризику від застосування відповідного транспортного засобу, системи, компонента або окремого технічного вузла у разі надання його на ринок, реєстрації або після введення в експлуатацію, вилучити транспортний засіб, систему, компонент або окремий технічний вузол з обігу або відкликати його протягом розумного періоду, пропорційного вагомості ризику. Держава-член може відмовити у реєстрації таких транспортних засобів, поки виробник транспортного засобу не вживе всіх відповідних заходів.

2. Щодо транспортного засобу, системи, компонента чи окремого технічного вузла відповідно до частини 1, суб'єкт господарювання повинен забезпечити вжиття корегувальних дій щодо всіх таких транспортних засобів, систем, компонентів або окремих технічних вузлів, випущених на ринок, зареєстрованих або введених в експлуатацію в Союзі.

3. Держава-член, зазначена у частині 1, протягом одного місяця повідомляє Комісію та інші держави-члени про всі наявні особливості, зокрема дані, необхідні для ідентифікації відповідного транспортного засобу, системи, компонента чи окремого технічного вузла, походження і ланцюг поставок транспортного засобу, системи, компонента чи окремого технічного вузла, характер ризику та характер і тривалість вжитих національних заходів.

4. Комісія повинна негайно проконсультуватися з державами-членами та відповідним суб'єктом чи суб'єктами господарювання, і, зокрема, уповноваженим органом, який надав затвердження типу, та оцінити вжиті національні заходи. На основі такої оцінки Комісія вирішує, чи вважати національний захід, зазначений у частині 1, виправданим чи ні, і, за необхідності, пропонує відповідні заходи.

5. Комісія адресує своє рішення всім державам-членам і негайно повідомляє їм та відповідному суб'єкту або суб'єктам господарювання про таке рішення.

Стаття 49

Транспортні засоби, системи, компоненти або окремі технічні вузли, що не відповідають затвердженому типу

1. Якщо нові транспортні засоби, системи, компоненти або окремі технічні вузли, що мають сертифікат відповідності або марковину затвердження типу, не відповідають затвердженому типу, уповноважений орган, який видав затвердження типу ЄС, вживає необхідних заходів, зокрема й відкликання затвердження типу, щоб забезпечити приведення у відповідність затвердженого типу транспортних засобів, систем, компонентів або окремих технічних вузлів на виробництві.

2. Для цілей частини 1 відхилили від технічних описів у сертифікаті ЄС про затвердження типу або в інформаційному пакеті вважають невідповідністю затвердженому типу.

▼**B** 3. Якщо уповноважений орган доводить, що нові транспортні засоби, компоненти або окремі технічні вузли, що мають сертифікат відповідності або марковину затвердження типу, видані в іншій державі-члені, не відповідають затвердженому типу, він може звернутися до уповноваженого органу, який видав затвердження типу ЄС, щоб перевірити, чи транспортні засоби, системи, компоненти або окремі технічні вузли продовжують відповідати затвердженому типу у виробництві. Після отримання такого запиту уповноважений орган, який видав затвердження типу ЄС, вживає необхідних заходів якомога швидше, але не пізніше трьох місяців з дати подання запиту.

4. Уповноважений орган повинен просити уповноважений орган, який видав затвердження типу ЄС для системи, компонента, окремого технічного вузла або незавершеного транспортного засобу, вжити необхідних заходів для забезпечення повернення відповідності із затвердженим типом виробництва транспортних засобів у таких випадках:

(а) для затвердження типу транспортного засобу ЄС — коли невідповідність транспортного засобу пояснюють винятково невідповідністю системи, компонента або окремого технічного вузла;

(б) для багатоступеневого затвердження типу — коли невідповідність поетапно завершеного транспортного засобу пояснюють винятково невідповідністю системи, компонента або окремого технічного вузла, що є частиною незавершеного транспортного засобу, або невідповідністю самого незавершеного транспортного засобу.

5. Отримавши такий запит, відповідний уповноважений орган вживає необхідних заходів, якщо це необхідно, спільно з уповноваженим органом, який подає запит, якомога швидше та не пізніше ніж протягом трьох місяців з дати подання запиту.

6. Якщо встановлено невідповідність, уповноважений орган держави-члена, що видав затвердження типу ЄС для системи, компонента чи окремого технічного вузла або для незавершеного транспортного засобу, вживає заходів, зазначених у частині 1.

Уповноважені органи інформують один одного протягом місяця про будь-яке відкликання затвердження типу ЄС та про причини такого відкликання.

7. Якщо уповноважений орган, який видав затвердження типу ЄС, оскаржує невідповідність, про яку йому повідомлено, відповідні держави-члени намагаються врегулювати спір. Комісію інформують та, за необхідності, вона проводить відповідні консультації з метою досягнення врегулювання.

▼В**Стаття 50*****Надання на ринок та введення в експлуатацію частин або обладнання, які можуть становити істотний ризик для правильного функціонування основних систем***

1. Частини або обладнання, які можуть становити істотний ризик для правильного функціонування систем, що мають важливе значення для безпеки транспортного засобу або його екологічних характеристик, не надають на ринку, не реєструють або не вводять в і забороняють експлуатацію, якщо тільки вони не отримали дозвіл від уповноваженого органу відповідно до частин 1 та 4 статті 51.

2. Для забезпечення планомірного застосування частини 1 Комісія може ухвалити імплементаційні акти, щоб скласти перелік таких частин або обладнання на основі наявної інформації, зокрема інформації, повідомленої державами-членами, щодо:

(а) істотності ризику для безпеки чи екологічних характеристик транспортних засобів, обладнаних відповідними частинами чи обладнанням;

(б) можливого впливу на споживачів та виробників вторинного ринку введення відповідно до цієї статті можливої вимоги щодо дозволу на частини або обладнання.

Ці виконавчі акти ухвалюють відповідно до процедури експертизи, зазначеної у частині 2 статті 73.

3. Частина 1 не поширюють на оригінальні частини чи обладнання та на частини або обладнання, які мають затвердження типу згідно з будь-яким із актів, наведених у додатку II, за винятком випадків, коли затвердження стосується інших аспектів, крім тих, що висвітлені в частині 1.

Частину 1 не застосовують до частин або обладнання, вироблених винятково для гоночних автомобілів, не призначених для використання на дорогах загального користування. Якщо частини або обладнання, наявні у переліку, визначеному імплементаційним актом, згаданим у частині 2, мають подвійне використання як для перегонів так і на дорозі, такі частини або обладнання не можуть бути надані широкому загалу для використання в дорожніх транспортних засобах, якщо тільки вони відповідають вимогам цієї статті. За необхідності, Комісія ухвалює положення щодо ідентифікації частин або обладнання, згаданих у цій частині.

4. Комісія уповноважена ухвалювати делеговані акти відповідно до статті 75 щодо вимог, яким повинні відповідати деталі та обладнання, зазначені у частині 1 цієї статті.

▼B

Такі вимоги можуть базуватися на діях, перерахованих у додатку II, або можуть складатися з порівняння деталей або обладнання за характеристиками екологічності чи безпечності оригінального транспортного засобу або будь-якої його частини, якщо це доречно. У будь-якому випадку вимоги повинні гарантувати, що деталі або обладнання не погіршують функціонування таких систем, що мають важливе значення для безпечності транспортного засобу або його екологічних характеристик.

Стаття 51

Частини або обладнання, які можуть становити істотний ризик для правильного функціонування основних систем транспортних засобів — пов'язані вимоги

1. Для цілей частини 1 статті 50 виробник частин або обладнання подає до уповноваженого органу заявку, яку супроводжує протоколом випробувань,

складеним призначеною технічною службою, яка підтверджує, що частини або обладнання, для яких вимагають дозвіл, відповідають вимогами, зазначеними у частині 4 статті 50. Виробник може подати лише одну заявку на затвердження типу частини лише одному уповноваженому органу.

Якщо цього вимагає компетентний орган іншої держави-члена, уповноважений орган, який видав дозвіл, протягом одного місяця з моменту отримання цього запиту надсилає першому копію запитуваного дозволу разом із додатками за допомогою загальної безпечної електронної системи обміну. Копія може також мати форму захищеного електронного файлу.

2. Заявка повинна містити дані про виробника деталей або обладнання, тип, номер частини та ідентифікаційний номер частин або обладнання, найменування виробника транспортного засобу, тип транспортного засобу та, за необхідності, рік виготовлення або будь-яку іншу інформацію, що дозволяє ідентифікувати транспортний засіб, на який мають бути встановлені частини або обладнання.

Коли уповноважений орган переконається, беручи до уваги звіт про випробування та інші докази, що відповідні частини або обладнання відповідають вимогам, зазначеним у частині 4 статті 50, він надає дозвіл частинам або обладнанню щодо надання на ринок та введення в експлуатацію відповідно до абзацу другого частини 4 цієї статті.

Уповноважений орган негайно видає виробнику сертифікат.

▼**B**

3. Комісія може ухвалити імплементаційні акти з метою встановлення шаблону та системи нумерації сертифіката, зазначеного у абзаці третьому частини 2 цієї статті. Такі імплементаційні акти ухвалюють відповідно до процедури експертизи, зазначеної у частині 2 статті 73.

4. Виробник повинен негайно повідомити уповноважений орган, який видав дозвіл, про будь-які зміни, що впливають на умови, за яких він був виданий. Цей уповноважений орган повинен вирішити, чи потрібно переглядати або переоформляти дозвіл та чи необхідні подальші випробування.

Виробник несе відповідальність за забезпечення того, щоб деталі або обладнання вироблялись і продовжували вироблятися в умовах, за яких було видано дозвіл.

5. Перед наданням дозволу уповноважений орган повинен перевірити наявність задовільних механізмів та процедур для забезпечення ефективного контролю відповідності виробництва.

Якщо уповноважений орган виявить, що умови для видачі дозволу більше не виконують, він пропонує виробнику вжити необхідних заходів для

забезпечення повернення деталей або обладнання у відповідність. За необхідності він відкликає дозвіл.

6. Уповноважені органи різних держав-членів повинні доводити до відома Комісії будь-які незгоди щодо дозволу, зазначеного у другому абзаці частини 2. Комісія вживає відповідних заходів для вирішення розбіжностей, зокрема, де це необхідно, вимагаючи відкликання дозволу після консультації з уповноваженими органами.

7. Поки не буде встановлено перелік, зазначений у частині 2 статті 50, держави-члени можуть дотримуватися національних положень, що стосуються частин або обладнання, які можуть впливати на відповідне функціонування систем, важливих для безпечності транспортного засобу або його екологічних характеристик.

Стаття 52

Відкликання транспортних засобів, систем, компонентів або окремих технічних вузлів

▼В 1. Якщо виробник, якому було надано затвердження типу ЄС на весь транспортний засіб, зобов'язаний, відповідно до Регламенту (ЄС) № 765/2008, відкликати транспортні засоби, надані на ринок, зареєстровані або такі, за введення в експлуатацію яких виробник відповідав, оскільки система, компонент або окремих технічний вузол, встановлені на транспортному засобі, становлять істотний ризик для безпеки, охорони здоров'я або охорони навколишнього середовища, незалежно від того, чи вони затверджені належним чином відповідно до цього регламенту, або оскільки частина, що не підпадає під дію будь-яких вимог, передбачених законодавством про затвердження типу, становить істотний ризик для безпеки, охорони здоров'я та навколишнього середовища, то виробник негайно повідомляє про це уповноважений орган, який надав затвердження типу транспортного засобу.

2. Якщо виробник систем, компонентів або окремих технічних вузлів, якому було надано затвердження типу ЄС, зобов'язаний, відповідно до Регламенту (ЄС) № 765/2008, відкликати системи, компоненти або окремі технічні вузли, які були надані на ринку або за введення в експлуатацію яких відповідав виробник, оскільки вони становлять істотний ризик для безпеки, охорони праці, здоров'я та навколишнього середовища, незалежно від того, чи затверджені вони належним чином відповідно до цього регламенту, виробник негайно повідомляє про це уповноважений орган, який надав затвердження типу.

3. Виробник пропонує уповноваженому органу набір відповідних засобів захисту для нейтралізації істотного ризику, згаданого в частинах 1 і 2.

Уповноважений орган негайно повідомляє про запропоновані засоби захисту уповноваженим органам інших держав-членів.

Уповноважені органи забезпечують ефективне застосування засобів захисту у відповідних державах-членах.

4. Якщо відповідний уповноважений орган вважає, що засоби захисту є недостатніми або не впроваджені достатньо швидко, він повинен негайно повідомити уповноважений орган, який надав затвердження типу ЄС.

Потім уповноважений орган, який видав затвердження типу ЄС, повинен повідомити про це виробника. Якщо виробник не пропонує та не вживає ефективних корегувальних заходів, уповноважений орган, який видав затвердження типу ЄС, вживає всіх необхідних захисних заходів, зокрема скасування затвердження типу ЄС. У разі відкликання затвердження типу ЄС уповноважений орган протягом одного місяця після такого відкликання повідомляє виробника, уповноважені органи інших держав-членів та Комісію рекомендованим листом або еквівалентними електронними засобами.

Стаття 53

Повідомлення про рішення та надані засоби захисту

▼**B** 1. На підставі усіх рішень, ухвалених відповідно до цього регламенту, та всіх рішень, що відмовляють у наданні або відкликають затвердження типу ЄС, відмовляють у реєстрації, забороняють або обмежують надання на ринку, реєстрацію чи введення в експлуатацію транспортного засобу або вимагають виведення транспортного засобу з ринку детально зазначаючи причини, на яких таке ґрунтується.

2. Про будь-яке таке рішення повідомляють заінтересовану сторону, яку одночасно інформують про засоби захисту, що надають їй відповідно до законодавства, яке діє у відповідній державі-члені, та про граничні строки для здійснення таких засобів.

РОЗДІЛ XIII МІЖНАРОДНІ ПРАВИЛА

Стаття 54

Правила ООН, необхідні для затвердження типу ЄС

1. Правила ООН або поправки до них, за які Союз проголосував, або до яких Союз приєднався і які наведені в цьому регламенті або в делегованих актах,

ухвалених відповідно до цього регламенту, є частиною вимог до затвердження типу ЄС транспортного засобу.

2. Уповноважені органи держав-членів визнають затвердження типу, видані згідно з правилами ООН, зазначеними в частині 1, і, де це застосовно, відповідні знаки затвердження замість відповідних затверджень типу та знаків затвердження, наданих відповідно до цього регламенту, та делегованих актів, ухвалених відповідно до цього регламенту.

3. Якщо Союз проголосував за Правила ООН або їхні поправки з метою затвердження типу транспортного засобу ЄС, Комісія ухвалює делегований акт відповідно до статті 75, щоб зробити Правила ООН або зміни до нього обов'язковими та внести зміни до цього регламенту або, відповідно, внести зміни до делегованих актів, ухвалених відповідно до цього регламенту.

У цьому делегованому акті зазначають дати примусового застосування Правил ООН або поправок до них, а також перехідні положення, де це доречно.

Комісія ухвалює окремі делеговані акти, що вказують на обов'язковість застосування Правил ООН.

▼В

РОЗДІЛ XIV НАДАННЯ ТЕХНІЧНОЇ ІНФОРМАЦІЇ

Стаття 55

Інформація, призначена для користувачів

1. Виробник не може надавати будь-яку технічну інформацію, що стосується технічних описів, передбачених цим регламентом, або делегованими чи імплементаційними актами, ухваленими відповідно до цього регламенту, яка відрізняється від технічних описів, затверджених уповноваженим органом.

2. Якщо це передбачено делегованим або імплементаційним актом, ухваленим відповідно до цього регламенту, виробник надає користувачам всю відповідну інформацію та необхідні інструкції, що описують будь-які особливі умови чи обмеження, пов'язані з використанням транспортного засобу, системи, компонента чи окремого технічного вузла.

3. Інформацію, згадану в частині 2, надають офіційною мовою або мовами держави-члена, де транспортний засіб надають на ринку, реєструють або вводять в експлуатацію. Після прийняття уповноваженим органом такої інформації надають у посібнику користувача.

