

Переклад затверджений

Заступник генерального директора Урядового офісу
координації європейської та
євроатлантичної інтеграції
Секретаріату Кабінету Міністрів України
(найменування посади)



О.В. Генчев
(ініціали та прізвище)

28 січня 2021 р.

02014L0045 — UA — 29.04.2014 — 000.004

Цей текст слугує суто засобом документування і не має юридичної сили. Установи Союзу не несуть жодної відповідальності за його зміст. Автентичні версії відповідних актів, включно з їхніми преамбулами, опубліковані в Офіційному віснику Європейського Союзу і доступні на EUR-Lex. Зазначені офіційні тексти безпосередньо доступні за посиланнями, вставленими у цей документ

►В ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 2014/45/ЄС

від 3 квітня 2014 року

про періодичний технічний контроль придатності до експлуатації моторних транспортних засобів та їхніх причепів та про скасування Директиви 2009/40/ЄС

(Текст стосується ЄЄП)

(ОВ L 127, 29.04.2014, с. 51)

Із виправленнями, внесеними:

►С1 Виправленням, ОВ L 219, 22.08.2019, с. 25 (2014/45/ЄС).

▼В

ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 2014/45/ЄС

від 3 квітня 2014 року

про періодичний технічний контроль придатності до експлуатації моторних транспортних засобів та їхніх причепів та про скасування Директиви 2009/40/ЄС

Цей текст слугує суто засобом документування і не має юридичної сили. Установи Союзу не несуть жодної відповідальності за його зміст. Автентичні версії відповідних актів, включно з їхніми преамбулами, опубліковані в Офіційному віснику Європейського Союзу і доступні на EUR-Lex. Зазначені офіційні тексти безпосередньо доступні за посиланнями, вставленими у цей документ



ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 2014/45/ЄС

від 3 квітня 2014 року

про періодичний технічний контроль придатності до експлуатації моторних транспортних засобів та їхніх причепів та про скасування Директиви 2009/40/ЄС

(Текст стосується ЄЄП)

(ОБ L 127, 29.04.2014, с. 51)

Із виправленнями, внесеними:



[Виправленням, ОБ L 219, 22.08.2019, с. 25 \(2014/45/ЄС\)](#)



ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 2014/45/ЄС

від 3 квітня 2014 року

про періодичний технічний контроль придатності до експлуатації моторних транспортних засобів та їхніх причепів та про скасування Директиви 2009/40/ЄС

(Текст стосується ЄЄП)

ГЛАВА I

ПРЕДМЕТ, ТЕРМІНИ ТА ОЗНАЧЕННЯ І СФЕРА ЗАСТОСУВАННЯ

Стаття 1

Предмет

Ця Директива встановлює мінімальні вимоги до режиму періодичного технічного контролю придатності до експлуатації транспортних засобів, що їх використовують на дорогах загального користування.

Стаття 2

Сфера застосування

1. Цю Директиву застосовують до транспортних засобів із конструктивною швидкістю понад 25 км/год таких категорій, вказаних у Директиві 2002/24/ЄС, Директиві 2003/37/ЄС та Директиві 2007/46/ЄС:

— моторних транспортних засобів, розроблених і сконструйованих переважно для перевезення людей та їхнього багажу, обладнаних не більше ніж вісьмома сидіннями на додаток до сидіння водія — категорія транспортних засобів M₁;

— моторних транспортних засобів, розроблених і сконструйованих переважно для перевезення людей та їхнього багажу, обладнаних більше ніж вісьмома сидіннями на додаток до сидіння водія — категорії

транспортних засобів M₂ та M₃;

- моторних транспортних засобів, розроблених і сконструйованих переважно для перевезення вантажів, з максимальною масою не більше 3,5 тонн — категорія транспортних засобів N₁;
- моторних транспортних засобів, розроблених і сконструйованих переважно для перевезення вантажів, з максимальною масою понад 3,5 тонн — категорії транспортних засобів N₂ та N₃;
- причепів, розроблених і сконструйованих для перевезення вантажів або людей, а також для проживання людей, з максимальною масою понад 3,5 тонн — категорії транспортних засобів O₃ та O₄;
- з 1 січня 2022 року — дво- чи триколісних транспортних засобів — категорії транспортних засобів L3e, L4e, L5e та L7e, з об'ємом двигуна понад 125 см³;
- колісних тракторів категорії T5, експлуатація яких здебільшого відбувається на дорогах загального користування, з максимальною конструктивною швидкістю понад 40 км/год.

2. Держави-члени можуть виключати зі сфери застосування цієї Директиви такі транспортні засоби, зареєстровані на їхній території:

- транспортні засоби, що їх експлуатують або використовують у надзвичайних умовах, та транспортні засоби, що їх ніколи або майже ніколи не використовують на дорогах загального користування, зокрема транспортні засоби, які мають історичну цінність або призначені для перегонів;
- транспортні засоби, що перебувають під дипломатичним імунітетом;
- транспортні засоби, використовувані збройними силами, силами, відповідальними за дотримання правопорядку, пожежними службами, службою цивільного захисту або аварійними чи рятувальними службами;
- транспортні засоби, використовувані для цілей сільського господарства, садівництва, лісового господарства, фермерства або рибальства лише на території відповідної держави-члена і здебільшого в місцевостях, де здійснюють таку діяльність, у тому числі на дорогах сільськогосподарського призначення, лісових дорогах та на сільськогосподарських угіддях;
- транспортні засоби, використовувані винятково на малих островах або малозаселених територіях;
- спеціалізовані транспортні засоби для перевезення циркового або ярмаркового обладнання, з максимальною конструктивною швидкістю не більше 40 км/год, та експлуатовані лише на території відповідної держави-члена;
- транспортні засоби категорій L3e, L4e, L5e та L7e з об'ємом двигуна понад 125 см³, якщо держава-член впровадила альтернативні дієві засоби безпеки на дорогах для дво- чи триколісних транспортних засобів, враховуючи відповідну статистику дорожньої безпеки впродовж останніх п'яти років. Держави-члени повідомляють Комісію про такі виключення.

3. Держави-члени можуть запровадити національні вимоги стосовно технічного контролю придатності до експлуатації зареєстрованих на їхній території транспортних засобів, які не належать до сфери застосування цієї Директиви, та транспортних засобів, перелічених у параграфі 2.

Стаття 3

Терміни та означення

Ці терміни та означення застосовують лише для цілей цієї Директиви:

- (1) «транспортний засіб» означає будь-який нерейковий моторний транспортний засіб або причіп до нього;
- (2) «моторний транспортний засіб» означає будь-який механічний транспортний засіб на колесах, урухомлюваний власними засобами з максимальною конструктивною швидкістю понад 25 км/год;
- (3) «причіп» означає будь-який несамохідний транспортний засіб на колесах, розроблений і сконструйований для буксирування моторним транспортним засобом;
- (4) «напівпричіп» означає будь-який причіп, розроблений для зчеплення з моторним транспортним засобом у такий спосіб, що він частково спирається на моторний транспортний засіб, який тримає на собі значну частину маси моторного транспортного засобу;
- (5) «дво- чи триколісний транспортний засіб» означає будь-який механічний транспортний засіб на двох колесах, з бічною коляскою або без, а також будь-який трицикл або квадрицикл;
- (6) «транспортний засіб, зареєстрований у державі-члені» означає транспортний засіб, зареєстрований чи введений в експлуатацію на території держави-члена;

- (7) «транспортний засіб, що має історичну цінність» означає будь-який транспортний засіб, який вважається історичним державою-членом, де він зареєстрований, або одним із її уповноважених органів, та який відповідає всім з таких умов:
- його було виготовлено або вперше зареєстровано принаймні 30 років тому;
 - його конкретний тип, визначений відповідним правом Союзу або національним правом, знято з виробництва;
 - він історично збережений і підтримуваний в первинному стані, а технічні характеристики його основних компонентів не зазнали істотних змін;
- (8) «володілець свідоцтва про реєстрацію» означає юридичну або фізичну особу, на чие ім'я зареєстровано транспортний засіб;
- (9) «технічний контроль придатності до експлуатації» означає перевірку відповідно до додатка I, призначену гарантувати, що транспортний засіб безпечно експлуатувати на дорогах загального користування, і що він відповідає необхідним і обов'язковим характеристикам щодо безпеки і збереження довкілля;
- (10) «затвердження» означає процедуру, за якою держава-член засвідчує, що транспортний засіб відповідає належним адміністративним положенням і технічним вимогам, вказаним у Директиві 2002/24/ЄС, Директиві 2003/37/ЄС та Директиві 2007/46/ЄС;
- (11) «недоліки» означає технічні дефекти та інші прояви невідповідності, виявлені під час технічного контролю придатності до експлуатації;
- (12) «сертифікат придатності до експлуатації» означає протокол контролю придатності до експлуатації, виданий компетентним органом або пунктом технічного контролю, у якому зазначено результат технічного контролю придатності до експлуатації;
- (13) «інспектор» означає особу, уповноважену державою-членом або її компетентним органом на проведення технічного контролю придатності до експлуатації в пункті технічного контролю або, залежно від випадку, від імені компетентного органу;
- (14) «компетентний орган» означає орган влади або публічний орган, на який державою-членом покладено відповідальність за адміністрування системи технічного контролю, зокрема, залежно від випадку, здійснення самого технічного контролю придатності до експлуатації;
- (15) «пункт технічного контролю» означає публічну чи приватну організацію або заклад, уповноважені державою-членом на проведення технічного контролю придатності до експлуатації;
- (16) «наглядний орган» означає створений державою-членом орган або органи, відповідальні за нагляд за пунктами технічного контролю. Наглядний орган може входити до складу компетентного органу чи компетентних органів;
- (17) «малий острів» означає острів з населенням менше 5 000 мешканців, який не сполучений з іншими частинами території автомобільними мостами або автомобільними тунелями;
- (18) «малозаселена територія» означає наперед визначену місцевість, де щільність населення менша за п'ять осіб на квадратний кілометр;
- (19) «дорога загального користування» означає дорогу в складі загального комплексу громадських комунікацій, таку як дорога місцевого, регіонального або національного значення, автомагістраль, швидкісна автострада або шосе.