Стаття 56

Інформація, призначена для виробників компонентів або окремих технічних вузлів

1. Виробник транспортного засобу повинен надати виробникам компонентів або окремих технічних вузлів усі відомості, необхідні для затвердження типу ЄС компонентів або окремих технічних вузлів або отримання дозволу відповідно до статті 50, зокрема, де це можливо, кресленики, згадані в делегованих та імплементаційних актах, ухвалених відповідно до цього регламенту.

Виробник транспортного засобу може накласти обов'язкову угоду на виробників компонентів або окремих технічних вузлів для захисту конфіденційності будь-якої інформації, яка не є загальнодоступною, зокрема інформації, що стосується прав інтелектуальної власності.

2. Виробник компонентів або окремих технічних вузлів як власник сертифіката про затвердження типу ЄС, що відповідно до частини 4 статті 31 містить обмеження щодо використання та/або спеціальні умови монтажу, надає всю детальну інформацію щодо цього виробнику транспортного засобу.

▼B Якщо це передбачено делегованим актом, ухваленим відповідно до цього регламенту, виробник компонентів або окремих технічних вузлів надає разом із виготовленими компонентами або окремими технічними вузлами інструкції стосовно обмежень щодо використання та/або спеціальних умов монтажу.

РОЗДІЛ XV

ДОСТУП ДО ІНФОРМАЦІЇ З РЕМОНТУ ТА ОБСЛУГОВУВАННЯ

Стаття 57

Зобов'язання виробників

1. Виробники забезпечують необмежений доступ до інформації про ремонт та технічне обслуговування транспортних засобів незалежним суб'єктам господарювання через веб-сайти, що використовують застандартизований формат, легко доступним та оперативним способом. Такий доступ надають, зокрема, способом, який є недискримінаційним у порівнянні з інформуванням або наданням доступу уповноваженим дилерам та ремонтникам. Це зобов'язання не застосовують, якщо транспортний засіб було затверджено як транспортний засіб малої серії.

2. Поки Комісія не ухвалить загального стандарту, інформацію, зазначену в частині 1, подають послідовно так, щоб вона могла бути оброблена незалежними суб'єктами господарювання з розумними зусиллями.

Виробники також повинні надавати навчальні матеріали для незалежних суб'єктів господарювання, уповноважених дилерів та ремонтників.

3. Інформація, згадана в частині 1, повинна, як мінімум, містити:

- (a) однозначний ідентифікаційний номер транспортного засобу;
- (b) довідники з обслуговування, зокрема і записи про ремонт та технічне обслуговування, графіки обслуговування;
- (c) технічні посібники та бюлетені технічних служб;
- (d) інформацію про компоненти та діагностування (наприклад, мінімальні та максимальні теоретичні значення для вимірювань);
- (e) електричні схеми;
- (f) діагностичні коди несправностей, зокрема й коди виробника;
- (g) ідентифікаційні номери та номери перевірки калібрування програмного забезпечення, застосовні до типу транспортного засобу;
- (h) інформацію стосовно власних запатентованих інструментів та обладнання та інформацію, що отримують за допомогою таких інструментів та обладнання;

▼**B** (i) інформацію про записи даних та дані двонаправленого моніторингу та випробувань;

(j) вимоги до працівників-виконавців роботи.

4. Уповноважених дилерів або ремонтників в системі розподілу даного виробника транспортних засобів вважають незалежними суб'єктами господарювання для цілей цього регламенту в тій мірі, в якій вони надають послуги з ремонту або технічного обслуговування транспортних засобів, щодо яких вони не є членами мережі системи розподілу виробника.

5. Інформація про ремонт та технічне обслуговування КТЗ повинна бути завжди доступною, за винятком випадків, коли таке необхідно для цілей технічного обслуговування інформаційної системи.

6. Для цілей виготовлення та обслуговування сумісних із OBD замінних або запасних частин, діагностичних інструментів та випробувального устаткування виробники надають відповідну інформацію щодо ремонту та технічного обслуговування OBD та транспортних засобів на недискримінаційній

основі будь-якому зацікавленому виробнику або ремонтнику компонента, діагностичного інструмента або випробувального устаткування.

7. Для цілей проектування та виготовлення транспортних засобів, обладнання для транспортних засобів з альтернативним паливом виробники повинні надавати відповідну інформацію щодо ремонту та технічного обслуговування OBD та транспортних засобів на недискримінаційній основі будь-якому зацікавленому виробнику, монтажнику або ремонтнику обладнання для транспортних засобів з альтернативним паливом.

8. Подаючи заявку на затвердження типу ЄС, виробник повинен надати уповноваженому органу доказ відповідності цьому регламенту стосовно інформації, яка передбачена цією статтею.

У випадку, якщо така інформація відсутня або не відповідає цьому регламенту, делегованим та імплементаційним актам, ухваленим відповідно до цього регламенту, на час подання заявки на затвердження типу ЄС, виробник повинен надати її протягом шести місяців з дати затвердження типу.

Комісія може ухвалити імплементаційні акти з метою встановлення шаблону сертифіката про доступ до OBD КТЗ та до інформації про ремонт та технічне обслуговування транспортних засобів, що надає такий доказ відповідності уповноваженому органу. Такі імплементаційні акти ухвалюють відповідно до процедури експертизи, визначеної у частині 2 статті 73.

▼В

9. Якщо такого підтвердження відповідності не надано протягом строку, зазначеного у другому абзаці частини 8, уповноважений орган вживає відповідних заходів для забезпечення відповідності.

10. Виробник надає подальші зміни та доповнення до інформації про ремонт та технічне обслуговування транспортних засобів на своїх веб-сайтах одночасно з тим, як їх надають уповноваженим ремонтникам.

11. Якщо записи про ремонт та технічне обслуговування транспортного засобу зберігають в центральній базі даних виробника транспортного засобу або від його імені, незалежні ремонтники повинні мати доступ до таких записів безкоштовно та мати можливість впроваджувати інформацію про ремонт та технічне обслуговування, якої вони мають дотримуватися.

12. Комісія уповноважена ухвалювати відповідно до статті 75 делеговані акти, що встановлюють детальні вимоги стосовно доступу до інформації про ремонт та технічне обслуговування, зокрема технічні специфікації, що стосуються способу надання інформації про ремонт та технічне обслуговування КТЗ.

Стаття 58

Зобов'язання щодо декількох власників затвердження типу

1. У разі поетапного затвердження типу або багатоступеневого затвердження типу виробник, відповідальний за відповідність затвердження типу, також несе відповідальність за передачу інформації про ремонт, що стосується конкретної системи, компонента або окремого технічного вузла або конкретного етапу як для кінцевого виробника, так і для незалежних суб'єктів господарювання.

2. Кінцевий виробник несе відповідальність за надання суб'єктам господарювання інформації стосовно всього транспортного засобу.

Стаття 59

Плата за доступ до інформації про ремонт та технічне обслуговування транспортних засобів

1. Виробники можуть стягувати розумні та пропорційні збори за доступ до інформації про ремонт та технічне обслуговування транспортних засобів, охопленої цим регламентом. Плата не може бути обґрунтованою або пропорційною, якщо вона перешкоджає доступу, не враховуючи, в якій мірі її використовує незалежний суб'єкт господарювання.

▼В

2. Виробники надають доступ до інформації про ремонт та технічне обслуговування транспортних засобів на певну кількість днів, місяців або років, плату за доступ до такої інформації змінюють згідно з відповідними періодами часу, протягом яких надають доступ.

Стаття 60

Форум з питань доступу до інформації про транспортні засоби

Сферу діяльності Форуму з питань доступу до інформації про транспортні засоби, створеного відповідно до частини 9 статті 13 Регламенту Комісії (ЄС) № 692/2008 від 18 липня 2008 року про впровадження та внесення змін до Регламенту (ЄС) № 715/2007 року Європейського Парламенту та Ради про затвердження типу колісних транспортних засобів стосовно шкідливих викидів легких пасажирських транспортних засобів та транспортних засобів комерційного призначення (Євро-5 та Євро-6) та про доступ до інформації про ремонт та технічне обслуговування транспортних засобів ⁽²⁸⁾, поширюють на транспортні засоби, на які поширюють дію цього регламенту.

²⁸ ОВ L 199, 28.7.2008, с. 1.

На підставі доказів навмисного або ненавмисного зловживання OBD та інформацією про ремонт та технічне обслуговування автомобілів, Форум, згаданий в абзаці першому, консультує Комісію стосовно заходів щодо запобігання такому зловживанню інформацією.

РОЗДІЛ XVI ПРИЗНАЧЕННЯ ТА ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО СТВОРЕННЯ ТЕХНІЧНИХ СЛУЖБ

Стаття 61

Вимоги, що стосуються технічних служб

1. Уповноважені органи, які призначають технічну службу, гарантують до призначення такої технічної служби відповідно до статті 63, що вона відповідає вимогам, наведеним у частинах 2 – 9 цієї статті.

2. Без шкоди для частини 1 статті 64, технічну службу створюють відповідно до національного законодавства держави-члена, вона є юридичною особою.

3. Технічна служба є стороннім органом, незалежним від процесу проектування, виготовлення, постачання або обслуговування транспортного засобу, системи, компонента чи окремого технічного вузла, який вона оцінює.

▼В Організація, що належить бізнес-асоціації або професійній федерації, які представляють підприємства, що беруть участь у проектуванні, виробництві, забезпеченні, складанні, використанні або технічному обслуговуванні транспортних засобів, систем, компонентів або окремих технічних вузлів, які вона оцінює, випробовує або перевіряє, може за умови, що її незалежність та відсутність будь-якого конфлікту інтересів продемонстровано, вважатися такою, що відповідає вимогам першого абзацу цієї частини.

4. Технічна служба, її керівництво вищого рівня та персонал, відповідальний за виконання категорій діяльності, на які вони призначені відповідно до частини 1 статті 63, не повинні бути проектувальником, виробником, постачальником або обслуговувачем транспортних засобів, систем, компонентів або окремих технічних вузлів, які вони оцінюють, а також не повинні представляти сторони, які беруть участь у такій діяльності. Це не забороняє використання перевірених транспортних засобів, систем, компонентів або окремих технічних вузлів, зазначених у частині 3 цієї статті, які необхідні для роботи технічної служби або використання таких транспортних засобів, систем, компонентів або окремих технічних вузлів в особистих цілях.

Технічна служба забезпечує відсутність впливу діяльності її дочірніх підприємств або субпідрядників на конфіденційність, об'єктивність або неупередженість щодо категорій діяльності, для яких вона призначена.

5. Технічна служба та її персонал повинні виконувати діяльність стосовно категорій, для яких вона призначена, з найвищим ступенем професійної доброчесності та з необхідною технічною компетентністю у конкретній галузі, і бути вільними від будь-якого тиску та стимулів, особливо фінансових, які можуть вплинути на їх судження або результати їх оціночної діяльності, особливо від тиску або стимулів, які створюють особи або групи осіб, зацікавлених у результатах такої діяльності.

6. Технічна служба повинна бути здатною виконувати діяльність, всіх категорій на виконання яких вона була призначена відповідно до частини 1 статті 63, демонструючи на задоволення вимог уповноваженого органу, який її призначив, що вона має:

(а) персонал з відповідними навичками, спеціальними технічними знаннями та професійною підготовкою, а також достатнім та належним досвідом для виконання завдань;

▼B (b) описи процедур, що стосуються категорій діяльності, для виконання яких вона прагне бути призначеною, забезпечуючи прозорість та відтворюваність таких процедур;

(c) процедури виконання категорій діяльності, для яких вона прагне бути призначеною, які належним чином враховують ступінь складності технології відповідного транспортного засобу, системи, компонента чи окремого технічного вузла, а також масу або послідовний характер виробничого процесу; і

(d) засоби, необхідні для належного виконання завдань, пов'язаних з категоріями діяльності, для виконання яких вона прагне бути призначеною, і що вона має доступ до усього необхідного обладнання чи устаткування.

Крім того, вона демонструє уповноваженому органу, який її призначив, свою відповідність стандартам, наведеним у делегованих актах, ухвалених згідно зі статтею 65, що стосуються категорій діяльності, для виконання яких вона призначена.

7. Необхідно гарантувати неупередженість технічних служб, їх керівництва вищого рівня та персоналу, що здійснює оцінку. Вони не повинні займатися будь-якою діяльністю, яка може суперечити незалежності їх суджень або добросовісності стосовно категорій діяльності, для виконання яких вони призначені.

8. Технічні служби повинні укласти договір страхування відповідальності, пов'язаної з їхньою діяльністю, якщо відповідальність не бере на себе держава-член відповідно до національного законодавства або якщо сама держава-член безпосередньо не відповідає за оцінку відповідності.

9. Персонал технічної служби повинен дотримуватись професійної таємниці щодо всієї інформації, отриманої під час виконання своїх завдань згідно з цим регламентом або будь-яким регламентом національного законодавства, що вводить його в дію, за винятком інформації стосовно уповноваженого органу затвердження типу або стосовно випадків, де це вимагає Союз чи національне законодавство. Права власності повинні бути захищені.

Стаття 62

Дочірні компанії та субпідрядники технічних служб

1. Технічні служби можуть передавати субпідрядникам деякі їхні категорії діяльності, для виконання яких вони були призначені відповідно до частини 1 статті 63, або доручати такі категорії діяльності дочірнім компаніям лише за згодою уповноваженого органу, що призначає технічну службу.

▼В 2. Якщо технічна служба передає на субпідряд конкретні завдання, пов'язані з категоріями діяльності, для виконання яких вона призначена, або звертається до дочірньої компанії, вона забезпечує відповідність субпідрядника або дочірньої компанії вимогам, викладеним у статті 61, та відповідно інформує про це уповноважений орган, що призначає технічну службу.

3. Технічні служби несуть повну відповідальність за завдання, які виконує будь-який із їх субпідрядників або дочірніх підприємств, де б вони не були створені.

4. Технічні служби повинні зберігати у розпорядженні уповноваженого органу, що призначає технічну службу, відповідні документи, що стосуються оцінки кваліфікації субпідрядника або дочірньої компанії та завдань, що вони виконують.

Стаття 63

Призначення технічних служб

1. Технічні служби призначають для виконання однієї або декількох з таких категорій діяльності залежно від сфери їх компетенції:

(а) категорія А: технічні служби, які проводять на власних потужностях випробування, зазначені у цьому регламенті та в актах, наведених у додатку II;

(b) категорія В: технічні служби, які здійснюють нагляд за випробуваннями, згаданими у цьому регламенті та в актах, наведених у додатку II, де такі випробування проводяться у приміщеннях виробника або у приміщеннях третьої сторони;

(c) категорія С: технічні служби, які регулярно оцінюють та контролюють процедури виробника для контролю відповідності виробництва;

(d) категорія D: технічні служби, які здійснюють нагляд або проводять випробування чи інспекції з метою нагляду за відповідністю виробництва.

2. Уповноважений орган можуть призначити технічною службою для виконання одного або декількох видів діяльності, зазначених у частині 1.

3. Технічні служби третьої країни, крім визначених відповідно до статті 64, можуть бути повідомлені для цілей статті 67, але лише якщо таке визнання технічних служб передбачено двосторонньою угодою між Союзом та відповідною третьою країною. Це не заважає технічній службі, створеній відповідно до національного законодавства держави-члена відповідно до частини 2 статті 61, створювати дочірні підприємства у третіх країнах за умови, що дочірніми компаніями безпосередньо управляє та контролює призначена технічна служба.

▼B

Стаття 64

Акредитована внутрішня технічна служба виробника

1. Акредитована внутрішня технічна служба виробника може бути призначена лише для діяльності категорії А з урахуванням технічних вимог, для яких самовипробування дозволено делегованим актом, ухваленим відповідно до цього регламенту. Ця технічна служба складає окрему і самостійну частину підприємства і не бере участі у проектуванні, виробництві, постачанні чи технічному обслуговуванні транспортних засобів, систем, компонентів або окремих технічних вузлів, які вона оцінює.