ГЛАВА II

ЗАГАЛЬНІ ОБОВ'ЯЗКИ

Стаття 4

Зобов'язання

1. Кожна держава-член повинна забезпечити, щоб зареєстровані на її території транспортні засоби періодично проходили технічний контроль згідно з цією Директивою в пунктах технічного контролю, уповноважених державою-членом, в якій такі транспортні засоби зареєстровано.
2. Технічний контроль придатності до експлуатації повинна здійснювати держава-член, де зареєстровано транспортний засіб, через орган публічної влади, на який державою-членом покладено цю функцію, або

організації чи заклади, які призначені та перебувають під наглядом такої держави-члена, зокрема уповноважені приватні організації.

3. Згідно з принципами, встановленими Регламентом Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 715/2007 ([1](#)) та Регламентом Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 595/2009 ([2](#)), до 20 травня 2018 року Комісія за допомогою імплементаційних актів повинна ухвалити:

- (a) набір технічної інформації щодо гальмового обладнання, кермових механізмів, видимості, приладів освітлення, світловідбивачів, електричного обладнання, осей, коліс, шин, підвіски, ходової частини, навісного устаткування ходової частини, іншого обладнання та перешкод, необхідних для технічного контролю придатності до експлуатації об'єктів такого контролю, а також щодо рекомендованих методів технічного контролю відповідно до пункту 3 додатка I, та
- (b) детальні правила щодо формату даних і процедур оцінювання відповідної технічної інформації.

Такі імплементаційні акти ухвалюють згідно з експертною процедурою, зазначеною в статті 19(2).

Виробники повинні надавати пунктам технічного контролю та відповідним компетентним органам доступ до технічної інформації, зазначеної в пункті (a) першого підпараграфу, безкоштовно або за обґрунтованою ціною у недискримінаційний спосіб.

Комісія повинна розглянути доцільність запровадження єдиної точки доступу до такої технічної інформації.

4. Держави-члени забезпечують, щоб відповідальність за утримання транспортного засобу в безпечному і придатному до експлуатації стані було визначено в національному праві.

ГЛАВА III

МІНІМАЛЬНІ ВИМОГИ ДО ТЕХНІЧНОГО КОНТРОЛЮ ПРИДАТНОСТІ ДО ЕКСПЛУАТАЦІЇ

Стаття 5

Дата і частота контролю

1. Транспортні засоби повинні підлягати технічному контролю придатності до експлуатації принаймні з такими інтервалами без обмеження дії періоду гнучкості, застосовуваного державами-членами на підставі параграфу 3:

- (a) транспортні засоби категорії M₁ та N₁: чотири роки з дати першої реєстрації транспортного засобу, і кожні два роки після того;
- (b) транспортні засоби категорії M₁, використовувані як таксі чи карети швидкої допомоги, транспортні засоби категорії M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ та O₄: один рік з дати першої реєстрації транспортного засобу, і щороку після того;
- (c) транспортні засоби категорії T5, використання яких переважно має місце на дорогах загального користування в цілях вантажних автоперевезень: чотири роки з дати першої реєстрації транспортного засобу, і кожні два роки після того.

2. Держави-члени повинні встановити відповідні інтервали, через які транспортні засоби категорії L3e, L4e, L5e та L7e з об'ємом двигуна понад 125 см³ підлягають технічному контролю придатності до експлуатації.

3. Держави-члени або компетентні органи можуть встановити раціональний період, впродовж якого повинен проводитися технічний контроль придатності до експлуатації, та який не перевищує інтервалів, викладених у параграфі 1.

4. Без огляду на дату останнього технічного контролю придатності до експлуатації транспортного засобу, держава-член або відповідний компетентний орган можуть вимагати проведення технічного контролю придатності до експлуатації раніше за дати, вказані в параграфах 1 і 2, у таких випадках:

- після аварії, яка зачепила основні компоненти, що стосуються безпеки транспортного засобу, такі як колеса, підвіску, зони деформації, системи подушок безпеки, кермо чи гальма;
- якщо було змінено чи модифіковано системи та компоненти безпеки чи екологічного впливу транспортного засобу;
- якщо змінився володілець реєстраційного свідоцтва транспортного засобу;
- якщо загальний пробіг транспортного засобу досяг 160 000 км;

— у випадках істотного впливу на дорожню безпеку.

Стаття 6

Зміст і методи контролю

1. Для категорій транспортних засобів, що підпадають під сферу застосування цієї Директиви, за винятком категорій L3e, L4e, L5e та L7e з об'ємом двигуна понад 125 см³, держави-члени повинні забезпечити, щоб технічний контроль придатності до експлуатації охоплював принаймні ділянки, вказані в пункті 2 додатка I.

2. Для кожної ділянки, зазначеної в параграфі 1, компетентні органи держави-члена або пункти технічного контролю повинні проводити технічний контроль придатності до експлуатації, що охоплює принаймні позиції, вказані в пункті 3 додатка I, використовуючи рекомендований або рівноцінний метод, схвалений відповідним компетентним органом для контролю таких позицій відповідно до пункту 3 додатка I. Такий контроль може також включати перевірку відповідності конкретних частин і компонентів транспортного засобу необхідним характеристикам безпеки та екологічного впливу, які діяли на момент затвердження або, якщо застосовно, на момент модернізації.

Такий контроль повинен проводитися з використанням доступних на момент контролю методів і обладнання без застосування інструментів для демонтажу чи зняття будь-якої частини транспортного засобу.

3. Для транспортних засобів категорій L3e, L4e, L5e та L7e з об'ємом двигуна понад 125 см³ ділянки, позиції та придатні методи контролю визначають держави-члени.

Стаття 7

Оцінювання недоліків

1. Для кожної позиції, що підлягає контролю, додаток I надає мінімальний перелік можливих недоліків та рівнів їх вагомості.

2. Недоліки, виявлені під час періодичного контролю транспортних засобів, повинні бути віднесені до однієї з таких груп:

- (a) незначні недоліки, що не несуть істотного впливу на безпечність транспортного засобу або загрози для довкілля, а також інші незначні невідповідності;
- (b) істотні недоліки, які можуть зашкодити безпеці транспортного засобу, створюють загрозу для довкілля чи наражають на небезпеку інших користувачів доріг, або інші значні невідповідності;
- (c) небезпечні недоліки, що становлять пряму та безпосередню загрозу безпеці дорожнього руху або мають негативний вплив на довкілля, які можуть бути підставою для держави-члена чи її компетентного органу заборонити використання такого транспортного засобу на дорогах загального користування.

3. Транспортний засіб, який має недоліки, що підпадають під більш ніж одну з груп недоліків, вказаних у параграфі 2, повинні бути віднесені до групи, яка відповідає більш вагомому недоліку. Транспортний засіб, що демонструє декілька недоліків в межах однієї і тієї ж контрольної ділянки, ідентифікованої в межах діапазону контролю, описаного в пункті 2 додатка I, має бути віднесено до наступної за вагомістю групи недоліків, якщо може бути доведено, що кумулятивний ефект цих недоліків призводить до підвищення загрози дорожній безпеці.

Стаття 8

Сертифікат придатності до експлуатації

1. Держави-члени забезпечують, щоб пункти технічного контролю або, у відповідних випадках, компетентні органи, які провели технічний контроль придатності до експлуатації транспортного засобу, видавали на такий транспортний засіб сертифікат придатності до експлуатації, із зазначенням принаймні застандартизованих елементів відповідних згармонізованих кодів Союзу, як викладено в додатку II.

2. Держави-члени забезпечують, щоб пункти технічного контролю або, у відповідних випадках, компетентні органи надавали такий сертифікат придатності до експлуатації або, у разі електронного випуску сертифікатів технічного контролю, засвідчену роздруковку такого сертифіката придатності до експлуатації особі, що надала транспортний засіб для технічного контролю.

3. Без обмеження дії статті 5, у разі перереєстрації транспортного засобу, уже зареєстрованого в іншій державі-члені, кожна держава-член повинна визнавати сертифікати придатності до експлуатації, видані іншими державами-членами, нарівні з власними сертифікатами, за умови, що такий сертифікат

придатності до експлуатації все ще є чинним з огляду на інтервали проведення технічного контролю придатності до експлуатації, встановлені державою-членом, де відбувається перереєстрація. У разі сумнівів, держава-член, що здійснює перереєстрацію, має перевіряти чинність сертифіката придатності до експлуатації перед його визнанням. Держави-члени повинні надати Комісії опис сертифіката придатності до експлуатації до 20 травня 2018 року. Комісія повинна поінформувати Комітет, зазначений у статті 19. Цей параграф не застосовують до категорій транспортних засобів L3e, L4e, L5e та L7e.

4. Без обмеження дії статті 5(4) та параграфа 3 цієї статті держави-члени в принципі визнають чинність сертифіката придатності до експлуатації у разі зміни права власності на транспортний засіб, якщо є переконливі докази періодичного проходження технічного контролю придатності до експлуатації.

5. З 20 травня 2018 року та щонайпізніше до 20 травня 2021 року, пункти технічного контролю повинні в електронній формі надавати компетентному органу відповідної держави-члена інформацію, зазначену у виданих ними сертифікатах придатності до експлуатації. Надання такої інформації повинно відбуватися в розумні терміни після видання кожного сертифіката придатності до експлуатації. До пізнішої з вказаних дат пункти технічного контролю можуть надавати компетентному органу відповідну інформацію в будь-який інший спосіб. Держави-члени визначають період, впродовж якого компетентний орган зобов'язаний зберігати таку інформацію. Без обмеження національних податкових систем держав-членів, тривалість такого періоду не може бути меншою за 36 місяців.

6. Держави-члени повинні забезпечити, щоб у цілях перевірки показів одометра там, де за нормальних умов передбачений одометр, інформація з попереднього технічного контролю придатності до експлуатації була доступна інспекторам, щойно вона з'явиться в електронному доступі. У випадках виявлення маніпуляцій із одометром з метою зменшення чи переінакшення записів про пробіг транспортного засобу, такі маніпуляції повинні каратися шляхом дієвих, пропорційних, стримувальних та недискримінаційних санкцій.

7. Держави-члени повинні забезпечувати, щоб результати технічного контролю придатності до експлуатації були якомога скоріше повідомлені або доступні в електронному вигляді органу влади, відповідальному за реєстрацію транспортних засобів. Таке повідомлення повинно містити інформацію, зазначену в сертифікаті придатності до експлуатації.

Стаття 9

Дії у разі виявлення недоліків

1. У разі лише незначних недоліків, контроль вважається пройденим, недоліки повинно бути усунуто, та транспортний засіб не потребує повторного контролю.

2. У разі істотних недоліків, результат контролю вважають негативним. Держава-член або компетентний орган повинні визначити період, впродовж якого можна експлуатувати такий транспортний засіб, перш ніж він повинен пройти ще один технічний контроль придатності до експлуатації. Такий наступний контроль повинен відбутися впродовж періоду, визначеного державою-членом або компетентним органом, але не пізніше ніж через два місяці після початкового контролю.

3. У разі небезпечних недоліків, результат контролю вважають негативним. Держава-член або компетентний орган може ухвалити рішення про заборону використання транспортного засобу, про який іде мова, на дорогах загального користування, та про тимчасове зупинення дозволу на його використання в дорожньому транспорті на обмежений період часу без потреби у новій реєстрації до того часу, як будуть усунуті недоліки та видано новий сертифікат придатності до експлуатації, який засвідчуватиме, що транспортний засіб перебуває у придатному для експлуатації стані.

Стаття 10

Доказ проходження контролю

1. Пункт технічного контролю або, у відповідних випадках, компетентний орган держави-члена, що проводив технічний контроль придатності до експлуатації транспортного засобу, зареєстрованого на її території, повинен для кожного транспортного засобу, що пройшов такий контроль, надати підтвердження, наприклад, помітку в реєстраційному документі транспортного засобу, наліпку, сертифікат або будь-яку іншу легкодоступну інформацію. Це підтвердження повинне містити дату, до якої необхідно здійснити наступний технічний контроль придатності до експлуатації.

Держави-члени повинні надати Комісії опис підтвердження до 20 травня 2018 року. Комісія, в свою чергу, повинна поінформувати Комітет, зазначений у статті 19.

2. Якщо контрольований транспортний засіб належить до категорії, яка не підлягає реєстрації в державі-члені, де його введено в експлуатацію, така держава-член може вимагати розміщення підтвердження на самому транспортному засобі у видимий спосіб.

3. У цілях забезпечення свободи пересування кожна держава-член має визнавати підтвердження, надане пунктом технічного контролю або компетентним органом іншої держави-члена відповідно до параграфа 1.

ГЛАВА IV АДМІНІСТРАТИВНІ ПОЛОЖЕННЯ

Стаття 11

Потужності та обладнання для контролю

1. Держави-члени забезпечують, щоб потужності та обладнання для технічного контролю, які використовуються для проведення технічного контролю придатності до експлуатації, відповідали мінімальним технічним вимогам, встановленим у додатку III.
2. Держави-члени забезпечують, щоб пункти технічного контролю або, у відповідних випадках, компетентний орган підтримував потужності та обладнання для технічного контролю відповідно до специфікацій, наданих виробниками.
3. Вимірювальне обладнання підлягає періодичному калібруванню з дотриманням положень додатка III і перевірці згідно зі специфікаціями, наданими відповідною державою-членом або виробником обладнання.

Стаття 12

Пункти технічного контролю

1. Пункти технічного контролю, в яких інспектори здійснюють технічний контроль придатності до експлуатації, повинні бути авторизовані державою-членом або її компетентним органом.
2. Для дотримання мінімальних вимог щодо управління якістю, пункти технічного контролю повинні відповідати вимогам, встановленим державою-членом, яка надає авторизацію. Пункти технічного контролю мають забезпечувати об'єктивність і високу якість технічного контролю придатності до експлуатації.

Стаття 13

Інспектори

1. Держави-члени повинні забезпечити, щоб технічний контроль придатності до експлуатації проводили інспектори, що виконують мінімальні вимоги до компетенції та професійної підготовки, викладені в додатку IV. Держави-члени можуть встановлювати додаткові вимоги щодо компетентності та відповідної підготовки.
2. Компетентні органи або, якщо застосовно, затверджені пункти технічного контролю мають видавати свідоцтва інспекторам, які виконують мінімальні вимоги до компетенції та професійної підготовки. Такі свідоцтва повинні містити принаймні інформацію, зазначену в пункті 3 додатка IV.
3. Інспектори, працевлаштовані або авторизовані компетентними органами держави-члена чи пунктом технічного контролю станом на 20 травня 2018 року, повинні бути звільнені від вимог, встановлених у пункті 1 додатка IV.
4. Під час проведення технічного контролю придатності до експлуатації інспектор не повинен мати жодних конфліктів інтересів, щоб забезпечити дотримання високого рівня неупередженості та об'єктивності в інтересах держави-члена чи відповідного компетентного органу.
5. Особу, яка надає транспортний засіб для контролю, має бути поінформовано про всі виявлені в транспортному засобі недоліки, які потребують усунення.
6. Результати технічного контролю придатності до експлуатації у відповідних випадках може бути змінено лише наглядовим органом або відповідно до запровадженої компетентним органом процедури, якщо дані результатів технічного контролю придатності до експлуатації є відверто некоректними.

Стаття 14

Нагляд за пунктами технічного контролю

1. Держави-члени повинні забезпечити нагляд за пунктами технічного контролю.

2. Наглядний орган здійснює повноваження, передбачені принаймні в пункті 1 додатка V і повинен відповідати вимогам, встановленим у пунктах 2 і 3 зазначеного додатка.

Держави-члени повинні забезпечити публічний доступ до правил та процедур, що стосуються організації, повноважень та вимог, у тому числі вимог до незалежності, застосованих до персоналу наглядового органу.

3. Пункти технічного контролю, керовані безпосередньо компетентним органом, мають бути звільнені від вимог щодо авторизації та нагляду, якщо наглядовий орган є частиною компетентного органу.

4. Вимоги, зазначені в параграфах 2 і 3 цієї статті, мають вважатися дотриманими для держав-членів, які вимагають акредитації пунктів технічного контролю згідно з Регламентом (ЄС) №765/2008.