2. Акредитована внутрішня технічна служба повинна відповідати таким вимогам:

(a) на додаток до призначення уповноваженим органом держави-члена, її акредитує національний орган з акредитації, як визначено у частині 11 статті 2 Регламенту (ЄС) № 765/2008, та відповідно до стандартів та процедур, зазначених у статті 65 цього регламенту;

(b) акредитована внутрішня технічна служба та її персонал мають бути організаційно вирізненими та мати методи звітування, в рамках підприємства,

частиною якого вони є, які забезпечують їх неупередженість та демонструють це відповідному національному органу з акредитації;

(с) ні акредитована внутрішня технічна служба, ні її персонал не повинні займатися будь-якою діяльністю, яка може суперечити незалежності їх суджень або добросовісності стосовно категорій діяльності, для яких вони призначені;

(d) акредитована внутрішня технічна служба надає свої послуги винятково підприємству, частиною якого вона є.

3. Про акредитовану внутрішню технічну службу не повідомляють Комісії для цілей статті 67, але інформацію щодо її акредитації надає підприємство, частиною якого вона є, або національний орган з акредитації уповноваженому органу на запит цього органу.

▼B***Стаття 65******Процедури для визначення стандартів ефективності та оцінки технічних служб***

З метою забезпечення відповідності технічних служб однаково високим стандартам ефективності у всіх державах-членах Комісія має право ухвалювати делеговані акти відповідно до статті 75 щодо стандартів, яких повинні дотримуватися технічні служби, та процедур їх оцінки відповідно до статті 66 та їх акредитації відповідно до статті 64.

Стаття 66***Оцінка навичок технічної служби***

1. Уповноважений орган, що призначає технічну службу, складає звіт про оцінку, яким показує, що технічна служба-кандидат пройшла оцінку на відповідність вимогам цього регламенту та делегованих актів, ухвалених відповідно до цього регламенту. Цей звіт може містити сертифікат про акредитацію, виданий органом з акредитації.

2. Оцінку, на якій базується звіт, згаданий у частині 1, проводять відповідно до положень, наведених у делегованому акті, ухваленому відповідно до статті 65. Звіт про оцінку переглядають щонайменше кожні три роки.

3. Звіт про оцінку надсилають Комісії за запитом. У таких випадках, а також коли оцінка не базується на сертифікаті про акредитацію, виданому національним органом з акредитації, який засвідчує, що технічна служба відповідає вимогам цього регламенту, уповноважений орган, що призначає технічну службу, повинен надати Комісії документальні докази, які

підтверджують компетентність технічної служби та механізми, що забезпечують регулярний моніторинг технічної служби уповноваженим органом, що призначає технічну службу, та відповідають вимогам цього регламенту і делегованих актів, ухвалених відповідно до цього регламенту.

Уповноважений орган затвердження типу, який має намір бути призначеним технічною службою відповідно до частини 2 статті 63, повинен задокументувати відповідність оцінюванням, проведеним аудитором незалежно від діяльності, що оцінюється. Такі аудиторів можуть бути з тієї самої організації за умови, що ними керують окремо від персоналу, що здійснює оцінювану діяльність.

4. Акредитована внутрішня технічна служба повинна відповідати відповідним положенням цієї статті.

Стаття 67

Процедури повідомлення

1. Держави-члени повідомляють Комісії ім'я, адресу, електронну адресу, відповідальних осіб та категорію діяльності щодо кожної призначеної ними технічної служби, а також про будь-які подальші зміни цих призначень. У повідомленні зазначають, щодо яких предметів перевірки, наведених у додатку II, призначено технічні служби.

▼B

2. Технічна служба може проводити діяльність, зазначену у частині 1 статті 63, від імені уповноваженого органу, відповідального за затвердження типу, лише якщо про неї попередньо повідомили Комісії відповідно до частини 1 цієї статті.

3. Одна і та ж технічна служба може бути призначена кількома уповноваженими органами, що призначають технічні служби, а держави-члени цих уповноважених органів, що призначають технічні служби, можуть повідомляти про таку технічну службу, незалежно від категорії чи категорій діяльності, які вона буде проводити відповідно до частини 1 статті 63.

4. Комісію повідомляють про будь-які подальші відповідні зміни до призначення.

5. Якщо конкретну організацію або компетентний орган, які здійснюють діяльність, не зазначено в частині 1 статті 63, потрібно призначити в порядку застосування акта, зазначеного в додатку II, повідомлення роблять відповідно до цієї статті.

6. Комісія публікує на своєму веб-сайті перелік та контактні дані технічних служб, про які було повідомлено відповідно до цієї статті.

Стаття 68

Зміни до позначень

1. Якщо уповноважений орган, що призначає технічні служби, встановив або був проінформований, що призначена ним технічна служба більше не відповідає вимогам, встановленим цим регламентом, або що вона не виконує своїх зобов'язань, уповноважений орган, що призначає технічні служби, повинен відповідно обмежити, призупинити або відкликати призначення, залежно від значимості невиконання таких вимог або зобов'язань. Держава-член, яка повідомила цю технічну службу, негайно інформує про це Комісію. Комісія повинна відповідно змінити опубліковану інформацію, зазначену в частині 6 статті 67.

▼**B**

2. У разі обмеження, призупинення або відкликання призначення або коли технічна служба припинила свою діяльність, уповноважений орган, що призначає технічні служби, вживає належних заходів для забезпечення того, щоб файли цієї технічної служби або оброблялися іншою технічною службою, або залишилися доступними для уповноваженого органу, що призначає технічні служби, чи для органів ринкового нагляду на їх прохання.

Стаття 69

Сумніви стосовно компетентності технічних служб

1. Комісія розслідує всі випадки, коли вона має сумніви — або до таких сумнівів привертають її увагу — стосовно компетентності технічної служби або щодо подальшого виконання технічною службою вимог та обов'язків, які вона повинна виконувати.

2. Держава-член уповноваженого органу, що призначає технічні служби, надає Комісії на запит всю інформацію, що стосується підстав для призначення або підтримки призначення відповідної технічної служби.

3. Комісія забезпечує конфіденційне оброблення всієї конфіденційної інформації, отриманої в ході її розслідування.

4. Якщо Комісія переконується, що технічна служба не відповідає або більше не відповідає вимогам щодо її призначення, вона відповідно інформує державу-член уповноваженого органу, що призначає технічні служби, з метою встановлення, у співпраці з цією державою-членом, необхідних корегувальних заходів, і вимагає від держави-члена вжити таких корегувальних заходів, зокрема і скасування призначення, якщо це необхідно.

Стаття 70

Оперативні зобов'язання технічних служб

1. Технічні служби повинні виконувати діяльність відповідно до видів категорій, на які вони були призначені від імені уповноваженого органу і відповідно до процедур оцінки та випробувань, передбачених цим регламентом та актами, наведеними в додатку II.

Технічні служби повинні здійснювати нагляд або самі проводити випробування, необхідні для затвердження або інспекцій, як це встановлено у цьому регламенті або в одному з актів, наведених у додатку II, за винятком випадків, коли дозволені альтернативні процедури. Технічні служби не повинні проводити випробування, оцінки або інспекції, стосовно яких вони не були належним чином призначені своїм уповноваженим органом.

▼B

2. Технічні служби повинні завжди:

(а) дозволяти уповноваженому органу, що призначає технічні служби, спостерігати за діями технічної служби під час оцінки відповідності, якщо це доречно; і

(б) без шкоди для частини 9 статті 61 та статті 71, надавати уповноваженому органу, що призначив ці технічні служби, таку інформацію про свої категорії видів діяльності, що підпадає під сферу дії цього регламенту, яку можуть вимагати.

3. Якщо технічна служба виявляє, що вимоги, викладені в цьому регламенті, не були виконані виробником, вона повідомляє про це уповноваженому органу, що призначає технічні служби, щоб такий уповноважений орган вимагав від виробника вжити відповідних корегувальних заходів, а згодом не видавати сертифікат про затвердження типу, поки відповідні корегувальні заходи не були вжиті для задоволення вимог уповноваженого органу.

4. Якщо під час контролю відповідності виробництва після видачі сертифіката про затвердження типу, технічна служба, що діє від імені уповноваженого органу, виявляє, що транспортний засіб, система, компонент або окремий технічний вузол більше не відповідає положенням цього регламенту, вона повідомляє про це орган затвердження типу, що призначає технічні служби. Уповноважений орган повинен вжити відповідних заходів, передбачених статтею 33.

Стаття 71

Інформаційні зобов'язання технічних служб

1. Технічні служби повідомляють уповноваженому органу, що призначає технічні служби, про таке:

(а) будь-яку виявлену невідповідність, яка може впливати на відмови, обмеження, призупинення або відкликання сертифіката про затвердження типу;

(б) будь-які обставини, що впливають на сферу застосування та умови їх призначення;

(с) будь-який запит про інформацію, який вони отримували від органів ринкового нагляду з питань їхньої діяльності.

2. На запит уповноваженого органу, що призначив ці технічні служби, технічні служби надають інформацію про діяльність у межах їх призначення та про будь-яку іншу діяльність, що виконується, зокрема транскордонну діяльність та підряд.

▼В

РОЗДІЛ XVII

ІМПЛЕМЕНТАЦІЙНІ ТА ДЕЛЕГОВАНІ АКТИ

Стаття 72

Імплементційні акти

Для досягнення цілей цього регламенту та з метою встановлення єдиних умов для імплементції цього регламенту Комісія відповідно до процедури експертизи, зазначеної у частині 2 статті 73, ухвалює імплементційні акти, що встановлюють такі імплементційні заходи:

(а) шаблон заяви виробника щодо збереження відповідності нормам функційних систем, частин та обладнання, що мають важливе значення для безпеки, як визначено у частині 7 статті 22;

(б) шаблони інформаційного документа та інформаційної підшивки, визначені у частині 4 статті 27;

(с) систему нумерації сертифікатів про затвердження типу ЄС, що визначена у частині 4 статті 29;

(д) шаблон сертифіката про затвердження типу ЄС, визначений у частині 2 статті 30;

(е) шаблон для таблиці результатів випробувань, який додають до сертифіката про затвердження типу ЄС, як визначено в частині 3 статті 30;

- (f) шаблон для переліку застосовних вимог або актів, як визначено у частині 6 статті 30;
- (g) загальні вимоги до формату звіту про випробування, визначені у частині 1 статті 32;
- (h) шаблон сертифіката відповідності, як визначено у частині 2 статті 38;
- (i) зразок знака затвердження типу ЄС, як визначено у частині 3 статті 39;
- (j) дозволи на звільнення від затверджень типу ЄС для нових технологій або нових концепцій, як визначено у частині 3 статті 40;
- (k) шаблон сертифіката про затвердження типу та сертифіката відповідності щодо нових технологій або нових концепцій визначених у частині 4 статті 40;
- (l) дозволи державам-членам на розширення затвердження типу, як визначено у частині 2 статті 41;
- (m) перелік частин та обладнання, як визначено у частині 2 статті 50;
- ▼**B** (n) шаблон та систему нумерації сертифіката, згаданого у частині 3 статті 51, а також усі аспекти, що стосуються процедури дозволу, визначено у цій статті;
- (o) шаблон сертифіката, що забезпечує доказ відповідності для уповноваженого органу, як визначено у частині 8 статті 57.

Стаття 73

Процедура комітету

1. Комісії допомагає Технічний комітет з питань механічних транспортних засобів, створений статтею 40 Директиви 2007/46/ЄС. Цей комітет є комітетом у значенні Регламенту (ЄС) № 182/2011.

2. Коли роблять посилання на цю частину, застосовують статтю 5 Регламенту (ЄС) № 182/2011.

Якщо комітет не надає висновку, Комісія не ухвалює проєкт імплементаційного акта, застосовують третій абзац частини 4 статті 5 Регламенту (ЄС) № 182/2011.

Стаття 74

Змінення додатків

Без шкоди для інших положень цього регламенту, що стосуються змін додатків, Комісія також має право ухвалювати делеговані акти відповідно до статті 75 стосовно поправок до:

► С1 (i) частин В та С1 додатка II стосовно ◀ запровадження додаткових вимог щодо функційної безпечності та конструкції транспортних засобів підкатегорій L_{7e}-А важких дорожніх квадроциклів;

(ii) додатків II та V з метою введення посилань на нормативні акти та виправлень;

(iii) частини В додатка V з метою зміни застосовних еталонних видів пального;

(iv) частин С та D додатка VI з метою врахування результатів досліджень, зазначених у частині 4 статті 23, та прийняття Правил ООН.

▼B

Стаття 75

Право на делегування

1. Повноваження ухвалювати делеговані акти надають Комісії за умов, встановлених цією статтею.

▼M2

2. Повноваження ухвалювати делеговані акти, зазначені у частині 3 статті 18, частині 2 статті 20, частині 8 статті 21, частинах 5 та 6 статті 22, частинах 6 та 12 статті 23, частині 4 статті 24, частині 8 статті 25, частині 6 статті 32, частині 6 статті 33, частині 4 статті 50, частині 3 статті 54, частині 12 статті 57, статті 65 та статті 74 надають Комісії строком на п'ять років з 22 березня 2013 р. Делегування повноважень за замовчуванням продовжуються на п'ять років, якщо Європейський Парламент або Рада не надають заперечення проти такого продовження не пізніше ніж за три місяці до кінця кожного періоду. Комісія складає звіт щодо делегування повноважень не пізніше 22 червня 2022 року та за дев'ять місяців до кінця кожного наступного п'ятирічного періоду.

▼B

3. Делегування повноважень, зазначене у частині 3 статті 18, частині 2 статті 20, частині 5 статті 21, частинах 5 та 6 статті 22, частинах 6 та 12 статті 23, частині 3 статті 24, частині 8 статті 25, частині 6 статті 32, частині 6 статті 33, частині 4 статті 50, частині 3 статті 54, частині 12 статті 57, статті 65 та статті 74 може бути відкликано в будь-який час Європейським Парламентом або Радою. Рішення про відкликання припиняє делеговані повноваження, визначені у цьому рішенні. Воно набирає чинності на наступний день після опублікування рішення

в Офіційному віснику Європейського Союзу або більш пізньої дати, зазначеної в ньому. Це не впливає на чинність будь-яких делегованих актів, що вже діють.

4. Як тільки Комісія ухвалює делегований акт, вона одночасно повідомляє про це Європейський Парламент та Раду.

5. Делегований акт, ухвалений відповідно до частини 3 статті 18, частини 2 статті 20, частини 5 статті 21, частин 5 та 6 статті 22, частин 6 та 12 статті 23, частини 3 статті 24, частини 8 статті 25, частини 6 статті 32, частини 6 статті 33, частини 4 статті 50, частини 3 статті 54, частини 12 статті 57, статті 65 та статті 74 не набирає чинності лише у випадку, якщо Європейський Парламент або Рада висловили заперечення протягом двох місяців після повідомлення Європейському Парламенту та Раді про цей акт, або якщо до закінчення цього періоду Європейський Парламент і Рада проінформували Комісію, що вони не будуть заперечувати. Цей період продовжують на два місяці з ініціативи Європейського Парламенту або Ради.

▼B

РОЗДІЛ XVIII ЗАКЛЮЧНІ ПОЛОЖЕННЯ

Стаття 76 *Санкції*

1. Держави-члени передбачають штрафні санкції за порушення суб'єктами господарювання цього регламенту, делегованих або імплементаційних актів, ухвалених відповідно до цього регламенту. Вони вживають усіх заходів, необхідних для забезпечення виконання санкцій. Передбачені санкції повинні бути ефективними, пропорційними та стримуючими. Держави-члени повідомляють Комісію про такі положення до 23 березня 2015 року та негайно повідомляють Комісію про будь-які подальші зміни, що їх стосуються.