ГЛАВА V

СПІВПРАЦЯ ТА ОБМІН ІНФОРМАЦІЄЮ

Стаття 15

Адміністративна співпраця між державами-членами

1. Держави-члени призначають загальнонаціональний контактний центр, відповідальний за обмін інформацією з іншими державами-членами та Комісією стосовно застосування цієї Директиви.

2. Держави-члени мають направити Комісії назви та контактні дані своїх загальнонаціональних контактних центрів до 20 травня 2015 року, і негайно повідомляти про будь-які зміни в них. Комісія укладає перелік усіх контактних центрів і направляє його державам-членам.

Стаття 16

Електронна інформаційна платформа для транспортних засобів

Комісія досліджує доцільність запровадження електронної інформаційної платформи для транспортних засобів з урахуванням наявних та вже впроваджених ІТ-рішень для міжнародного обміну даними з метою мінімізації коштів і уникнення дублювання, а також аналізує потенційні витрати і вигоди у цьому зв'язку. Досліджуючи це питання, Комісія повинна розглянути найбільш оптимальний спосіб поєднання наявних національних систем з метою сприяння обміну даними та інформацією щодо технічного контролю придатності до експлуатації та показів одометрів між компетентними органами держав-членів, відповідальними за технічний контроль, реєстрацію та затвердження транспортних засобів, пунктами технічного контролю, виробниками обладнання для технічного контролю та виробниками транспортних засобів.

Комісія також досліджує доцільність збирання та зберігання доступної інформації щодо основних компонентів, пов'язаних із безпекою транспортних засобів, які побували в тяжких аваріях, та аналізує потенційні витрати і вигоди у цьому зв'язку, а також досліджує можливість надання доступу до інформації про історію аварій та покази одометра в анонімізованій формі інспекторам, володільцям свідоцтв про реєстрацію та дослідникам аварій.

ГЛАВА VI

ДЕЛЕГОВАНІ ТА ІМПЛЕМЕНТАЦІЙНІ АКТИ

Стаття 17

Делеговані акти

Комісія уповноважена ухвалювати делеговані акти відповідно до статті 18 для:

— оновлення лише позначень категорій транспортних засобів, згаданих у статті 2(1) та статті 5(1) і (2), та за потреби у разі змін у номенклатурі категорій транспортних засобів, які виникають внаслідок змін до законодавства щодо затвердження типу, зазначеного в статті 2(1), за відсутності впливу на обсяг і частоту контролю;

— оновлення пункту 3 додатка I у частині методів контролю у разі, якщо стануть доступні дієвіші та ефективніші методи, без збільшення переліку позицій, що підлягають контролю;

— адаптування пункту 3 додатка I, після позитивної оцінки пов'язаних витрат і вигід, у частині переліку позицій для контролю, методик, причин виходу з ладу та оцінювання недоліків у разі модифікації обов'язкових вимог, що стосуються затвердження типу, в безпековому або екологічному законодавстві Союзу.

Стаття 18

Делегування повноважень

1. Повноваження ухвалювати делеговані акти надано Комісії відповідно до умов, встановлених у цій статті.
2. Повноваження ухвалювати делеговані акти, зазначені у статті 17, надано Комісії на п'ятирічний період з 19 травня 2014 року. Комісія складає звіт про виконання делегованих повноважень не пізніше, ніж за дев'ять місяців до завершення п'ятирічного періоду. Делеговані повноваження автоматично продовжують на періоди такої самої тривалості, якщо Європейський Парламент або Рада не ухвалить рішення проти такого продовження не пізніше ніж за три місяці до закінчення кожного такого періоду.
3. Європейський Парламент чи Рада можуть у будь-який час відкликати делеговані повноваження, зазначені в статті 17. Рішення про відкликання припиняє дію делегованого повноваження, вказаного в такому рішенні. Воно набуває чинності на наступний день після його публікації в *Офіційному віснику Європейського Союзу* або в пізнішу дату, вказану в рішенні. Воно не впливає на чинність будь-яких делегованих актів, які вже введені в дію.
4. Як тільки Комісія ухвалює делегований акт, вона надає його одночасно Європейському Парламенту і Раді.
5. Делегований акт, ухвалений відповідно до статті 17, набуває чинності, лише якщо з боку Європейського Парламенту чи Ради впродовж двох місяців з дати повідомлення Європейського Парламенту й Ради про цей акт, не було висловлено жодних заперечень, або якщо ще до закінчення цього періоду і Європейський Парламент, і Рада повідомили Комісії, що вони не заперечуватимуть. Такий період продовжують на два місяці з ініціативи Європейського Парламенту або Ради.

Стаття 19

Процедура комітету

1. Комісії надає підтримку комітет («Комітет з питань придатності до експлуатації транспортних засобів»). Такий комітет є комітетом у розумінні Регламенту (ЄС) № 182/2011.
2. У разі покликання на цей параграф, застосовують статтю 5 Регламенту (ЄС) № 182/2011. Якщо комітет не надав жодного висновку, Комісія не ухвалює проект імплементаційного акта, і застосовують третій підпараграф статті 5 (4) Регламенту (ЄС) № 182/2011.

ГЛАВА VII

ПРИКІНЦЕВІ ПОЛОЖЕННЯ

Стаття 20

Звітування

1. До 30 квітня 2020 року Комісія повинна надати Європейському Парламенту і Раді звіт про імплементацію та наслідки цієї Директиви, зокрема щодо рівня гармонізації періодичного технічного контролю, дієвості положень про її сферу застосування, частоти технічного контролю придатності до експлуатації, взаємовизнання сертифікатів придатності до експлуатації в разі перереєстрації транспортних засобів, що походять з іншої держави-члена, та результати аналізу доцільності впровадження електронної інформаційної платформи для транспортних засобів, зазначеної в статті 16. Такий звіт також має містити аналіз потреб оновлення додатків, зокрема у світлі технічного прогресу та сучасних практик. Такий звіт має бути подано після консультацій в комітеті, вказаному в статті 19, і за потреби його мають супроводжувати законодавчі пропозиції.
2. Не пізніше 30 квітня 2019 року Комісія повинна надати Європейському Парламенту і Раді звіт, що ґрунтується на незалежних дослідженнях, про дієвість включення легких причепів та дво- чи триколісних транспортних засобів до сфери застосування цієї Директиви. Такий звіт повинен містити оцінювання розвитку ситуації з дорожньою безпекою у Союзі та порівняння результатів національних заходів з дорожньої безпеки для кожної підкатегорії легких транспортних засобів, враховуючи середню відстань, що

її проходять такі транспортні засоби. Зокрема, Комісія повинна оцінити, чи є стандарти та вартість технічного контролю придатності до експлуатації для кожної категорії транспортних засобів пропорційними поставленим завданням з підвищення рівня дорожньої безпеки. До такого звіту повинно бути долучено детальне оцінювання впливу з аналізом витрат і вигід по усій території Союзу, у тому числі з урахуванням специфіки держав-членів. Такий звіт повинен бути опублікований принаймні за шість місяців до подання будь-яких законодавчих пропозицій, відповідно до ситуації, щодо включення нових категорій до сфери застосування цієї Директиви.

Стаття 21

Санкції

Держави-члени встановлюють правила щодо санкцій, застосованих у разі порушень положень цієї Директиви, та вживають усіх необхідних заходів для забезпечення їх виконання. Такі санкції повинні бути дієвими, пропорційними, стримувальними та недискримінаційними.

Стаття 22

Перехідні положення

1. Держави-члени можуть дозволити на період не більше п'яти років, з 20 травня 2018 року, використовувати зазначені в статті 11 потужності та обладнання для контролю, які не відповідають мінімальним технічним вимогам, встановленим у додатку III, для проведення технічного контролю придатності до експлуатації.
2. Держави-члени повинні застосовувати вимоги, встановлені у додатку III, щонайпізніше з 1 січня 2023 року.

Стаття 23

Транспозиція

1. Держави-члени повинні до 20 травня 2017 року ухвалити й опублікувати закони, підзаконні нормативно-правові акти та адміністративні інструменти, необхідні для виконання вимог цієї Директиви. Вони негайно інформують про них Комісію.

Вони повинні застосовувати такі інструменти з 20 травня 2018 року.

Якщо держави-члени ухвалюють такі інструменти, вони повинні містити покликання на цю Директиву або супроводжуватися таким покликанням у разі їх офіційної публікації. Методи здійснення такого покликання визначають держави-члени.

2. Держави-члени передають Комісії текст основних положень національного права, ухваленого ними у сфері регулювання цієї Директиви.

Стаття 24

Скасування

Скасувати Директиву 2009/40/ЄС з 20 травня 2018 року.

Стаття 25

Набуття чинності

Ця Директива набуває чинності на двадцятий день після її публікації в *Офіційному віснику Європейського Союзу*.