2. Типи порушень, за які передбачено санкції, охоплюють:

- (a) подання неправдивих заяв під час процедур затвердження або процедур, що призводять до відкликання;
- (b) підроблення результатів випробувань для затвердження типу;
- (c) утримання даних або технічних специфікацій, які можуть призвести до відкликання, відмови або скасування затвердження типу;
- (d) використання пристроїв, що можуть уразити;
- (e) відмову надати доступ до інформації;

(f) надання на ринку суб'єктами господарювання транспортних засобів, систем, компонентів чи окремих вузлів, що підлягають затвердженню типу, без такого затвердження або підроблення ними документів чи маркування з таким наміром.

Стаття 77

Перехідні приписи

1. Без шкоди для іншої положення цього регламенту, цей регламент не може анулювати будь-яке затвердження типу ЄС, надане транспортним засобам або системам, або окремим технічним вузлам до 1 січня 2016 року.

2. За винятком випадків, коли передбачено інше, затвердження типу ЄС, надані транспортним засобам, системам, компонентам чи окремим технічним вузлам згідно з актами, згаданими у частині 1 статті 81, залишають чинними до дат, визначених у додатку IV для існуючих типів транспортних засобів.

▼В 3. Як відступ від цього регламенту, затвердження типу нових типів транспортних засобів категорій L_{1e}, L_{2e} та L_{6e} чи нових систем, компонентів або окремих вузлів, призначених для таких типів транспортних засобів, можуть продовжувати відповідно до Директиви 2002/24/ЄС до 31 грудня 2016 року.

4. Уповноважені органи затвердження типу продовжують надавати розширення затверджень типу на транспортні засоби, системи, компоненти чи окремі технічні вузли, зазначені у частині 1, відповідно до Директиви 2002/24/ЄС та будь-якої з директив, перелічених у частині 1 статті 81. Однак такі затвердження не повинні використовуватися для цілей отримання затвердження типу усього транспортного засобу згідно з цим регламентом.

5. Як відступ від Директиви 2002/24/ЄС, затвердження типу також надають транспортним засобам, які відповідають цьому регламенту та делегованим актам, ухваленим відповідно до цього регламенту стосовно ►С1 вимог до навколишнього середовища та ефективності руху ◀ як зазначено в частині А додатка II від 31 грудня 2015 року.

У такому випадку національні органи не повинні забороняти, обмежувати або перешкоджати реєстрації, наданню на ринку або введенню в експлуатацію транспортних засобів, що відповідають затверженому типу.

Стаття 78

Звіт

1. До 31 грудня 2020 року держави-члени повідомляють Комісію про застосування процедур затвердження типу, встановлених у цьому регламенті.

2. На підставі інформації, поданої згідно з частиною 1, Комісія представляє Європейському Парламенту та Раді звіт про застосування цього регламенту до 31 грудня 2021 року. Зокрема, у звіті розглядатимуть, чи було б доцільно на основі досвіду, накопиченого із застосуванням цього регламенту, навести його у Розділі X також для затвердження типу ЄС малих серій. Комісія подає відповідну пропозицію, якщо вона вважає таке за необхідне.

Стаття 79

Огляд вдосконалених гальмових систем

1. До 31 грудня 2019 року Комісія подає звіт Європейському Парламенту та Раді.

▼**B** 2. У цьому звіті розглядають обов'язковість встановлення антиблокувальної гальмової системи та додаткової комбінованої гальмової системи на вибір виробника для мотоциклів підкатегорії L_{3e}-A1. Вона повинна базуватися на оцінці технічної доцільності такої вимоги, аналізі економічної ефективності, аналізі дорожньо-транспортних пригод та консультаціях з відповідними зацікавленими сторонами. Крім того, мають бути ураховані відповідні існуючі європейські та міжнародні стандарти.

3. Для цілей звіту, передбаченого в частині 2, держави-члени надають Комісії до 31 грудня 2017 року статистичні дані про дорожньо-транспортні пригоди із зазначеними мотоциклами за попередні чотири роки, які базуються на класифікації транспортних засобів, як встановлено у додатку I та на типі вдосконаленої гальмової системи.

4. На підставі результатів звіту Комісія розглядає можливість подання законодавчої пропозиції щодо обов'язкового застосування вдосконаленої гальмової системи у відповідних підкатегоріях транспортних засобів.

Стаття 80

Перегляд затвердження окремих транспортних засобів

1. До 31 грудня 2022 року Комісія подає звіт до Європейського Парламенту та Ради з питань, зазначених у частині 3.

2. Звіт повинен базуватися на результатах консультацій з відповідними зацікавленими сторонами та враховувати існуючі відповідні європейські та міжнародні стандарти.

3. До 31 грудня 2021 року держави-члени звітують Комісії про:

(a) кількість індивідуальних затверджень, що видані національними органами держави-члена в межах одного року транспортним засобам категорії L, до їх першої реєстрації з 1 січня 2016 року;

(b) національні критерії, на яких ґрунтувались такі затвердження, якщо ці критерії мають відхили від вимог, обов'язкових для затвердження типу ЄС.

4. Звіт повинен супроводжуватись, де це доречно, законодавчими пропозиціями та розглядати внесення окремих затверджень до цього регламенту на основі узгоджених вимог.

Стаття 81

Скасування

1. Без шкоди для статті 77 цього регламенту, Директива 2002/24/ЄС, а також Директиви 93/14/ЄЕС, 93/30/ЄЕС, 93/33/ЄЕС, 93/93/ЄЕС, 95/1/ЄС, 97/24/ЄС, 2000/7/ЄС, 2002/51/ЄС, 2009/62/ЄС, 2009/67/ЄС, 2009/78/ЄС, 2009/79/ЄС, 2009/80/ЄС та 2009/139/ЄС з 1 січня 2016 року втрачають чинність.

▼B

2. Посилання на скасовані директиви тлумачать як посилання на цей регламент, а стосовно Директиви 2002/24/ЄС — відповідно до кореляційної таблиці, наведеної в додатку IX.

Стаття 82

Набрання чинності та застосування

1. Цей регламент набирає чинності на двадцятий день після його оприлюднення в Офіційному віснику Європейського Союзу.

2. Його застосовують з 1 січня 2016 року.

З 22 березня 2013 року національні органи не повинні відмовляти у видачі затвердження типу або національного затвердження типу для нового типу транспортного засобу, а також забороняти реєстрацію, випуск на ринок або введення в експлуатацію нового транспортного засобу, якщо відповідний транспортний засіб відповідає цьому регламенту та делегованим їм імплементаційним актам, ухваленим відповідно до цього регламенту, на вимогу виробника.

Цей регламент є обов'язковим у повному обсязі та безпосередньо застосовним в усіх державах-членах.

▼B

СПИСОК ДОДАТКІВ

<u>ДОДАТОК I</u>	—	Класифікація транспортних засобів категорії L
<u>ДОДАТОК II</u>	—	Вичерпний перелік вимог для затвердження типу транспортного засобу ЄС
<u>ДОДАТОК III</u>	—	Обмеження для малих серій
<u>ДОДАТОК IV</u>	—	Графік впровадження регламенту стосовно затвердження типу
<u>ДОДАТОК V (A)</u>	—	► C1 Процедури та вимоги щодо випробувань екологічних характеристик ◀
<u>ДОДАТОК V (B)</u>	—	Застосування вимог до випробувань екологічних характеристик для затвердження та розширення
<u>ДОДАТОК VI</u>	—	Граничні значення викидів забруднювальних речовин, граничні вимоги до екологічних випробувань OBD та граничні значення рівня шуму для затвердження типу та відповідності виробництва (A) Граничні значення викидів з випускної труби після холодного запуску (B) Граничні значення викидів для бортового діагностування (C) Граничні значення викидів від випаровування (D) Обмеження сили звуку - рівні Євро-4 та Євро-5
<u>ДОДАТОК VII</u>	—	Збереження відповідності нормам пристроїв контролю за забрудненням
<u>ДОДАТОК VIII</u>	—	Розширені вимоги щодо функційної безпечності ⁽²¹⁾
<u>ДОДАТОК IX</u>	—	Таблиця кореляції



ДОДАТОК I

КЛАСИФІКАЦІЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Категорія	Назва категорії	Загальні критерії класифікації
L _{1e} -L _{7e}	Усі транспортні засоби категорії L	(1) довжина ≤ 4000 мм або ≤ 3000 мм для КТЗ L _{6e} -B або ≤ 3700 мм для КТЗ L _{7e} -C, та (2) ширина ≤ 2000 мм, або ≤ 1000 мм для КТЗ L _{1e} , або ≤ 1500 мм для КТЗ L _{6e} -B або L _{7e} -C, і (3) висота $\leq 2\,500$ мм і
L _{1e}	Легкий двоколісний транспортний засіб з урухомником	(4) два колеса і урухомник, як зазначено у частині 3 статті 4 та (5) об'єм двигуна ≤ 50 см ³ , якщо ДВЗ з іскровим запалюванням є частиною урухомника транспортного засобу і (6) максимальна конструктивна швидкість транспортного засобу ≤ 45 км/год та (7) максимальна тривала потужність або потужність нетто ⁽¹⁾ ≤ 4000 Вт та (8) максимальна маса = технічно допустима маса, заявлена виробником
Підкатегорії	Назва підкатегорії	Додаткові критерії підкласифікації
L _{1e} -A	Велоскутер	(9) велосипеди, призначені для педалювання, обладнані допоміжним рушієм, головна мета якого — допомогти крутити педалі та (10) вихід допоміжного рушія відключається на швидкості КТЗ ≤ 25 км/год та (11) максимальна тривала потужність або потужність нетто ⁽¹⁾ ≤ 1000 Вт та (12) три- або чотириколісний велосипед з урухомником, що відповідає додатковим спеціальним критеріям підкласифікації (9) – (11), класифікується як технічно еквівалентний двоколісному транспортному засобу L _{1e} -A.
L _{1e} -B	Двоколісний мопед	(9) будь-який інший транспортний засіб категорії L _{1e} , який не може бути класифікований відповідно до критеріїв (9) – (12) транспортного засобу L _{1e} -A.

▼ B

Категорія	Назва категорії	Загальні критерії класифікації
L _{2e}	Триколісний мопед	(4) три колеса з урухомником, як зазначено у частині 3 статті 4 та (5) об'єм двигуна $\leq 50 \text{ см}^3$, якщо ДВЗ з іскровим запалюванням або об'єм двигуна $\leq 500 \text{ см}^3$, якщо ДВЗ із запалюванням від стиску, є частиною конфігурації урухомника КТЗ та (6) максимальна конструктивна швидкість транспортного засобу $\leq 45 \text{ км/год}$ та (7) максимальна тривала потужність або потужність нетто ⁽¹⁾ $\leq 4000 \text{ Вт}$ та (8) споряджена маса $\leq 270 \text{ кг}$ і (9) обладнаний максимум двома місцями для сидіння, із врахуванням місця для водія
Підкатегорії	Назва підкатегорії	Додаткові критерії підкласифікації
L _{2e-P}	Триколісний мопед для перевезення пасажирів	(10) КТЗ L _{2e} , крім тих, що відповідають конкретним критеріям класифікації КТЗ L _{2e-U} .
L _{2e-U}	Триколісний мопед для господарських потреб	(10) призначений винятково для перевезення вантажів з відкритим або закритим, практично прямим та горизонтальним завантажувальним ложем, що відповідає таким критеріям: (а) довжина _{завантажувального ложа} x ширина _{завантажувального ложа} $\geq 0,3$ x довжина _{КТЗ} x максимальна ширина _{КТЗ} або (б) еквівалентна площа завантажувального ложа, як визначено вище, для встановлення машин та/або обладнання та (с) спроектований із зоною завантажувального ложа, яке чітко відокремлено жорсткою перегородкою від зони, відведеної для пасажирів транспортного засобу, та (д) площа завантажувального ложа повинна вміщувати мінімальний об'єм, представлений кубом із стороною 600 мм.
Категорія	Назва категорії	Загальні критерії класифікації
L _{3e} ⁽²⁾	Двоколісний мотоцикл	(4) два колеса з урухомником, як зазначено у частині статті 4 та (5) максимальна маса = технічно допустима маса, заявлена виробником та (6) двоколісний транспортний засіб, який не можна віднести до категорії L _{1e} .

▼B

Підкатегорії	Назва підкатегорії	Додаткові критерії підкласифікації
L _{3e} -A1	Мотоцикл низької продуктивності	(7) об'єм двигуна $\leq 125 \text{ см}^3$ і (8) максимальна тривала потужність або потужність нетто ⁽¹⁾ $\leq 11 \text{ кВт}$ та (9) співвідношення потужності ⁽¹⁾ /ваги $\leq 0,1 \text{ кВт/кг}$.
L _{3e} -A2	Мотоцикл середньої продуктивності	(7) максимальна тривала потужність або потужність нетто ⁽¹⁾ $\leq 35 \text{ кВт}$ та (8) співвідношення потужності ⁽¹⁾ /ваги $\leq 0,2 \text{ кВт/кг}$ та (9) не отримано від КТЗ, оснащеного двигуном потужністю більш ніж удвічі більшою ⁽¹⁾ та (10) КТЗ L _{3e} , який не може бути класифікований за додатковими критеріями підкласифікації (7), (8) та (9) транспортного засобу L _{3e} -A1.
L _{3e} -A3	Мотоцикл високої продуктивності	(7) будь-який інший транспортний засіб L _{3e} , який не може бути класифікований відповідно до критеріїв класифікації транспортного засобу L _{3e} -A1 або L _{3e} -A2.
Підкатегорії	Назва підкатегорії	Критерії підкласифікації на додаток до критеріїв підкласифікації транспортних засобів L _{3e} -A1, L _{3e} -A2 або L _{3e} -A3
L _{3e} -AxE (x = 1, 2 або 3)	Мотоцикли ендуро	(a) висота сидіння $\geq 900 \text{ мм}$ та (b) дорожній просвіт $\geq 310 \text{ мм}$ і (c) загальне передавальне число на найвищій передачі (первинне передавальне число \times вторинне передавальне число на найвищій швидкості \times кінцеве передавальне число) $\geq 6,0$ і (d) споряджена маса плюс маса силової батареї у випадку електричного або комбінованого електричного рушія (гібрида) $\leq 140 \text{ кг}$, і (e) відсутність місця для пасажирів.
L _{3e} -AxT (x = 1, 2 або 3)	Мотоцикли для тріалу	(a) висота сидіння $\leq 700 \text{ мм}$ та (b) дорожній просвіт $\geq 280 \text{ мм}$ та (c) ємність паливного баку $\leq 4 \text{ літри}$ та (d) загальне передавальне число на найвищій передачі (первинне передавальне число \times вторинне передавальне число на найвищій швидкості \times кінцеве передавальне число) $\geq 7,5$ (e) маса в робочому стані $\leq 100 \text{ кг}$ і (f) відсутність місця сидіння для пасажирів.

▼ B

Категорія	Назва категорії	Загальні критерії класифікації
L _{4e}	Двоколійний мотоцикл з бічним причепом	(4) базовий КТЗ, що відповідає критеріям класифікації та підкласифікації КТЗ L _{3e} та (5) базовий КТЗ, обладнаний одним бортовим причепом та (6) з максимум чотирма місцями для сидіння, з врахуванням місця для водія на мотоциклі з бічним причепом та (7) максимум два місця сидіння для пасажирів у бічному причепі (8) максимальна маса = технічно допустима маса, заявлена виробником.
Категорія	Назва категорії	Загальні критерії класифікації
L _{5e}	Трицикл з урухомником	(4) три колеса з урухомником, як зазначено у частині 3 статті 4 (5) маса в робочому стані ≤ 1000 кг (6) триколійний транспортний засіб, який не можна класифікувати як транспортний засіб L _{2e}
Підкатегорії	Назва підкатегорії	Додаткові критерії підкласифікації
L _{5e} -A	Трицикл	(7) транспортний засіб L _{5e} , крім тих, що відповідають специфічним критеріям класифікації для транспортного засобу L _{5e} -B та (8) максимум із п'ятьма місцями для сидіння, із врахуванням місця для водія.
L _{5e} -B	Комерційний трицикл	(7) спроектований як транспортний засіб для господарських потреб і характеризується закритим відсіком для водія та пасажирів, доступним максимум з трьох боків та (8) обладнаний максимум двома місцями для сидіння, із врахуванням місця для водія та (9) призначений винятково для перевезення вантажів з відкритим або закритим, практично рівномірним та горизонтальним завантажувальним ложем, що відповідає наступним критеріям: (а) довжина _{завантажувального ложа} x ширина _{завантажувального ложа} ≥ 0,3 x довжина _{КТЗ} x максимальна ширина _{КТЗ} або (б) еквівалентна площа завантажувального ложа, як визначено вище, призначена для встановлення машин та/або обладнання та

▼B

		(с) спроектований із зоною завантажувального ложа, яке чітко відокремлено жорсткою перегородкою від зони, відведеної для пасажирів транспортного засобу, та (d) площа завантажувального ложа повинна вміщувати мінімальний об'єм, представлений кубом із стороною 600 мм.
Категорія	Назва категорії	Загальні критерії класифікації
L _{6e}	Легкий квадроцикл	(4) чотири колеса з урухомленням від двигуна, як зазначено у частині 3 статті 4 та (5) максимальна конструктивна швидкість транспортного засобу ≤ 45 км/год та (6) маса в робочому стані ≤ 425 кг та (7) об'єм двигуна ≤ 50 см ³ , якщо ДВЗ з іскровим запалюванням або об'єм двигуна ≤ 500 см ³ , якщо ДВЗ із запалюванням від стиску є частиною конфігурації урухомника КТЗ та (8) обладнаний максимум двома місцями для сидіння, із врахуванням місця для водія та
Підкатегорії	Назва підкатегорії	Додаткові критерії підкласифікації
L _{6e} -A	Легкий дорожній квадроцикл	(9) КТЗ L _{6e} , що не відповідає конкретним критеріям класифікації для КТЗ L _{6e} -B та (10) максимальна тривала потужність або потужність нетто (¹) ≤ 4000 Вт.
L _{6e} -B	Легкий квадромобіль	(9) закритий відсік для водія та пасажирів, доступний максимум з трьох боків та (10) максимальна тривала потужність або потужність нетто (¹) ≤ 6000 Вт та
Підкатегорії	Назва підкатегорії	Критерії підкласифікації на додаток до критеріїв підкласифікації КТЗ L _{6e} -B
L _{6e} -BP	Легкий квадромобіль для пасажирських перевезень	(11) КТЗ L _{6e} -B, в основному призначений для пасажирських перевезень та (12) КТЗ L _{6e} -B, крім тих, що відповідають конкретному критерію класифікації для КТЗ L _{6e} -BU.
L _{6e} -BU	Легкий квадромобіль для господарських потреб	(11) призначений винятково для перевезення вантажів з відкритим або закритим, практично рівним та горизонтальним завантажувальним ложем, що відповідає таким критеріям: (а) довжиназавантажувального ложа x шириназавантажувального ложа $\geq 0,3$ x довжинаКТЗ x максимальна ширинаКТЗ або

▼B

		(b) еквівалентна площа завантажувального ложа, як визначено вище, для встановлення машин та/або обладнання та (c) спроектований із зоною завантажувального ложа, яке чітко відокремлене жорсткою перегородкою від зони, відведеної для пасажирів транспортного засобу, та (d) площа завантажувального ложа повинна вмещувати мінімальний об'єм, представлений кубом із стороною 600 мм.
Категорія	Назва категорії	Загальні критерії класифікації
L7e	Важкий квадроцикл	(4) чотири колеса з урухомником, як зазначено у частині 3 статті 4 та (5) маса в робочому стані: (a) ≤ 450 кг для перевезення пасажирів; (b) ≤ 600 кг для перевезення вантажів. і (6) КТЗ L7e, який не можна класифікувати як транспортний засіб L6e
Підкатегорії	Назва підкатегорії	Додаткові критерії підкласифікації
L7e-A	Важкий дорожній квадроцикл	(7) КТЗ L7e, що не відповідає конкретним критеріям класифікації для КТЗ L7e-B або L7e-C, та (8) КТЗ, призначений для перевезення лише пасажирів та (9) максимальна тривала потужність або потужність нетто (¹) ≤ 15 кВт
Підкатегорії	Назва підкатегорії	Додаткові критерії підкласифікації
L7e-A1	важкий дорожній квадроцикл A1	(10) максимум два сідлових сидіння, із врахуванням сидіння для пасажирів та (11) мотоциклетне кермо для кермування.
L7e-A2	важкий дорожній квадроцикл A2	(10) КТЗ L7e-A, що не відповідає конкретним критеріям класифікації для КТЗ L7e-A1 та (11) максимум два несідлових місця для сидіння, із врахуванням місця для водія.
Підкатегорія	Назва підкатегорії	Додаткові критерії підкласифікації
L7e-B	Важкий квадроцикл позашляховик	(7) транспортний засіб L7e, що не відповідає спеціальним критеріям класифікації для транспортного засобу L7e-C та

▼B

	(8) дорожній просвіт ≥ 180 мм і
--	--------------------------------------

Підкатегорії	Назва підкатегорії	Додаткові критерії підкласифікації
L7e-B1	Квадроцикл позашляховик	(9) максимум два сидлових сидіння, із врахуванням місця сидіння для пасажирів та (10) оснащений мотоциклетним кермом для кермування та (11) максимальна конструктивна швидкість КТЗ ≤ 90 км/год та (12) співвідношення колісної бази до дорожнього просвіту ≤ 6 .
L7e-B2	Квадроцикл типу баггі	(9) КТЗ L7e-B, крім КТЗ L7e-B1, та (10) максимум три несідлових сидіння, два з яких розташовані поруч, із врахуванням місця для сидіння водія та (11) максимальна тривала потужність або потужність нетто (¹) ≤ 15 кВт та (12) співвідношення колісної бази та дорожнього просвіту ≤ 8 .

Підкатегорія	Назва підкатегорії	Додаткові критерії підкласифікації
L7e-C	Важкі квадроцикли	(7) КТЗ L7e, що не відповідає конкретним критеріям класифікації для КТЗ L7e-B та (8) максимальна тривала потужність або потужність нетто (¹) ≤ 15 кВт та (9) максимальна конструктивна швидкість транспортного засобу ≤ 90 км/год та (10) закритий відсік для водія та пасажирів, доступний максимум з трьох боків та

Підкатегорії	Назва підкатегорії	Критерії підкласифікації на додаток до критеріїв підкласифікації КТЗ L7e-C
L7e-CP	Важкий квадроцикл для пасажирських перевезень	(11) КТЗ L7e-C, що не відповідає спеціальним критеріям класифікації для транспортного засобу L7e-CU та (12) максимум чотири несідлових сидіння, з врахуванням сидіння для водія.
L7e-CU	Важкий квадроцикл для господарських потреб	(11) призначений для перевезення вантажів з відкритим або закритим, практично рівним та горизонтальним завантажувальним ложем, що відповідає наступним критеріям: (а) довжина _{завантажувального ложа} x ширина _{завантажувального ложа} $\geq 0,3$ x довжина _{КТЗ} x максимальна ширина _{КТЗ} або

▼B

		<p>(b) еквівалентна площа завантажувального ложа, як визначено вище, призначена для встановлення машин та/або обладнання та</p> <p>(c) спроектований із зоною завантажувального ложа, яке чітко відокремлено жорсткою перегородкою від зони, відведеної для пасажирів транспортного засобу, та</p> <p>(d) площа завантажувального ложа повинна вмещувати мінімальний об'єм, представлений кубом із стороною 600 мм і</p> <p>(12) щонайбільше два несідлових сидіння, з врахуванням місця для сидіння водія.</p>
NB: примітки до додатків див. у кінці додатка VIII.		

▼B

ДОДАТОК II

ВИЧЕРПНИЙ ПЕРЕЛІК ВИМОГ ДЛЯ ЗАТВЕРДЖЕННЯ ТИПУ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ ЄС ⁽³⁾

▼B

№	Стаття	Предмет перевірки	Посилання на нормативний акт	Категорії транспортних засобів											
				L1e-A	L1e-B	L2e	L3e	L4e	L5e-A	L5e-B	L6e-A	L6e-B	L7e-A	L7e-B	L7e-C
A	ВИМОГИ СТОСОВНО ЕКОЛОГІЧНИХ ХАРАКТЕРИСТИК ТА ПАРАМЕТРІВ УРУХОМЛЕННЯ														
1	23 і 24	Процедури екологічних випробувань, пов'язані з викидами випускних газів, викидами від випаровування, викидами парникових газів, споживанням пального та еталонним пальним		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2		Максимальна конструктивна швидкість КТЗ, максимальний крутний момент, максимальна загальна потужність двигуна урухомника		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3		Процедури випробувань, пов'язані зі звуком		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
B	ФУНКЦІЙНІ ВИМОГИ СТОСОВНО БЕЗПЕЧНОСТІ КТЗ														
1	22	Акустичні попереджувальні пристрої		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4		Вимоги до декларації виробника щодо випробування на витривалість функційних систем безпеки, деталей та обладнання		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2		Гальмування, зокрема й антиблокувальна та комбінована гальмові системи		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3		Електрична безпека		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4		Вимоги до декларації виробника щодо випробування на витривалість функційних систем безпеки, деталей та обладнання		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5		Передні та задні захисні конструкції				«IF»			«IF»						
6		Заскління, склоочисники та змивачі, пристрої для розморожування та проти спітніння скла			«IF»	«IF»	«IF»	«IF»	«IF»	X	«IF»	X	«IF»	«IF»	«IF»



▼B

№	Стаття	Предмет перевірки	Посилання на нормативний акт	Категорії транспортних засобів											
				L1e-A	L1e-B	L2e	L3e	L4e	L5e-A	L5e-B	L6e-A	L6e-B	L7e-A	L7e-B	L7e-C
7		Засоби контролю під управлінням водієм, зокрема ідентифікація органів управління, контрольних сигналів та індикаторів			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8		Встановлення приладів освітлення та світлової сигналізації, зокрема автоматичного ввімкнення освітлення		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
9		Видимість ззаду			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
10		Захисна конструкція від перекидання (ROPS)													
11		Закріплення ременів безпеки та ремені безпеки				«IF»				X	«IF»	«IF»	«IF»	X	
12		Вимоги до сидіння (сідла та сидіння)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
13		Вкєрівність, поворотні властивості та поворотність		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
14		Монтаж шин		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
15		Табличка щодо обмеження максимальної швидкості КТЗ та її розташування на КТЗ				«IF»				«IF»	«IF»	«IF»	«IF»	«IF»	X
16		Захист пасажирів КТЗ, охоплюючи внутрішні кріплення, підголівники та двері КТЗ				«IF»			«IF»	«IF»	«IF»	«IF»		«IF»	
17		Максимальна тривала потужність або потужність нетто та/або обмеження швидкості КТЗ за конструкцією		X	X	X	«IF»	«IF»			X	X	X	X	X
18		Цілісність конструкції транспортного засобу		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
C1															
C1	КОНСТРУКЦІЯ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ ТА ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ СТОСОВНО ЗАТВЕРДЖЕННЯ ТИПУ														
1	20	Заходи проти фальсифікації		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2	25	Домовленості щодо процедур затвердження типу		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3	33	Відповідність вимогам щодо виробництва		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4	18	Зчїпні пристрої та навісні пристосування		«IF»	«IF»	«IF»	«IF»	«IF»	«IF»	«IF»	«IF»	«IF»	«IF»	«IF»	«IF»

▼C1

▼B



№	Стаття	Предмет перевірки	Посилання на нормативний акт	Категорії транспортних засобів											
				L _{1e} -A	L _{1e} -B	L _{2e}	L _{3e}	L _{4e}	L _{5e} -A	L _{5e} -B	L _{6e} -A	L _{6e} -B	L _{7e} -A	L _{7e} -B	L _{7e} -C
5	18	Пристрої для запобігання несанкціонованому використанню		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
6	18	Електромагнітна сумісність (EMC)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
7	18	Зовнішні проєкції		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8	18	Зберігання пального		«IF»	«IF»	«IF»	«IF»	«IF»	«IF»	«IF»	«IF»	«IF»	«IF»	«IF»	«IF»
9	18	Вантажні платформи				«IF»				X		«IF»			«IF»
10	18	Маси та розміри		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
11	21	Вбудована система діагностування					X	X	X	X	►M2 X ◀	►M2 X ◀	X	X	X
12	18	Поручні та підніжки для пасажирів			X	«IF»	«IF»	«IF»	«IF»	«IF»	X		«IF»	«IF»	«IF»
13	18	Місце для номерного знака		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
14	18	Інформація про ремонт та обслуговування		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
15	18	Стенди		X	X		X								
C2	ВИМОГИ ДО ТЕХНІЧНИХ СЛУЖБ														
16	65	Стандарти діяльності та оцінка технічних служб													

NB: примітки до додатків див. у кінці додатку VIII.



ДОДАТОК III ОБМЕЖЕННЯ ДЛЯ МАЛИХ СЕРІЙ

Категорія КТЗ (підкатегорія)	Назва категорії КТЗ (підкатегорії)	Малі серії (одиниці для кожного типу, які надають на ринку на рік, зарєєстровані та введені в експлуатацію)
L _{1e} -A	Велоскутер	50
L _{1e} -B	Двоколісний мопед	
L _{2e}	Триколісний мопед	
L _{3e}	Двоколісний мотоцикл	75
L _{4e}	Двоколісний мотоцикл з бічним причепом	150
L _{5e} -A	Трицикл	75
L _{5e} -B	Комерційний трицикл	150
L _{6e} -A	Легкий дорожній квадроцикл	30
L _{6e} -B	Легкий квадромобіль	150
L _{7e} -A	Важкий дорожній квадроцикл	30
L _{7e} -B	Важкий квадроцикл позашляховик	50
L _{7e} -C	Важкий квадромобіль	150



ДОДАТОК IV

ГРАФІК ВПРОВАДЖЕННЯ РЕГЛАМЕНТУ СТОСОВНО ЗАТВЕРДЖЕННЯ ТИПУ

Пункт	Опис	(Під-)категорія	Нові типи КТЗ обов'язково	Існуючі типи КТЗ обов'язково	Остання дата реєстрації відповідних КТЗ
1.	Застосування делегованого акта щодо вимог до екологічних характеристик та параметрів урухомлення відповідно до пунктів, перелічених у частині А додатка II				
1.1.	Випробування типу I, випробування стосовно викидів з випускної труби після холодного запуску	—	—	—	—
1.1.1.	Цикл випробування	—	—	—	—
1.1.1.1.	Випробування типу I, цикл випробувань за Правилами ООН № 47	L _{1e} , L _{2e} , L _{6e}	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020
1.1.1.2.	Випробування типу I, Правила ООН № 40 (позаміський їздовий цикл, якщо застосовний)	L _{5e-B} , L _{7e-B} , L _{7e-C}	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.1.1.3.	Випробування типу I, WMTC, етап 2	L _{3e} , L _{4e} , L _{5e-A} , L _{7e-A}	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.1.1.4.	Випробування типу I, переглянутий цикл випробувань на основі WMTC	L _{1e} -L _{7e}	1.1.2020	1.1.2021	
1.1.2.	Випробування типу I, граничні значення викидів з випускної труби		-	-	-
1.1.2.1.	Євро-4: частина A1 додатка VI	L _{1e} , L _{2e} , L _{6e}	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020; для L _{2e-U} та L _{6e-B} : 31.12.2024
1.1.2.2.	Євро-4: частина A1 додатка VI	L _{3e} , L _{4e} , L _{5e} , L _{7e}	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020; для