Стаття 26

Адресати

Цю Директиву адресовано державам-членам.

МІНІМАЛЬНІ ВИМОГИ ЩОДО ЗМІСТУ І РЕКОМЕНДОВАНИХ МЕТОДІВ ТЕХНІЧНОГО КОНТРОЛЮ

1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

Цей додаток ідентифікує системи і компоненти транспортних засобів, які підлягають технічному контролю; він описує рекомендовані методи їх контролю та критерії, які потрібно використовувати для оцінювання того, чи є стан транспортного засобу прийнятним.

Контроль повинен охоплювати принаймні ті позиції, що перелічені в пункті 3 нижче, за умови, що вони стосуються транспортного засобу, контроль якого здійснюється у державі-члені, про яку йде мова. Контроль може також включати в себе перевірку важливих частин і компонентів такого транспортного засобу на відповідність обов'язковим характеристикам безпеки та екологічного впливу, які діяли на момент затвердження або, якщо застосовно, на момент модернізації.

Там, де конструкція транспортного засобу не дозволяє застосувати методи контролю, встановлені цим додатком, контроль повинен бути проведений згідно з рекомендованими методами, прийнятими компетентними органами. Компетентний орган повинен переконатися у тому, що буде дотримано безпечових та екологічних стандартів.

Контроль усіх перелічених нижче позицій необхідно вважати обов'язковим у контексті періодичного технічного контролю придатності до експлуатації, за винятком позначених «X», які стосуються стану транспортного засобу та його придатності до використання на дорогах, але не вважаються визначальними в контексті технічного контролю придатності до експлуатації.

«Причини дефекту» не застосовують у випадках, коли вони стосуються вимог, не передбачених у відповідному законодавстві щодо затвердження транспортних засобів на момент їх першої реєстрації або першого введення в експлуатацію, або у вимогах до модернізації.

Якщо метод контролю зазначений як «візуальний», це означає, що крім огляду відповідних позицій інспектор також повинен по можливості випробувати їх фізично, оцінити їхній стан на звук або скористатися будь-яким іншим придатним способом перевірки, який не передбачає використання обладнання.

2. ОБСЯГ КОНТРОЛЮ

Технічний контроль повинен охоплювати принаймні такі ділянки:

- (0) Ідентифікація транспортного засобу;
- (1) Гальмове обладнання;
- (2) Кермовий механізм;
- (3) Видимість;
- (4) Освітлювальні прилади та складові електричної системи;
- (5) Осі, колеса, шини, підвіска;
- (6) Ходова частина та навісне устаткування ходової частини;
- (7) Інше обладнання;
- (8) Негативний вплив;
- (9) Додатковий технічний контроль пасажирських транспортних засобів категорій M₂ та M₃.

3. ЗМІСТ І МЕТОДИ КОНТРОЛЮ, ОЦІНЮВАННЯ НЕДОЛІКІВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Контроль повинен охоплювати принаймні ті позиції, та застосовувати ті мінімальні стандарти і рекомендовані методи, які перелічені в наведеній нижче таблиці.

Для кожної системи та компонента, що підлягає контролю, оцінювання недоліків необхідно здійснювати відповідно до критеріїв, викладених у зазначеній таблиці, залежно від конкретного випадку.

Недоліки, не перелічені в цьому додатку, необхідно оцінювати з огляду на ризики, що їх вони несуть для безпеки дорожнього руху.

▼C1

Позиція	Метод	Причини	Оцінювання недоліків
---------	-------	---------	----------------------

	дефекту			
		Незначний	Істотний	Небезпечний

0. ІДЕНТИФІКАЦІЯ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ

0.1. Реєстраційні номерні знаки (якщо передбачені вимогами ¹)	Візуальна перевірка	(a) Номерні знаки (або один знак) відсутні або настільки ненадійно закріплені, що можуть відпасти.	X
		(b) Напис відсутній або нерозбірливий	X
		(c) Не відповідають реєстраційним записам або документам на транспортний засіб.	X
0.2. Ідентифікаційний/серійний номер або номер шасі транспортного засобу	Візуальна перевірка	(a) Відсутній або не може бути виявлений.	X
		(b) Неповний, нерозбірливий, явно підроблений або не відповідає документам на транспортний засіб.	X
		(c) Документація на транспортний засіб нерозбірлива або містить неточності формального характеру.	X

1. ГАЛЬМОВЕ ОБЛАДНАННЯ

1.1. Механічний стан та функціонування

1.1.1. Опорний шарнір педалі/ручного важеля робочого гальма	Візуальна перевірка компонентів під час роботи гальмової системи. Примітка: Огляд транспортних засобів із підсилювачем гальмової системи потрібно проводити із вимкненим двигуном.	(a) Шарнір занадто тугий.	X
		(b) Надмірне спрацювання або люфт.	X
1.1.2. Стан педалі/ручного важеля гальма і вільний хід пристрою урухомлення гальма	Візуальна перевірка компонентів під час роботи гальмової системи Примітка: Огляд транспортних засобів із підсилювачем гальмової системи потрібно проводити із вимкненим двигуном.	(a) Надмірний або недостатній запас ходу.	X
		(b) Відпускання органа керування гальмами відбувається некоректно.	X
		Якщо це впливає на функціональність.	X
		(c) Нековзке покриття педалі гальма відсутнє, незафіксоване або	X

Позиція	Метод	Причини дефекту	Оцінювання недоліків		
			Незначний	Істотний	Небезпечний
1.1.3. Вакуумна помпа або компресор і резервуари	Візуальна перевірка компонентів під нормальним робочим тиском. Перевірити час, потрібний для досягнення безпечного робочого значення вакуумного чи повітряного тиску, та функціонування засобів попередження, клапана багатоконтурного захисту та запобіжного редуційного клапана.	(а) Недостатній тиск/вакуум для підсилення застосування гальма принаймні чотири рази після спрацювання попереджувального пристрою (або небезпечного значення показів КВП);		X	
		принаймні два рази після спрацювання попереджувального пристрою (або небезпечного значення показів КВП).			X
		(б) Забагато часу потрібно для досягнення безпечного робочого значення тиску повітря/вакууму згідно з вимогами ¹		X	
		(с) Клапан багатоконтурного захисту або запобіжний редуційний клапан не працює.		X	
		(д) Витік повітря, що спричиняє помітне падіння тиску, або чутні на слух витіки.		X	
		(е) Зовнішнє пошкодження, що може призвести до порушень у роботі гальмової системи.		X	
		Невідповідність вторинної гальмової системи			

		вимогам щодо продуктивності.			
1.1.4. Вказівник або індикатор падіння тиску	Перевірка функціональності	Порушення роботи або дефект вказівника чи індикатора.	X		
		Неможливість ідентифікувати падіння тиску.		X	
1.1.5. Ручний контрольний гальмовий клапан	Візуальна перевірка компонентів під час роботи гальмової системи.	(a) Регулятор тріснутий, пошкоджений або надміру зношений.		X	
		(b) Ненадійний регулятор на клапані або ненадійний клапан.		X	
		(c) Послаблені з'єднання чи витоки в системі.		X	
		(d) Незадовільна робота.		X	

Позиція	Метод	Причини дефекту	Оцінювання недоліків		
			Незначний	Істотний	Небезпечний
1.1.6. Активатор паркувального гальма, важільне керування, храповий механізм паркувального гальма, електронне паркувальне гальмо	Візуальна перевірка компонентів під час роботи гальмової системи.	(a) Храповий механізм не утримує гальмо належним чином.		X	
		(b) Зношений шарнір важеля або храповий механізм.	X		
		Надмірне зношення.		X	
		(c) Надмірний рух важеля, що свідчить про неправильне налаштування.		X	
		(d) Активатор відсутній, пошкоджений чи непрацездатний.		X	
		(e) Неналежне функціонування, індикатор попередження		X	

		сповіщає про порушення в роботі			
1.1.7. Гальмові клапани (ножані клапани, розвантажні, регулятори)	Візуальна перевірка компонентів під час роботи гальмової системи.	(a) Пошкоджений клапан або надмірний витік повітря.		X	
		Якщо це впливає на функціональність.			X
		(b) Надмірний викид оливи з компресора.	X		
		(c) Клапан ненадійний або неналежним чином змонтований.		X	
		(d) Викид або протікання гідравлічної рідини.		X	
		Якщо це впливає на функціональність.			X
1.1.8. З'єднання для гальм причепа (електричні та пневматичні)	Від'єднати та знову приєднати сполучну муфту гальмової системи між транспортним засобом-буксиром і причепом.	(a) Дефектний кран або самоущільнювальний клапан.	X		
		Якщо це впливає на функціональність.		X	
		(b) Кран або клапан ненадійний чи неналежним чином змонтований.	X		
		Якщо це впливає на функціональність.		X	
		(c) Надмірний витік.		X	
		Якщо це впливає на функціональність.			X