M2

Пункт	Опис	(Під-)категорія	Нові типи КТЗ обов'язково	Існуючі типи КТЗ обов'язково	Остання дата реєстрації відповідних КТЗ
					L _{3e} -ax та L _{3e} -AxT 31.12.2024
1.1.2.3.	Євро-5: частина A2додатка VI	L _{1e} -L _{7e}	1.1.2020; для L _{2e} -U, L _{3e} -AxЕ, L _{3e} -AxT та L _{6e} -B: 1.1.2024	1.1.2021; для L _{2e} -U, L _{3e} -AxЕ, L _{3e} -AxT та L _{6e} -B: 1.1.2025	
▼ B 1.2.	Випробування типу II, випробування щодо вмісту забруднювальних речовин у випускних газах (за мінімальної і підвищеної частоти обертання) в режимі неробочого ходу*/вільного прискорення				
1.2.1.	Випробування типу II, випробування щодо вмісту забруднювальних речовин у випускних газах (за мінімальної і підвищеної частоти обертання) в режимі неробочого ходу/вільного прискорення	L _{1e} , L _{2e} , L _{6e}	1.1.2017	1.1.2018	
1.2.2.	Випробування типу II, випробування щодо вмісту забруднювальних речовин у випускних газах (за мінімальної і підвищеної частоти обертання) в режимі неробочого ходу/вільного прискорення	L _{3e} , L _{4e} , L _{5e} , L _{7e}	1.1.2016	1.1.2017	
1.3.	Випробування типу III, щодо нульових викидів картерних газів				

* Термін «неробочий хід» уведено Вимогами до перевірки конструкції та технічного стану колісного транспортного засобу, методів такої перевірки, затвердженими наказом Міністерства інфраструктури України № 710 від 26.11.2012, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 25 грудня 2012 р. за № 2169/22481. Також в законодавстві застосовують термін «холостий хід». – прим. перекладача

Пункт	Опис	(Під-)категорія	Нові типи КТЗ обов'язково	Існуючі типи КТЗ обов'язково	Остання дата реєстрації відповідних КТЗ
1.3.1.	Випробування типу III, щодо нульових викидів картерних газів	L _{1e} , L _{2e} , L _{6e}	1.1.2017	1.1.2018	
1.3.2.	Випробування типу III, щодо нульових викидів картерних газів	L _{3e} , L _{4e} , L _{5e} , L _{7e}	1.1.2016	1.1.2017	
1.4.	Випробування типу IV, викиди від випаровування		-	-	-
1.4.1.	Випробування на проникність паливного баку	L _{1e} , L _{2e} , L _{6e}	1.1.2017	1.1.2017	
1.4.2.	Випробування на проникність паливного баку	L _{3e} , L _{4e} , L _{5e} , L _{7e}	1.1.2016	1.1.2016	
1.4.3.	Процедура випробування SHED	L _{3e} , L _{4e} , L _{5e} -A, L _{7e} -A	1.1.2016	1.1.2017	
1.4.4.	Процедура випробування SHED	L _{6e} -A	1.1.2017	1.1.2018	
1.4.5.	Граничні значення для випробувань SHED, частина C1 додатка VI	L _{3e} , L _{4e} , L _{5e} -A, L _{7e} -A	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.4.6.	Граничні значення для випробувань SHED, частина C1 додатка VI	L _{6e} -A	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020
1.4.7.	Випробування SHED або випробування щодо проникнення пального з урахуванням очікуваних результатів досліджень, зазначених у частинах 4 та 5 статті 23	L _{1e} -A, L _{1e} -B, L _{2e} , L _{5e} -B, L _{6e} -B, L _{7e} -B, L _{7e} -C	1.1.2020	1.1.2021	
1.4.8.	Граничні значення для випробувань SHED, частина C2 додатка VI, з урахуванням очікуваних результатів досліджень, зазначених у частинах 4 та 5 статті 23	L _{1e} -L _{7e}	1.1.2020	1.1.2021	
1.5.	Випробування типу V, випробування щодо збереження відповідності екологічним нормам ⁽³⁾				
1.5.1.	Пробіг із збереженням відповідності нормам Євро-4, частини A та B додатка VII	L _{1e} , L _{2e} , L _{6e}	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020

Пункт	Опис	(Під-)категорія	Нові типи КТЗ обов'язково	Існуючі типи КТЗ обов'язково	Остання дата реєстрації відповідних КТЗ
1.5.2.	Пробіг із збереженням відповідності нормам Євро-4, частини А та В додатка VII	L _{3e} , L _{4e} , L _{5e} , L _{7e}	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
▼ <u>B</u>	1.5.3.	Пробіг із збереженням відповідності нормам Євро-5, частини А та В додатка VII	L _{1e} -L _{7e}	1.1.2020	1.1.2021
1.6.	Випробування типу VI не було призначене	-	-	-	-
1.7.	Випробування типу VII, визначення та звіт про викиди парникових газів/споживання пального чи енергії			-	
1.7.1.	Випробування типу VII, визначення та звіт про викиди парникових газів/споживання пального чи енергії	L _{1e} , L _{2e} , L _{6e}	1.1.2017	1.1.2018	
1.7.2.	Випробування типу VII, визначення та звіт про викиди парникових газів/споживання пального чи енергії	L _{3e} , L _{4e} , L _{5e} , L _{7e}	1.1.2016	1.1.2017	
1.8.	Випробування типу VIII, екологічні випробування OBD		-	-	
▼ <u>M2</u>	1.8.1.	Функційні вимоги до OBD-I			
	Процедура екологічних випробувань OBD-I (випробування типу VIII)	L _{3e} , L _{4e} , L _{5e} -A, L _{7e} -A	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
	Граничні значення показників для екологічних випробувань OBD-I, частина B1 додатка VI				
	1.8.2.	Функційні вимоги до OBD-I, зокрема щодо будь-якого режиму роботи, що значно зменшує крутний момент двигуна			
	Процедура екологічних випробувань OBD-I (випробування типу VIII)	L _{3e} , L _{4e} , L _{5e} , L _{7e}	1.1.2020	1.1.2021	31.12.2024
	Граничні значення показників для екологічних випробувань OBD-I, частина B1 додатка VI				

Пункт	Опис	(Під-)категорія	Нові типи КТЗ обов'язково	Існуючі типи КТЗ обов'язково	Остання дата реєстрації відповідних КТЗ
1.8.3.	Функційні вимоги до екологічних випробувань OBD-II, що охоплюють будь-який режим роботи, який значно зменшує крутний момент двигуна	L _{3e} , L _{4e} , L _{5e} , L _{7e}	1.1.2024	1.1.2025	
	Процедура екологічних випробувань OBD-II (випробування типу VIII)				
	Граничні значення показників для екологічних випробувань OBD-II, частина B2 додатка VI				
▼ <u>M2</u> 1.8.4.	Функційні вимоги до OBD-II, за винятком моніторингу каталізатора	L _{3e} (крім L _{3e} -AxE і L _{3e} -AxT), L _{4e} , L _{5e} -A, L _{7e} -A	1.1.2020	1.1.2021	31.12.2024
	Процедури екологічних випробувань OBD-II (випробування типу VIII)				
	Граничні значення показників для екологічних випробувань OBD-II, частина B1 додатка VI				
1.8.5.	Функційні вимоги до OBD-II	L _{3e} (крім L _{3e} -ax і L _{3e} -AxT), L _{4e} , L _{5e} -A, L _{7e} -A	1.1.2024	1.1.2025	
	Процедури екологічних випробувань OBD-II (випробування типу VIII)				
	Граничні значення показників для екологічних випробувань OBD-II, частина B2 додатка VI				
1.9.	Випробування типу IX, рівень звуку ⁽³⁾				
▼ <u>M2</u> 1.9.1.	Процедура випробування рівня звуку та граничні значення, частина D додатка VI	L _{1e} , L _{2e} , L _{6e}	1.1.2017	1.1.2018	
1.9.2.	Процедура випробування рівня звуку та граничні значення ⁽³⁾ , частина D додатка VI	L _{3e} , L _{4e} , L _{5e} , L _{7e}	1.1.2016	1.1.2017	
▼ <u>B</u>					

Пункт	Опис	(Під-)категорія	Нові типи КТЗ обов'язково	Існуючі типи КТЗ обов'язково	Остання дата реєстрації відповідних КТЗ
1.9.3.	Правила ООН № 9, 41, 63, 92 та граничні значення, частина D додатка VI	L _{1e} -L _{7e}			
▼ <u>M2</u>	1.9.4.	Правила ООН № 9, 41, 63, 92 та пов'язані з ними нові граничні значення, запропоновані Комісією	L _{1e} -L _{7e}		
▼ <u>B</u>	1.10.	Випробування робочих характеристик урухомника та вимоги щодо максимальної конструктивної швидкості КТЗ, максимального крутного моменту, максимальної тривалої потужності або потужності нетто та максимальної пікової потужності			
1.10.1.	Випробування та вимоги до робочих характеристик урухомника	L _{1e} , L _{2e} , L _{6e}	1.1.2017	1.1.2018	
1.10.2.	Випробування та вимоги до робочих характеристик урухомника	L _{3e} , L _{4e} , L _{5e} , L _{7e}	1.1.2016	1.1.2017	
2.	Застосування делегованого акта щодо вимог стосовно функційної безпечності транспортного засобу, пунктів, наведених у частині В додатка II ⁽³⁾				
2.1.	Застосування делегованого акта щодо вимог стосовно функційної безпечності транспортного засобу, пунктів, наведених у частині В додатка II ⁽³⁾	L _{1e} , L _{2e} , L _{6e}	1.1.2017	1.1.2018	
2.2.	Застосування делегованого акта щодо вимог функційної безпечності транспортного засобу, пунктів, наведених у частині В додатка II ⁽³⁾	L _{3e} , L _{4e} , L _{5e} , L _{7e}	1.1.2016	1.1.2017	
2.3.	Додаток VIII, покращені засоби безпеки ⁽³⁾		-	-	
2.3.1.	Автоматичне ввімкнення освітлення	L _{1e} -L _{7e}	1.1.2016	1.1.2016	

Пункт	Опис	(Під-)категорія	Нові типи КТЗ обов'язково	Існуючі типи КТЗ обов'язково	Остання дата реєстрації відповідних КТЗ
▼ В 2.3.2.	Пристрій неперервного повороту (диференціальний механізм або його еквівалент)	L _{1e} -L _{7e}	1.1.2016	1.1.2017	
2.3.3.	Розширені гальмові системи, обов'язковий монтаж	L _{3e}	1.1.2016	1.1.2017	-
3.	Застосування делегованого акта щодо вимог до конструкції транспортних засобів, пунктів, перелічених у ►C1 частині C1 додатка II ⁽³⁾ ◀				
3.1.	Застосування делегованого акта щодо вимог до конструкції транспортних засобів, пунктів, перелічених у ►C1 частині C1 додатка II ⁽³⁾ ◀	L _{1e} , L _{2e} , L _{6e}	1.1.2017	1.1.2018	
3.2.	Застосування делегованого акта щодо вимог до конструкції транспортних засобів, предметів перевірки, перелічених у ►C1 частині C1 додатка II ⁽³⁾ ◀	L _{3e} , L _{4e} , L _{5e} , L _{7e}	1.1.2016	1.1.2017	
4.	Застосування імплементаційного акта щодо адміністративних вимог				
4.1.	Застосування імплементаційного акта щодо адміністративних вимог	L _{1e} , L _{2e} , L _{6e}	1.1.2017	1.1.2018	
4.2.	Застосування імплементаційного акта щодо адміністративних вимог	L _{3e} , L _{4e} , L _{5e} , L _{7e}	1.1.2016	1.1.2017	
NB: примітки до додатків див. у кінці додатка VIII.					

▼B

ДОДАТОК V

(A) ► C1 Процедури та вимоги щодо випробувань екологічних характеристик ◀

▼M1 Тип транспортних засобів категорії L може бути затверджений лише у тому випадку, якщо вони відповідають наведеним нижче ► C1 вимогам до екологічних характеристики ◀:

Тип випробувань	Опис	Вимоги: граничні значення	Критерії підкласифікації на додаток до статті 2 та додатка I	Вимоги: процедури випробування
I	Викиди з випускної труби після холодного запуску	Частина А додатка VI	Пункт 4.3 додатка II до Делегованого регламенту Комісії (ЄС) № 134/2014	Додаток II до Делегованого регламенту Комісії (ЄС) № 134/2014
II	- ДВЗ з іскровим запалюванням або гібрид ⁽⁵⁾ , оснащений ДВЗ з іскровим запалюванням: вміст забруднювальних речовин у випускних газах за мінімальної та підвищеної частоти обертання в режимі неробочого ходу - ДВЗ із запалюванням від стиску або гібрид з ДВЗ із запалюванням від стиску: випробування в режимі вільного прискорення	Директива 2009/40/ЄС ⁽⁶⁾	Пункт 4.3 додатка II до Делегованого регламенту Комісії (ЄС) № 134/2014	Додаток III до Делегованого регламенту Комісії (ЄС) № 134/2014
III	Викиди картерних газів	Нульовий рівень викидів, закритий картер. Викиди картера не повинні скидатися безпосередньо в навколишню атмосферу з будь-якого КТЗ протягом	Пункт 3.2 додатка XI до Делегованого регламенту Комісії (ЄС) № 134/2014	Додаток IV до Делегованого регламенту Комісії (ЄС) № 134/2014

Тип випробувань	Опис	Вимоги: граничні значення	Критерії підкласифікації на додаток до статті 2 та додатка I	Вимоги: процедури випробування
		усього терміну його експлуатації.		
IV	Випаровування	Частина С додатка VI	Пункт 3.2 додатка XI до Делегованого регламенту Комісії (ЄС) № 134/2014	Додаток V до Делегованого регламенту Комісії (ЄС) № 134/2014
V	Збереження відповідності нормам пристроїв контролю за забрудненням	Додатки VI та VII	SRC-LeCV: пункт 2 додатка 1 до додатка VI до Делегованого регламенту Комісії (ЄС) № 134/2014 США EPA AMA: пункт 2.1 Доповнення 2 до додатка VI до Делегованого регламенту Комісії (ЄС) № 134/2014	Додаток VI до Делегованого регламенту Комісії (ЄС) № 134/2014
VI	Випробування типу VI не призначено	Не застосовують	Не застосовують	Не застосовують
VII	Викиди CO ₂ , споживання пального та/або електричної енергії та електричний діапазон	Вимірювання та звітність, без обмежень для затвердження типу	Пункт 4.3 додатка II до Делегованого регламенту Комісії (ЄС) № 134/2014	Додаток VII до Делегованого регламенту Комісії (ЄС) № 134/2014
VIII	Екологічні випробування бортової системи діагностування (OBD-системи)	Частина В додатка VI	Пункт 4.3 додатка II до Делегованого регламенту Комісії (ЄС) № 134/2014	Додаток VIII до Делегованого регламенту Комісії (ЄС) № 134/2014
IX	Рівень звуку	Частина D додатка VI	Коли Правила ООН № 9, 41, 63 або 92 замінюють вимоги ЄС, викладені в делегованому акті про вимоги до екологічних та	Додаток IX до Делегованого регламенту Комісії (ЄС) № 134/2014.

▼ M1

Тип випробувань	Опис	Вимоги: граничні значення	Критерії підкласифікації на додаток до статті 2 та додатка I	Вимоги: процедури випробування
			урухомних властивостей, критерії (під-)класифікації, викладені в цих Правилах ООН (Додаток 6), обирають посиланням на випробування типу IX зазначених Правил ООН.	