Позиція	Метод	Причини дефекту	Оцінювання недоліків		
			Незначний	Істотний	Небезпечний
		(d) Не функціонує належним чином.		X	

		Має вплив на роботу гальма.			X
1.1.9. Нагнітальний бачок енергонакопичувального резервуара	Візуальна перевірка.	(a) Бачок трохи пошкоджений або трохи кородований.	X		
		Бачок сильно пошкоджений, кородований або протікає.		X	
		(b) Впливає на роботу зливного пристрою.	X		
		Зливний пристрій не працює.		X	
		(c) Бачок ненадійний або неналежним чином змонтований.		X	
1.1.10. Сервомеханізми, головні циліндри (гідравлічні системи)	Візуальна перевірка компонентів під час роботи гальмової системи, наскільки можливо.	(a) Дефектний або неефективний сервомеханізм.		X	
		Якщо він не працює.			X
		(b) Головний циліндр дефектний, але гальма усе ще працюють.		X	
		Головний циліндр дефектний або протікає.			X
		(b) Головний циліндр ненадійний, але гальма усе ще працюють.		X	
		Головний циліндр ненадійний.			X
		(d) Рівень гальмівної рідини нижчий за мінімальну позначку	X		
		Рівень гальмівної рідини значно нижчий за		X	

		мінімальну позначку			
		Гальмівної рідини не видно.			X
		(e) Відсутня кришка бачка головного циліндра.	X		
		(f) Сигнал попередження про рівень гальмівної рідини увімкнений або дефектний.	X		
		(g) Некоректна робота пристрою попередження про рівень гальмівної рідини.	X		

Позиція	Метод	Причини дефекту	Оцінювання недоліків		
			Незначний	Істотний	Небезпечний
1.1.11. Жорсткі гальмові трубки	Візуальна перевірка компонентів під час роботи гальмової системи, наскільки можливо.	(a) Невідворотний ризик відмови чи ушкодження.			X
		(b) Трубки або їх з'єднання пропускають повітря (пневматичні гальмові системи).		X	
		Трубки або їх з'єднання протікають (гідравлічні гальмові системи).			X
		(c) Трубки пошкоджені або надмірно кородовані.		X	
		Впливає на функціональність гальм внаслідок закупорення або невідворотного ризику протікання.			X
		(d) Трубки неправильно	X		

		встановлені.			
		Ризик пошкодження.		X	
1.1.12. Гнучкі гальмові шланги	Візуальна перевірка компонентів під час роботи гальмової системи, наскільки можливо.	(a) Невідворотний ризик відмови чи ушкодження.			X
		(b) Шланги пошкоджені, протерті, перегнуті або закороткі.	X		
		Шланги пошкоджені або протерті.		X	
		(c) Шланги або їх з'єднання пропускають повітря (пневматичні гальмові системи).		X	
		Шланги або їх з'єднання протікають (гідролічні гальмові системи).			X
		(d) Шланги роздуті під тиском.		X	
		Пошкоджено корд.			X
		(e) Шланги негерметичні.		X	
1.1.13. Гальмові фрикційні накладки або колодки	Візуальна перевірка.	(a) Накладки або колодки спрацьовані (досягнуто мінімальної позначки).		X	
		Накладки або колодки надміру спрацьовані (не видно мінімальної позначки).			X

Позиція	Метод	Причини дефекту	Оцінювання недоліків		
			Незначний	Істотний	Небезпечний
		(b) Накладки або колодки забруднено (оливою, мастилом тощо).		X	
		Порушено функціональність			X

		гальм.			
		(с) Накладки або колодки відсутні чи неправильно змонтовані.			X
1.1.14. Гальмові барабани, гальмові диски	Візуальна перевірка.	(а) Спрацьований барабан або диск		X	
		Барабан або диски надміру зношені, сильно подряпані, тріснуті, ненадійно закріплені або розколоті.			X
		(b) Барабан або диск забруднено (оливою, мастилом тощо).		X	
		Порушено функціональність гальм.			X
		(с) Барабан або диск відсутній.			X
		(d) Ненадійно зафіксована задня пластина.		X	
1.1.15. Гальмові троси, штанги, важелі та їх з'єднання	Візуальна перевірка компонентів під час роботи гальмової системи, наскільки можливо.	(а) Трос пошкоджено або перекручено.		X	
		Порушено функціональність гальм.			X
		(b) Компонент надміру зношений або кородований.		X	
		Порушено функціональність гальм.			X
		(с) Трос, штанга або з'єднання ненадійне.		X	
		(d) Дефектна напрямна троса.		X	
		(е) Обмеження вільного руху частин гальмової системи.		X	
		(f) Нехарактерний рух важелів/з'єднань, що свідчить про неправильне регулювання або надмірне спрацювання.		X	

Позиція	Метод	Причини дефекту	Оцінювання недоліків		
			Незначний	Істотний	Небезпечний
1.1.16. Актуатори гальм (у тому числі гальмові пружини чи гідравлічні циліндри)	Візуальна перевірка компонентів під час роботи гальмової системи, наскільки можливо.	(a) Актуатор тріснутий чи пошкоджений.		X	
		Порушено функціональність гальм.			X
		(b) Актуатор протікає.		X	
		Порушено функціональність гальм.			X
		(c) Актуатор ненадійно або неправильно змонтований.		X	
		Порушено функціональність гальм.			X
		(d) Актуатор надміру кородований.		X	
		Ймовірність розколу.			X
		(e) Недостатня або надмірна відстань вільного ходу робочого поршня чи діафрагмового механізму.		X	
		Порушено продуктивність роботи гальм (недостатньо зворотного руху).			X
		(f) Пилозахисна кришка пошкоджена.	X		
Пилозахисна кришка відсутня або надміру пошкоджена.		X			
1.1.17. Сенсорний	Візуальна	(a) Дефектне		X	

важіль навантаги	перевірка компонентів під час роботи гальмової системи, наскільки можливо.	з'єднання.			
		(b) Неправильно відрегульоване з'єднання.		X	
		(c) Клапан заклинило або він у неробочому стані (антиблокувальна система працює).		X	
		Клапан заклинило або він у неробочому стані.			X
		(d) Клапан відсутній (якщо він передбачений конструкцією).			X
		(e) Відсутня табличка з технічними даними.	X		

Позиція	Метод	Причини дефекту	Оцінювання недоліків		
			Незначний	Істотний	Небезпечний
		(f) Дані нерозбірливі або не відповідають вимогам ¹	X		
1.1.18. Регулятори натягу та індикатори	Візуальна перевірка.	(a) Регулятор пошкоджений, його заклинило або він занадто вільно рухається, сильно зношений чи неправильно налаштований.		X	
		(b) Регулятор дефектний.		X	
		(c) Неправильно встановлений або замінений.		X	
1.1.19. Система безгальмового сповільнення (якщо встановлена чи передбачена конструкцією)	Візуальна перевірка.	(a) Ненадійні кріплення чи з'єднання.	X		
		Якщо це впливає на функціональність.		X	

		(b) Система відсутня або має явні дефекти.		X	
1.1.20. Автоматична активація гальм причепа	Від'єднати гальмову муфту між транспортним засобом-буксиром і причепом.	Гальма причепа автоматично не спрацьовують, якщо муфту від'єднано.			X
1.1.21. Повна перевірка гальмової системи	Візуальна перевірка	(a) Інші системні пристрої (як-от проти замерзальна помпа, осушувач повітря тощо) мають зовнішні пошкодження або обширну корозію, що негативно впливає на роботу гальмової системи.		X	
		Порушено функціональність гальм.			X
		(b) Протікання повітря або антифризу.	X		
		Впливає на функціональність системи.		X	
		(c) Будь-який компонент ненадійно або неправильно змонтований.		X	
		(d) Небезпечна модифікація будь-якого компонента ³		X	
		Порушено функціональність гальм.			X

Позиція	Метод	Причини дефекту	Оцінювання недоліків		
			Незначний	Істотний	Небезпечний
1.1.22. Перевірити з'єднання (встановлені чи передбачені конструкцією)	Візуальна перевірка	(a) Відсутні.		X	
		(b) Пошкоджені.	X		

			Неробочі або протікають.		X	
1.1.23. гальмо	Інерційне	Візуальна перевірка та перевірка функціонування	Недостатня ефективність.		X	

1.2. Робочі якості та ефективність основної гальмової системи

1.2.1. Робочі якості	Під час контролю на гальмовому тестері або, якщо це неможливо, на дорозі, поступово витискайте гальма до максимуму.	(a) Неадекватне гальмівне зусилля на одному чи кількох колесах.	X	
		Відсутність гальмівного зусилля на одному чи кількох колесах.		X
		(b) Гальмівне зусилля з будь-якого колеса менше ніж 70 % максимального гальмівного зусилля, зафіксованого з іншого колеса на тій самій осі. Або, у разі дорожнього випробування, надмірне відхилення транспортного засобу від прямолінійного руху.	X	
		Гальмівне зусилля з будь-якого колеса менше ніж 50 % максимального гальмівного зусилля, зафіксованого з іншого колеса на тій самій осі у разі осей, сполучених із кермовим механізмом.		X
		(c) Відсутність плавності зміни гальмівного зусилля (блокування гальм).	X	
		(d) Нехарактерна затримка спрацювання гальм на будь-якому колесі.	X	
		(e) Надмірне коливання гальмівного зусилля впродовж повного оберту кожного колеса.	X	