▼В (В) Застосування вимог до випробувань екологічних характеристик для затвердження та розширення типу

	КТЗ з ДВЗ з іскровим запалюванням, зокрема гібриди									КТЗ з ДВЗ із запалюванням від стиску, зокрема гібриди		Чистий електричний КТЗ або КТЗ, який урухомлює стиснене повітря (СА)	КТЗ з водневими паливними комірками
	►C1 однопаливний ⁽²⁰⁾ ◀				Двопаливний			Гнучкопаливний		Гнучкопаливний	Однопаливний		
					Бензин (Е5)	Бензин (Е5)	Бензин (Е5)	Бензин (Е5)	ПГ/Біометан	Дизельне пальне (В5)	Дизельне пальне (В5)		
	►C1 Бензин (Е5) ◀	ЗНГ	ПГ/Біометан	Н ₂	ЗНГ	ПГ/Біометан	Н ₂	Етанол (Е85)	Н ₂ NG	Біодизельне пальне			
Випробування типу I ⁽¹⁹⁾	так	так	так	так	так (обидва види пального)	так (лише В5)	так	ні	ні				
►M2 Випробування типу I ⁽¹⁹⁾ Маса твердих частинок (лише Євро-5) ◀	так	ні	ні	ні	так (тільки бензин)	так (тільки бензин)	так (тільки бензин)	так (тільки бензин)	ні	так (лише В5)	так	ні/так для СА	ні

	КТЗ з ДВЗ з іскровим запалюванням, зокрема гібриди									КТЗ з ДВЗ із запалюванням від стиску, зокрема гібриди		Чистий електричний КТЗ або КТЗ, який урухомлює стиснене повітря (CA)	КТЗ з водневими паливними комірками
	►C1 однопаливний ⁽²⁰⁾ ◀				Двопаливний			Гнучкопаливний		Гнучкопаливний	Однопаливний		
					Бензин (E5)	Бензин (E5)	Бензин (E5)	Бензин (E5)	ПГ/ Біометан	Дизельне пальне (B5)	Дизельне пальне (B5)		
	►C1 Бензин (E5) ◀	ЗНГ	ПГ/ Біометан	H ₂	ЗНГ	ПГ/ Біометан	H ₂	Етанол (E85)	H ₂ NG	Біодизельне пальне			
Випробування типу II ⁽¹⁹⁾, зокрема й на димність випускних газів лише для дизелів	так	так	так	так	так (обидва види пального)	так (обидва види пального)	так (тільки бензин)	так (обидва види пального)	так (тільки природний газ/біометан)	так (лише B5)	так	ні	ні
Випробування типу III ⁽¹⁹⁾	Так	Так	Так	Так	Так	Так	Так	Так	Так	Так	Так	ні	ні
Випробування типу IV ⁽¹⁹⁾	так	ні	ні	ні	так (тільки бензин)	так (тільки бензин)	так (тільки бензин)	так (тільки бензин)	ні	ні	ні	ні	ні
Випробування типу V ⁽¹⁹⁾	так	так	так	так	так (тільки бензин)	так (тільки бензин)	так (тільки бензин)	так (тільки бензин)	так (тільки природний газ/біометан)	так (лише B5)	так	ні	ні

	КТЗ з ДВЗ з іскровим запалюванням, зокрема гібриди									КТЗ з ДВЗ із запалюванням від стиску, зокрема гібриди		Чистий електричний КТЗ або КТЗ, який урухомлює стиснене повітря (CA)	КТЗ з водневими паливними комірками
	►C1 однопаливний ⁽²⁰⁾ ◀				Двопаливний			Гнучкопаливний		Гнучкопаливний	Однопаливний		
					Бензин (E5)	Бензин (E5)	Бензин (E5)	Бензин (E5)	ПГ/ Біометан	Дизельне пальне (B5)	Дизельне пальне (B5)		
	►C1 Бензин (E5) ◀	ЗНГ	ПГ/ Біометан	H ₂	ЗНГ	ПГ/ Біометан	H ₂	Етанол (E85)	H ₂ NG	Біодизельне пальне			
Випробування типу VII ⁽¹⁹⁾	так	так	так	так	так (обидва види пального)	так (обидва види пального)	так (обидва види пального)	так (лише споживання енергії)	так (лише витрата пального)				
Випробування типу VIII ⁽¹⁹⁾	так	так	так	так	так (тільки бензин)	так (тільки бензин)	так (тільки бензин)	так (тільки бензин)	так (тільки природний газ/біометан)	так (лише B5)	так	ні	ні
Випробування типу IX ⁽¹⁹⁾	так	так	так	так	так	так	так	так	так	так	так	►C1 ні ⁽²⁰⁾ так для CA ◀	►C1 ні ⁽²⁰⁾ ◀

NB: примітки до додатків див. у кінці додатка VIII.

ДОДАТОК VI
ГРАНИЧНІ ЗНАЧЕННЯ ВИКИДІВ ЗАБРУДНЮВАЛЬНИХ РЕЧОВИН,
ГРАНИЧНІ ЗНАЧЕННЯ ПОКАЗНИКІВ ДЛЯ OBD ТА ГРАНИЧНІ ЗНАЧЕННЯ РІВНЯ ШУМУ ДЛЯ
ЗАТВЕРДЖЕННЯ ТИПУ ТА ВІДПОВІДНОСТІ ВИРОБНИЦТВА

(A) Граничні значення викидів з випускної труби після холодного запуску

(A1) Євро-4

Категорія КТЗ	Назва категорії КТЗ	Вид урухомника	Рівень норм Євро	Маса оксиду вуглецю (CO)	Загальна маса вуглеводнів (THC)	Маса оксидів азоту (NO _x)	Маса твердих частинок (PM)	Тестовий цикл
				L1 (мг/км)	L2 (мг/км)	L3 (мг/км)	L4 (мг/км)	
L1e-A	Двоколісний легкий КТЗ з урухомником	PI/CI/Гібрид	Євро-4	560	100	70		ООН R47
L1e-B	Двоколісний мопед	PI/CI/Гібрид	Євро-4	1 000	630	170	-	ООН R47
L2e	Триколісний мопед	PI/CI/Гібрид	Євро-4	1900	730	170	-	ООН R47
L3e L4e (⁷) L5e-A L7e-A	- Двоколісні мотоцикли з боковим причепом та без нього - Трицикл	PI/PI Гібрид, V _{макс.} < 130 км/год	Євро-4	1 140	380	70	-	WMTC, етап 2
		PI/PI Гібрид, V _{макс.} ≥ 130 км/год	Євро-4	1 140	170	90	-	WMTC, етап 2
		CI/CI Гібрид	Євро-4	1 000	100	300	80 (⁸)	WMTC, етап 2

Категорія КТЗ	Назва категорії КТЗ	Вид урухомника	Рівень норм Євро	Маса оксиду вуглецю (CO)	Загальна маса вуглеводнів (THC)	Маса оксидів азоту (NO _x)	Маса твердих частинок (PM)	Тестовий цикл
				L ₁ (мг/км)	L ₂ (мг/км)	L ₃ (мг/км)	L ₄ (мг/км)	
	- Важкий дорожній квадроцикл							
L _{5e} -B	Комерційний трицикл	PI/PI Гібрид	Євро-4	2000	550	250	-	ООН R40
		CI/CI Гібрид	Євро-4	1 000	100	550	80 (⁸)	ООН R40
L _{6e} -A L _{6e} -B	Легкий дорожній квадроцикл Легкий квадроцикл	PI/PI Гібрид	Євро-4	1900	730	170		ООН R47
		CI/CI Гібрид	Євро-4	1 000	100	550	80 (⁸)	ООН R47
L _{7e} -B L _{7e} -C	Важкий квадроцикл позашляховик Важкий квадроцикл	PI/PI Гібрид	Євро-4	2000	550	250	-	ООН R40
		CI/CI Гібрид	Євро-4	1 000	100	550	80 (⁸)	ООН R40

(A2) Євро-5

Категорія КТЗ	Назва категорії КТЗ	Вид урухомника	Рівень норм Євро ⁽⁴⁾	Маса оксиду вуглецю (CO)	Загальна маса вуглеводнів (THC)	Маса неметанових вуглеводнів (NMHC)	Маса оксидів азоту (NO _x)	Маса твердих частинок (PM)	Тестовий цикл
				L ₁ (мг/км)	L _{2A} (мг/км)	L _{2B} (мг/км)	L ₃ (мг/км)	L ₄ (мг/км)	

L _{1e} -A	Двоколісний легкий КТЗ з урухомником	PI/CI Гібрид	Євро-5	500	100	68	60	4,5 ⁽⁹⁾	Переглянутий WMTС ⁽¹⁰⁾
L _{1e} -B-L _{7e}	Усі інші транспортні засоби категорії L	PI/PI Гібрид	Євро-5	1 000	100	68	60	4,5 ⁽⁹⁾	Переглянутий WMTС
		CI/CI Гібрид		500	100	68	90	4,5	Переглянутий WMTС

(B) Граничні значення викидів для бортового діагностування

(B1) Євро-4, OBD-I

Категорія КТЗ	Назва категорії КТЗ	Вид урухомника	Рівень норм Євро	Маса оксиду вуглецю (CO)	Загальна маса вуглеводнів (THC)	Маса оксидів азоту (NO _x)	Тестовий цикл
				OT ₁ (мг/км)	OT ₂ (мг/км)	OT ₃ (мг/км)	
▼ M2							
▼ B L _{3e} ⁽⁵⁾ L _{4e} ⁽⁷⁾ L _{5e} -A L _{7e} -A	- Двоколісний мотоцикл з боковим причепом та без нього - Трицикл - Важкий дорожній квадроцикл	PI/PI Гібрид V _{макс.} <130 км/год	Євро-4	2170	1400	350	WMTC, етап 2
		PI/PI Гібрид V _{макс.} ≥ 130 км/год		2170	630	450	WMTC, етап 2
		CI/CI Гібрид		2170	630	900	WMTC, етап 2

(B2) Євро-5, OBD-I та OBD-II ⁽⁴⁾

Категорія транспортного засобу	Назва категорії транспортного засобу	Вид урухомника	Рівень норм Євро	Маса оксиду вуглецю (CO)	Маса неметанових вуглеводнів (NMHC)	Маса оксидів азоту (NO _x)	Маса твердих частинок (PM)	Випробувальний цикл
				OT ₁ (мг/км)	OT ₂ (мг/км)	OT ₃ (мг/км)	OT ₄ (мг/км)	
► M2 L _{3e} , L _{4e} , L _{5e} , L _{7e} ◀	► M2 Усі транспортні засоби категорії L, крім категорій L _{1e} , L _{2e} та L _{6e} ◀	PI/PI Гібрид	Євро-5	1900	250	300	50	Переглянутий WMTC
		CI/CI Гібрид	Євро-5	1900	320	540	50	Переглянутий WMTC

(C) Граничні значення викидів від випаровування

(C1) Євро-4

▼B

Категорія КТЗ	Назва категорії КТЗ	Вид рушія	Рівень норм Євро	Загальна маса вуглеводнів (ТНС) (мг/випробування)	Випробувальний цикл
L _{3e} L _{4e} ⁽⁷⁾	Двоколісний мотоцикл ⁽¹³⁾ з боковим причепом та без нього	PI ⁽¹¹⁾	Євро-4	2000	SHED
L _{5e} -A	Трицикл	PI ⁽¹¹⁾	Євро-4		
L _{6e} -A	Легкий дорожній квадроцикл	PI ⁽¹¹⁾	Євро-4		
L _{7e} -A	Важкий дорожній квадроцикл	PI ⁽¹¹⁾	Євро-4		

(C2) Євро-5

Категорія КТЗ ⁽¹²⁾	Назва категорії КТЗ	Вид рушія	Рівень норм Євро	Випробування на проникнення (мг/м ² /день)		Загальна маса вуглеводнів (ТНС) у випробування SHED, (мг/випробування)
				паливний бак	паливний трубопровід	Транспортний засіб
L _{1e} -A	Велоскутер	PI ⁽¹¹⁾	Євро-5	1500	15000	1500
L _{1e} -B	Двоколісний мопед		Євро-5	1500	15000	1500
L _{2e}	Триколісний мопед		Євро-5	1500	15000	1500
L _{3e} L _{4e} ⁽⁷⁾	Двоколісний мотоцикл з боковим причепом або без нього		Євро-5			1500
L _{5e} -A	Трицикл		Євро-5			1500
L _{5e} -B	Комерційний трицикл		Євро-5	1500	15000	1500
L _{6e} -A	Легкий дорожній квадроцикл		Євро-5			1500

▼

Категорія КТЗ ⁽¹²⁾	Назва категорії КТЗ	Вид рушія	Рівень норм Євро	Випробування на проникнення (мг/м ² /день)		Загальна маса вуглеводнів (ТНС) у випробування SHED, (мг/випробування) Транспортний засіб
				паливний бак	паливний трубопровід	
L _{6e} -B	Легкий квадromобіль		Євро-5	1500	15000	1500
L _{7e} -A	Важкий дорожній квадроцикл		Євро-5			1500
L _{7e} -B	Квадроцикл позашляховик		Євро-5	1500	15000	1500
L _{7e} -C	Важкий квадromобіль		Євро-5	1500	15000	1500

(D) Граничні значення сили звуку – Євро-4 та Євро-5

Категорія КТЗ	Назва категорії КТЗ	Рівень звуку Євро-4 ⁽¹⁴⁾ , (дБ (A))	Процедура випробування Євро-4 ⁽¹⁶⁾	Рівень звуку Євро-5 ⁽¹⁵⁾ (дБ (A))	Процедура випробування Євро-5
L _{1e} -A	Двоколісний велоскутер	►C1 63 ◀	Делегований акт / Правила ООН № 63		Правила ООН № 63
L _{1e} -B	Двоколісний мопед V _{макс.} ≤ 25 км/год	66			
	Двоколісний мопед V _{max} ≤ 45 км/год	71			
L _{2e}	Триколісний мопед	76	Делегований акт / Правила ООН № 9		Правила ООН № 9
L _{3e}	Двоколісний мотоцикл Об'єм двигуна ≤ 80 см ³	75	Делегований акт/ Правила ООН № 41		Правила ООН № 41
	Двоколісний мотоцикл 80 см ³ < Об'єм двигуна ≤ 175 см ³	77			

▼B

Категорія КТЗ	Назва категорії КТЗ	Рівень звуку Євро-4 ⁽¹⁴⁾ , (дБ (А))	Процедура випробування Євро-4 ⁽¹⁶⁾	Рівень звуку Євро-5 ⁽¹⁵⁾ (дБ (А))	Процедура випробування Євро-5
	Двоколійний мотоцикл Об'єм двигуна > 175 см ³	80			
L _{4e}	Двоколійний мотоцикл з бічним причепом	80	►C1 Делегований акт / Правила ООН № 9 ◀		►C1 Правила ООН № 9 ◀
L _{5e-A}	Трицикл	80	Делегований акт/ Правила ООН № 9		Правила ООН № 9
L _{5e-B}	Комерційний трицикл	80			
L _{6e-A}	Легкий дорожній квадроцикл	80	Делегований акт/►C1 Правила ООН № 9 ◀		►C1 Правила ООН № 9 ◀
L _{6e-B}	Легкий квадромобіль	80	Делегований акт/ Правила ООН № 9		Правила ООН № 9
L _{7e-A}	Важкий дорожній квадроцикл	80			
L _{7e-B}	Квадроцикл позашляховик	80			
L _{7e-C}	Важкий квадромобіль	80			

NB: примітки до додатків див. у кінці додатка VIII.

▼B

ДОДАТОК VII

ЗБЕРЕЖЕННЯ ВІДПОВІДНОСТІ НОРМАМ ПРИСТРОЇВ КОНТРОЛЮ ЗА ЗАБРУДНЕННЯМ

(A) Пробіг із збереженням відповідності нормам КТЗ категорії L

Категорія КТЗ	Назва категорії КТЗ	Пробіг із збереженням відповідності нормам Євро-4 (км) та пробіг із збереженням відповідності нормам Євро-5 ⁽⁴⁾ (км)
L _{1e} -A	- Двоколісний велоскутер	5500
L _{3e} -AхТ (x = 1, 2 або 3)	- Двоколісний мотоцикл для тріалу	
L _{1e} -B	- Двоколісний мопед	11 000
L _{2e}	- Триколісний мопед	
L _{3e} -осі (x = 1, 2 або 3)	- Двоколісний мотоцикл ендуро	
L _{6e} -A	- Легкий дорожній квадроцикл	
L _{7e} -B	- Важкий квадроцикл	20000
L _{3e}	- Двоколісний мотоцикл, з боковим причепом та без нього	
L _{4e} ⁽⁷⁾	(V _{макс.} < 130 км/год)	
L _{5e}	- Трицикл	
L _{6e} -B	- Легкий квадромобіль	
L _{7e} -C	- Важкий квадромобіль	
L _{3e}	Двоколісний мотоцикл, з боковим причепом та без нього	35 000
L _{4e} ⁽⁷⁾	(V _{макс.} ≥ 130 км/год)	

L7e-A	Важкий дорожній квадроцикл	
-------	----------------------------	--

**(B) Чинники погіршення (DF)**

Категорія КТЗ	Назва категорії КТЗ	Євро-4 DF (-) DF (-)				Євро-5 DF ⁽⁴⁾ (-)							
		CO	HC	NO _x	PM	CO	THC		NMHC		NO _x		PM ⁽¹⁷⁾ (4)
							PI	CI ⁽¹⁸⁾	PI	CI	PI	CI	CI
L1e-L7e	Всі	1,3	1,2	1,2	1,1	1,3	1,3	1,1	1,3	1,1	1,3	1,1	1,0

NB: примітки до додатків див. у кінці додатка VIII.