Позиція	Метод	Причини дефекту	Оцінювання недоліків		
			Незначний	Істотний	Небезпечний
1.2.2. Ефективність	Перевірити на	Не показує принаймні		X	

<p>гальмовому тестері або, якщо його не можна використати з технічних причин, в умовах з допомогою пристрою запису сповільнення для визначення коефіцієнту гальмування відносно максимальної дозволеної маси або, у разі контролю напівпричепи, суми значень дозволеного навантаження на осі.</p>	<p>мінімального значення, вказаного нижче ⁽¹⁾:</p> <p>1. Транспортні засоби, вперше зареєстровані після 01.01.2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Категорія M₁: 58 % — Категорії M₂ та M₃: 50 % — Категорія N₁: 50 % — Категорії N₂ та N₃: 50 % — Категорії O₂, O₃ та O₄: — — для напівпричепів: 45 % ⁽²⁾ — для причепів на зчипному брусі: 50 % 			
<p>Транспортний засіб або причіп з максимальною дозволеною масою понад 3,5 тонн має бути перевірений за стандартами, встановленими ISO 21069, або рівноцінними методами.</p>	<p>2. Транспортні засоби, вперше зареєстровані до 01.01.2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Категорії M₁, M₂ та M₃: 50 % ⁽³⁾ — Категорія N₁: 45 % — Категорії N₂ та N₃: 43 % ⁽⁴⁾ — Категорії O₂, O₃ та O₄: 40 % ⁽⁵⁾ 		X	
<p>Дорожні випробування має бути здійснено в сухих умовах на рівній прямій дорозі.</p>	<p>3. Інші категорії Категорії L (обидва гальма разом):</p> <ul style="list-style-type: none"> — Категорія L1e: 42 % — Категорії L2e, L6e: 40 % — Категорія L3e: 50 % — Категорія L4e: 46 % — Категорії L5e, L7e: 44 % <p>Категорія L (гальмо задніх коліс): усі категорії: 25 % загальної маси транспортного засобу</p>		X	
	<p>Досягнуто менше 50 % вказаних вище</p>			X

		значень.			
--	--	----------	--	--	--

Позиція	Метод	Причини дефекту	Оцінювання недоліків		
			Незначний	Істотний	Небезпечний

1.3. Робочі якості та ефективність допоміжної (аварійної) гальмової системи (якщо представлена окремою системою)

1.3.1. Робочі якості	Якщо допоміжна гальмова система відокремлена від основної гальмової системи, використовувати метод, зазначений у 1.2.1.	(a) Неадекватне гальмівне зусилля на одному чи кількох колесах.	X	
		Відсутність гальмівного зусилля на одному чи кількох колесах.		X
		(b) Гальмівне зусилля з будь-якого колеса менше ніж 70 % максимального гальмівного зусилля, зафіксованого з іншого колеса на тій самій осі. Або, у разі дорожнього випробування, надмірне відхилення транспортного засобу від прямолінійного руху.	X	
		Гальмівне зусилля з будь-якого колеса менше ніж 50 % максимального гальмівного зусилля, зафіксованого з іншого колеса на тій самій осі у разі осей, сполучених із кермовим механізмом.		X
		(c) Відсутність плавності зміни гальмівного зусилля (блокування гальм).	X	
1.3.2. Ефективність	Якщо допоміжна гальмова система відокремлена від основної гальмової системи, використовувати метод, зазначений у 1.2.2.	Гальмівне зусилля менше ніж 50 % ⁽⁶⁾ значення коефіцієнту гальмування, визначеного в секції 1.2.2, щодо максимальної дозволеної маси.	X	
		Досягнуто менше 50 % вказаних вище значень гальмівного зусилля.		X

1.4. Робочі якості та ефективність паркувального гальма

1.4.1. Робочі якості	Застосувати паркувальне гальмо під час перевірки	Гальмо не працює з одного боку або, у разі дорожнього випробування, надмірне відхилення транспортного засобу від прямолінійного руху.	X	
----------------------	--	---	---	--

	на гальмовому тестері.	Під час контролю досягнуто менше 50 % значень гальмівного зусилля, зазначених в 1.4.2, щодо маси транспортного засобу.		X
--	------------------------	--	--	---

Позиція	Метод	Причини дефекту	Оцінювання недоліків		
			Незначний	Істотний	Небезпечний
1.4.2. Ефективність	Перевірити на гальмовому тестері. Якщо це неможливо, випробувати на дорозі з допомогою контрольного пристрою або пристрою запису сповільнення, або розташувати транспортний засіб на схилі із задалегідь відомим нахилом.	Не показує, для всіх транспортних засобів, коефіцієнту гальмування у принаймні 16 % щодо максимальної дозволеної маси або, для моторних транспортних засобів, принаймні 12 % щодо максимальної дозволеної комбінованої маси транспортного засобу, залежно від того, котре з цих значень вище.		X	
		Досягнуто менше 50 % вказаних вище значень гальмівного зусилля.			X
1.5. Робочі якості системи безгальмового сповільнення	Візуальна перевірка та, якщо можливо, контроль функціональності системи.	(a) Відсутність плавного варіювання ефективності (не застосовно до компресійних гальмових систем).		X	
		(b) Система не функціонує.		X	
1.6. Антиблокувальна система (АБС)	Візуальна перевірка і перевірка попереджувального пристрою та/або використання електронного інтерфейсу транспортного засобу.	(a) Попереджувальний пристрій не працює.		X	
		(b) Попереджувальний пристрій інформує про відмову системи.		X	
		(c) Колісні сенсори швидкості відсутні або пошкоджені.		X	
		(d) Проводка пошкоджена.		X	
		(e) Інші компоненти відсутні або пошкоджені.		X	
		(f) Система демонструє порушення		X	

		через електронний інтерфейс транспортного засобу.		
--	--	---	--	--

Позиція	Метод	Причини дефекту	Оцінювання недоліків		
			Незначний	Істотний	Небезпечний
1.7. Електронна гальмова система (EBS)	Візуальна перевірка і перевірка попереджувального пристрою та/або використання електронного інтерфейсу транспортного засобу.	(a) Попереджувальний пристрій не працює.		X	
		(b) Попереджувальний пристрій інформує про відмову системи.		X	
		(c) Система демонструє порушення через електронний інтерфейс транспортного засобу.		X	
1.8. Гальмівна рідина	Візуальна перевірка	Гальмівна рідина забруднена або має осад.		X	
		Невідворотний ризик відмови.			X

2. КЕРМОВИЙ МЕХАНІЗМ

2.1. Механічний стан

2.1.1. Стан кермової передачі	Встановивши транспортний засіб над оглядовою канавою або на підйомнику з керованими колесами над землею або на поворотній платформі, повернути кермо від краю до краю. Візуальна перевірка роботи кермової передачі.	(a) Нерівномірна робота передачі.		X	
		(b) Погнутий секторний вал або зношені шліци.		X	
		Має вплив на функціональність.			X
		(c) Надміру зношений секторний вал.		X	
		Має вплив на функціональність.			X
		(d) Надмірний хід секторного вала.		X	
		Має вплив на функціональність.			X

		(е) Протікання.	X		
		Утворення крапель.		X	

Позиція	Метод	Причини дефекту	Оцінювання недоліків		
			Незначний	Істотний	Небезпечний
2.1.2. Кріплення корпуса кермової передачі	Встановивши транспортний засіб над оглядовою канавою або на підйомнику з опорою на керовані колеса, повернути кермо за годинниковою стрілкою та проти годинникової стрілки або скористатися спеціально адаптованим детектором люфту керма. Візуальна перевірка кріплення корпуса кермової передачі до ходової частини.	(a) Корпус кермової передачі не закріплено належним чином.		X	
		Кріплення небезпечно ненадійні або корпус помітно рухається відносно ходової/кузова.			X
		(b) Кріпильні отвори в ходовій видовжені.		X	
		Кріплення істотно ушкоджені.			X
		(c) Відсутні або відламані кріпильні болти.		X	
		Кріплення істотно ушкоджені.			X
		(d) Корпус кермової передачі тріснутий.		X	
		Негативно впливає на стійкість або надійність кріплення корпуса.			X
2.1.3. Стан з'єднань кермового механізму	Встановивши транспортний засіб над оглядовою канавою або на підйомнику з опорою на керовані колеса, повернути кермо за годинниковою	(a) Взаємний рух компонентів, що мають бути нерухомо зафіксовані.		X	
		Надмірний рух або ймовірність роз'єднання.			X