▼B

ДОДАТОК VIII

▼C1РОЗШИРЕНІ ВИМОГИ ДО ФУНКЦІЙНОЇ БЕЗПЕЧНОСТІ⁽²¹⁾▼B

Предмет	Вимоги
Обов'язковість встановлення вдосконалених гальмових систем	<p>(а) нові мотоцикли⁽²²⁾ підкатегорії L_{3e}-A1, які надають на ринку, реєструють та вводять в експлуатацію, повинні бути оснащені антиблокувальною або комбінованою гальмовою системою, або обома типами вдосконалених гальмових систем, на вибір виробника транспортного засобу;</p> <p>(б) нові мотоцикли підкатегорій L_{3e}-A2 та L_{3e}-A3, які надають на ринку, реєструють та вводять в експлуатацію для оснащення антиблокувальною гальмовою системою.</p> <p>Звільнення:</p> <p>L_{3e}-ах (х = 1, 2 або 3, двоколісні мотоцикли ендуро) та L_{3e}-АхТ (х = 1, 2 або 3, двоколісні мотоцикли для тріалу) звільняють від обов'язкового встановлення вдосконалених гальмових систем.</p>
Безпечність повороту на дорогах з твердим покриттям	Транспортні засоби категорії L повинні бути сконструйовані таким чином, щоб кожне колесо могло постійно обертатися із різною швидкістю, щоб забезпечити безпечне проходження поворотів на дорогах із твердим покриттям. Якщо транспортний засіб обладнаний блокувальним диференціальним механізмом, він повинен бути спроектований для нормального розблокування.
Покращення видимості КТЗ та мотоцикліста завдяки автоматичному ввімкненню освітлення	Для поліпшення видимості транспортні засоби категорії L мають бути оснащені таким: <p>(а) для транспортних засобів L_{1e} — приладами освітлення та світлової сигналізації згідно з Правилами ООН № 74 ред. 2, що вимагає автоматичного ввімкнення системи освітлення;</p> <p>(б) для транспортних засобів L_{3e} — за вибором виробника транспортного засобу, освітлювальними та світлосигнальними пристроями відповідно до Правила ООН</p>

▼B

		<p>№ 53, перегляд 2, та поправок 1 та 2 до нього, або спеціальні денні ходові вогні (DRL), що відповідають Правилам ООН № 87 у редакції 2 з поправками 1 та 2;</p> <p>(с) для всіх інших підкатегорій автомобілів категорії L — системами освітлення, що автоматично вмикаються або за вибором виробника, виділеними денними ходовими вогнями, які вмикаються автоматично⁽²³⁾.</p>
(частина додатка II) 3) Електрична безпека	В	<p>Транспортні засоби категорії L стосовно електричної силової установки, якщо вони оснащені одним або кількома тяговими двигунами, що живляться електричною енергією і не є постійно підключеними до електромережі, а також їх високовольтні компоненти та системи, які гальванічно з'єднані з шинами високої напруги КТЗ, повинні бути спроектовані таким чином, щоб уникнути будь-якого ризику щодо електричної безпеки, використовуючи відповідні вимоги Правил ООН № 100 та ISO 13063.</p>
(частина додатка II) 4) Вимоги до декларації виробника щодо випробування на збереження відповідності нормам функційних систем, частин та обладнання, що мають важливе значення для функційної безпеки	В	<p>Виробник транспортного засобу повинен заявити, що транспортні засоби, виготовлені відповідно до частини 2 статті 22, повинні витримувати звичайне використання, яке передбачає, щонайменше, проходження пробігу відповідно до зазначеного нижче протягом п'яти років після першої реєстрації.</p> <p>Пробіг повинен в 1,5 рази перевищувати пробіг, який зазначено у додатку VII, безпосередньо відносно розглянутої категорії транспортного засобу та рівня викидів (тобто рівня Євро), згідно з яким транспортний засіб повинен бути затверджений, проте необхідний пробіг не повинен перевищувати 60 000 км для будь-якої категорії транспортних засобів.</p>
(частина додатка II) 5) Вимоги до передньої	В	<p>Транспортні засоби категорії L щодо своїх передніх і задніх захисних конструкцій повинні бути спроектовані таким чином, щоб уникати загострених та гострих частин або виступів, які спрямовані назовні та які, ймовірно, можуть</p>

▼B

задньої захисних конструкцій	зачепити або значно збільшити тяжкість травм або ймовірність рваних ран у вразливих учасників дорожнього руху в разі зіткнення. Це стосується як передньої, так і задньої конструкції КТЗ.
(частина В додатка II) 10) Кріплення та ремені безпеки	Обов'язкові вимоги до кріплень ременів безпеки та встановлення ременів безпеки на транспортних засобах категорій L _{2e} , L _{5e} , L _{6e} та L _{7e} , обладнаних кузовами.
(частина В додатка II) 15) Вимоги, що стосуються захисту пасажирів транспортних засобів, зокрема з точки зору внутрішнього обладнання та дверей КТЗ	Транспортні засоби категорій L _{2e} , L _{5e} , L _{6e} та L _{7e} , які оснащені кузовом, повинні бути спроектовані таким чином, щоб уникати загострених та гострих деталей або виступів, які можуть істотно збільшити тяжкість травм водія та пасажирів. Транспортні засоби, оснащені дверима, повинні бути спроектовані таким чином, щоб ці двері були сконструйовані з відповідними засувками та петлями.
(частина В додатка II) 17) Вимоги щодо цілісності конструкції транспортного засобу	Виробник транспортного засобу повинен заявити, що у разі відкликання через істотний ризик для безпеки, конкретний аналіз конструкцій транспортних засобів, компонентів та/або частин за допомогою інженерних розрахунків, віртуальних методів випробувань та/або конструктивних випробувань буде негайно доступний для уповноваженого органу та Комісії за запитом. Затвердження типу транспортного засобу не надають, якщо є підстави сумніватися у можливості виробника транспортного засобу проводити такий аналіз.
NB: примітки до додатків див. у кінці додатка VIII.	

▼B

Пояснювальні примітки до додатків I–VIII

(1) Обмеження потужності, наведені в додатку I, базуються на максимальній тривалій потужності для електричних транспортних засобів та максимальній потужності нетто для транспортних засобів, які урухомлюють двигуни внутрішнього згорання. Масу транспортного засобу вважають рівною його масі в робочому стані.

(2) Підкласифікація транспортних засобів L_{3e} відповідно до того, чи максимальна конструктивна швидкість транспортного засобу менша або рівна 130 км/год, або більша 130 км/год, не залежить від їх підкласифікації щодо експлуатаційних характеристик урухомників: L_{3e}-A1 (хоча навряд чи він зможе досягти 130 км/год), L_{3e}-A2 або L_{3e}-A3.

(3) «X» означає, що цей регламент встановлює обов'язкові вимоги щодо відповідного предмета та категорії; детальні вимоги викладені у посиланнях на статті та посилання на документи в цій таблиці.

«IF» означає «за наявності». Якщо система, компонент або окремих технічний вузол, що зазначені в таблиці, встановлені на транспортному засобі, оскільки вони є обов'язковими лише для деяких транспортних засобів, що належать до цієї категорії, вони повинні відповідати вимогам, встановленим делегованими та імплементаційними актами. Так само, якщо виробник транспортного засобу вирішить обладнати транспортний засіб системою, компонентом або окремим технічним вузлом на добровільних засадах, він повинен дотриматися вимог, викладених у делегованих та імплементаційних актах.

Якщо поле таблиці залишається порожнім, це означає, що цей регламент не встановлює вимог щодо відповідного предмета та категорії.

(4) Зверніться до частин 4 та 5 статті 23.

(5) Якщо (гібридні) урухомники оснащені функцією зупинки/запуску двигуна, виробник повинен переконатися, що двигун внутрішнього згорання функціонує за мінімальної і підвищеної частоти обертання в режимі неробочого ходу. Транспортний засіб повинен мати можливість пройти випробування в режимі вільного прискорення для урухомників, зокрема з дизелем.

(6) Директива 2009/40/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 6 травня 2009 року про перевірку технічного стану колісних транспортних засобів та їхніх причепів (ОВ L 141, 6.6.2009 р., С. 12).

- ▼В (7) Лише в базових двоколісних мотоциклах, до яких прикріплено боковий причіп, має бути дотримано відповідні граничні значення викидів.
- (8) Винятково ДВЗ із запалюванням від стиску, також якщо, наприклад, гібридна концепція містить двигун ДВЗ із запалюванням від стиску.
- (9) Застосовують лише до бензинових двигунів із безпосереднім впорскуванням (DI).
- (10) Дослідження ефективності впливу на навколишнє середовище визначені у частинах 4 та 5 статті 23 також передбачають доцільність використання транспортних засобів категорії L, крім L_{3e}, L_{5e-A} та L_{7e-A}, для перевірки на викиди в переглянutoму WMTC.
- (11) ДВЗ з іскровим запалюванням, що живляться бензином, бензиновими сумішами або етанолом.
- (12) Економічна ефективність контролю викидів від випаровування буде оцінена у дослідженні впливу на навколишнє середовище, яке проводитимуть для Комісії, як зазначено у частинах 4 та 5 статті 23. У цьому дослідженні буде оцінено можливе економічно вигідне випробування паливного баку та випробування системи постачання пального на проникнення пального як альтернативу випробуванню SHED для підкатегорій транспортних засобів, які ще не проходили випробування на викиди від випаровування, див. частини 4 та 5 статті 23.
- (13) $V_{\text{макс.}} \geq 130$ км/год.
- (14) Допоки Союз не приєднається до Правил ООН № 9, 41, 63 та 92 і не прийме ці норми в документі WP29 ООН та в Союзі, зокрема відповідні еквівалентні граничні значення для звуку для рівня Євро-4 (наприклад, як зазначено у додатку 6 до Правила ООН № 41 для мотоциклів L_{3e} та L_{4e}), транспортні засоби категорії L повинні відповідати граничним значенням, наведеним у частині D додатка VI. Якщо Союз приймає Правила ООН № 9, 41, 63 та 92, вони стають обов'язковими, охоплюючи еквівалентні звукові обмеження до значень, перелічених у частині D додатка VI, і замінюючи процедури випробувань у делегованому акті щодо вимог до екологічних та урухомних властивостей.
- (15) Граничні норми для рівня Євро-5 мають бути змінені окремим актом, ухваленим згідно із звичайною законодавчою процедурою, встановленою у статті 294 Договору про функціонування Європейського Союзу.

- ▼**B** (16) Делегований акт, ухвалений відповідно до цього регламенту, містить обґрунтовані процедури випробувань і буде замінений Правилами ООН № 9, 41, 63 та 92.
- (17) Тільки для двигунів PI DI* та CI.
- (18) Також стосується транспортних засобів гібридів.
- (19) Зверніться до додатку V для опису типу випробування, посилань на граничні значення та процедур для випробувань типу I-IX.
- (20) Для електричних/гібридів лише вимоги до КТЗ, що стосуються малошумних транспортних засобів.
- (21) Зверніться до додатку IV стосовно термінів застосування посиленних вимог безпеки.
- (22) Транспортні засоби категорії L_{4e} (мотоцикли з боковим причепом) вилучають з вимог (a) та (b) стосовно обов'язкового встановлення вдосконалених гальмових систем.
- (23) Щоб уможливити функціонування двигуна внутрішнього згорання, система освітлення може бути вимкнена протягом періоду прокрутки двигуна і наступного періоду не довше 10 с.
-

* DI (direct ignition) — двигун з безпосереднім впорскуванням. — прим. перекладача

ДОДАТОК ІХ ТАБЛИЦЯ КОРЕЛЯЦІЇ

(зазначено у статті 81)

<u>Директива 2002/24/ЄС</u>	<u>Цей регламент</u>
Стаття 1, частина 1, перший абзац	Стаття 2 (1)
Стаття 1, частина 1, другий абзац	Стаття 2 (2)
Стаття 1, частина 1, третій абзац	Стаття 1 (1), другий абзац
Стаття 1, частини 2 та 3	Стаття 2 (1), Стаття 4, Додаток I
Стаття 2	Стаття 3
Стаття 3	Статті 26 та 27
Стаття 4, частина 1	Стаття 29 (1) та (2), Стаття 18
Стаття 4 (2)	Стаття 29 (1), Стаття 33
Стаття 4 (3)	Стаття 33 (3)
Стаття 4 (4)	-
Стаття 4 (5)	Стаття 33 (1) та (3)
Стаття 4 (6)	Стаття 29 (3)
Стаття 5 (1)	Стаття 29 (10) та Стаття 30 (3)
Стаття 5 (2)	Стаття 29 (10)
Стаття 5 (3)	Стаття 29 (4)
Стаття 6 (1)	Стаття 29 (5)
Стаття 6 (2), перший абзац	Стаття 29 (7)
Стаття 6 (2), другий абзац	Стаття 29 (8)
Стаття 7 (1), перший абзац	Стаття 38 (1)
Стаття 7 (1), другий абзац	Стаття 38 (2)
Стаття 7 (2)	-
Стаття 7 (3)	Стаття 56 (2)
Стаття 7 (4)	Стаття 39 (2)
Стаття 7 (5)	Стаття 56 (2), перший абзац
Стаття 7 (6)	Стаття 56 (2), другий абзац
Стаття 8 (1)	Стаття 39 (1)
Стаття 8 (2)	Стаття 39 (2)

Стаття 9 (1)	Стаття 9 та Стаття 37 (4)
Стаття 9 (2)	Стаття 34 (1)
Стаття 9 (3)	Стаття 34 (1) та (3)
Стаття 9 (4)	Статті 35 та 36
Стаття 9 (5)	Стаття 37 (4)
Стаття 10 (1)	Стаття 49 (1)
Стаття 10 (2)	Стаття 49 (3)
Стаття 10 (3)	Стаття 49 (6)
Стаття 10 (4)	Стаття 49 (7)
Стаття 11	-
Стаття 12	Стаття 48
Стаття 13	-
Стаття 14 (1) (a)	Стаття 6 (1)
Стаття 14 (1) (b) (i)	Стаття 67 (1), стаття 64
Стаття 14 (1) (b) (ii)	-
Стаття 14 (2), перший абзац	-
Стаття 14 (2), другий абзац	Стаття 63 (3)
Стаття 15 (1) та (2)	Стаття 6 (2) та (3)
Стаття 15 (3), перший абзац, пункт (a) (i)	Стаття 42
Стаття 15 (3), перший абзац, пункт (a) (ii)	Стаття 2 (2) (e)
Стаття 15 (3), другий абзац	-
Стаття 15 (3) (b)	-
Стаття 15 (4)	-
Стаття 16 (1) та (2)	Стаття 44
Стаття 16 (3)	Стаття 40
Стаття 17	Статті 72, 74 та 75
Стаття 18 (1)	Стаття 73 (1)
Стаття 18 (2)	Стаття 73 (2)
Стаття 19	-
Стаття 20	-
Стаття 21	Стаття 77 (1)
Стаття 22	-



Стаття 23	-
Стаття 24	-