<p>стрілкою та проти годинникової стрілки або скористатися спеціально адаптованим детектором люфту керма. Візуальна перевірка елементів кермового механізму на предмет зносу, ушкоджень та надійність фіксації.</p>	(b) Надмірне зношення в точках сполучення.		X	
	Дуже серйозний ризик роз'єднання.			X
	(c) Розлами чи деформація будь-якого компонента.		X	
	Має вплив на функціональність.			X
	(d) Відсутність блокувальних пристроїв.		X	
	(e) Зміщення компонентів (напр., поперечної або поздовжньої кермової тяги).		X	
	(f) Небезпечна модифікація ³ .		X	
	Має вплив на функціональність.			X

Позиція	Метод	Причини дефекту	Оцінювання недоліків		
			Незначний	Істотний	Небезпечний
		(g) Пошкоджений або зношений пілозахисний чохол.	X		
		Пілозахисний чохол відсутній або зруйнований.		X	
2.1.4. Працездатність з'єднань кермового механізму	<p>Встановивши транспортний засіб над оглядовою канавою або на підйомнику з опорою на керовані колеса, повернути кермо за годинниковою стрілкою та проти</p>	(a) Рухоме з'єднання кермового механізму псує закріплену деталь ходової частини.		X	
		(b) Обмежники кута повороту керованих коліс не працюють або відсутні.		X	

		годинникової стрілки або скористатися спеціально адаптованим детектором люфту керма. Візуальна перевірка елементів кермового механізму на предмет зносу, ушкоджень та надійність фіксації.			
2.1.5. Підсилювач керма	Перевірити систему керма на відсутність протікання і рівень рідини в резервуарі гідропідсилювача (якщо видимий). З керованими колесами на землі та увімкненим двигуном перевірити працездатність системи підсилювача керма.	(a) Витік рідини або порушення функціоналу.		X	
		(b) Недостатньо рідини (нижче мінімальної позначки).	X		
		Замалий резервуар.		X	
		(c) Механізм не працює.		X	
		Порушено роботу керма.			X
		(d) Механізм зламаний або ненадійний.		X	
		Порушено роботу керма.			X
		(e) Зміщення або забруднення компонентів.		X	
		Порушено роботу керма.			X
		(f) Небезпечна модифікація ³ .		X	
Порушено роботу керма.			X		

Позиція	Метод	Причини дефекту	Оцінювання недоліків		
			Незначний	Істотний	Небезпечний

	(g) Кабелі/шланги пошкоджені, мають обширну корозію.		X	
	Порушено роботу керма.			X

2.2. Колесо, колонка та руків'я керма

2.2.1. Стан керма/руків'я керма	Встановивши транспортний засіб над оглядовою канавою або на підйомнику з повною опорою на землю, пересувати кермо взад-вперед вздовж колонки, поворушити кермо в різних напрямках під прямим кутом до колонки/вилок. Візуальна перевірка люфту, стану гнучких з'єднань або карданних сполучень.	(a) Рух керма відносно колонки, що свідчить про слабку фіксацію.	X	
		Дуже серйозний ризик роз'єднання.		X
		(b) Відсутність фіксувального пристрою на маточині керма.	X	
		Дуже серйозний ризик роз'єднання.		X
		(c) Розлам чи ослаблення маточини керма, опони чи шпиць.	X	
		Дуже серйозний ризик роз'єднання.		X
2.2.2. Колонка керма/ поворотна вилка та амортизатори керма	Встановивши транспортний засіб над оглядовою канавою або на підйомнику з повною опорою на землю, пересувати кермо взад-вперед вздовж колонки, поворушити кермо в різних напрямках під прямим кутом до колонки/вилок. Візуальна перевірка люфту, стану гнучких з'єднань або карданних сполучень.	(a) Надмірний люфт центру керма вгору або вниз.	X	
		(b) Надмірний радіальний рух вершини колонки відносно її осі.	X	
		(c) Погіршення гнучких з'єднань.	X	
		(d) Дефектне кріплення.	X	
		Дуже		X

		серйозний ризик роз'єднання.			
		(е) Небезпечна модифікація ³ .			X

Позиція	Метод	Причини дефекту	Оцінювання недоліків		
			Незначний	Істотний	Небезпечний
2.3. Люфт керма	Встановивши транспортний засіб над оглядовою канавою або на підйомнику з опорою на керовані колеса і, якщо є змога, увімкненим двигуном для транспортних засобів з підсилювачем керма, і виставивши керовані колеса в нейтральну позицію, повернути кермо за та проти годинникової стрілки настільки, наскільки можливо без повороту керованих коліс. Візуальна перевірка люфту.	Надмірний люфт керма (наприклад, відстань зміщення точки на опоні перевищує одну п'яту діаметру керма або не відповідає вимогам ¹).		X	
		Порушено безпеку роботи керма.			X
2.4. Розвал-сходження (X) ²	Перевірка кутів встановлення (розвалу-сходження) керованих коліс на відповідному обладнанні.	Параметри не відповідають технічним даним виробника транспортного засобу або вимогам ¹ .	X		
		Впливає на пряmolінійність руху; погіршує курсову стійкість.		X	
2.5. Поворотний диск керованих коліс причепа	Візуальна перевірка або з допомогою спеціально	(а) Компонент трохи пошкоджений.		X	
		Компонент істотно			X

	адаптованого детектора люфту	пошкоджений або тріснутий.			
		(b) Надмірний люфт.		X	
		Впливає на прямолінійність руху; погіршує курсову стійкість.			X
		(c) Дефектне кріплення.		X	
		Кріплення істотно ушкоджене.			X
2.6. Електронний підсилювач керма (EPS)	Візуальна перевірка та контроль узгодженості між кутом повороту керма та коліс із увімкненим та вимкненим двигуном, та/або через електронний інтерфейс транспортного засобу	(a) Індикатор збою EPS показує будь-яке порушення в роботі системи.		X	
		(b) Неузгодженість між кутом повороту керма та коліс.		X	
		Порушено роботу керма.			X

Позиція	Метод	Причини дефекту	Оцінювання недоліків		
			Незначний	Істотний	Небезпечний
		(c) Підсилювач не працює.		X	
		(d) Система сповіщає про вихід з ладу через електронний інтерфейс транспортного засобу.		X	

3. ВИДИМІСТЬ

3.1. Поле огляду	Візуальна перевірка з водійського сидіння.	Перешкода, яка істотно обмежує поле огляду водія попереду або з боків (за межами робочої зони передніх склоочисників).	X		
		Не видно ділянку в межах робочої зони склоочисників або зовнішні дзеркала заднього огляду.		X	
3.2. Стан скла	Візуальна перевірка.	(a) Тріснуте чи знебарвлене скло або прозора панель (якщо дозволено) (за межами робочої зони передніх	X		

		склоочисників).			
		Не видно ділянку в межах робочої зони склоочисників або зовнішні дзеркала заднього огляду.		X	
		(b) Скло або прозора панель (у тому числі світловідбивна чи затемнена плівка), що не відповідає специфікаціям, зазначеним у вимогах ¹ , (за межами робочої зони передніх склоочисників).	X		
		Не видно ділянку в межах робочої зони склоочисників або зовнішні дзеркала заднього огляду.		X	
		(c) Скло або прозора панель у неприйнятному стані.		X	
		Істотно порушено видимість у межах робочої зони склоочисників.			X
3.3. Дзеркала або пристрої заднього огляду	Візуальна перевірка.	(a) Дзеркало чи пристрій відсутні або не встановлені відповідно до вимог ¹ (наявні принаймні два пристрої заднього огляду).		X	
		Наявні менше, ніж два пристрої заднього огляду.		X	

Позиція	Метод	Причини дефекту	Оцінювання недоліків		
			Незначний	Істотний	Небезпечний
		(b) Дзеркало чи пристрій трохи пошкоджені або ненадійно закріплені.	X		
		Дзеркало чи пристрій непридатні, сильно пошкоджені, погано закріплені чи становлять небезпеку.		X	
		(c) Не забезпечено необхідного поля огляду.		X	
3.4. Передні склоочисники	Візуальна перевірка та перевірка функціонування.	(a) Склоочисники не працюють, відсутні або не відповідають вимогам ¹ .		X	
		(b) Дефектна щітка склоочисника.	X		
		Щітка склоочисника відсутня або має очевидний дефект.		X	

3.5. Склоомивачі	Візуальна перевірка та перевірка функціонування.	Омивачі не працюють належним чином (замало мийної рідини, але помпа в робочому стані або зміщені форсунки).	X		
		Омивачі не працюють.		X	
3.6. Система обігріву скла (X) ²	Візуальна перевірка та перевірка функціонування.	Система не працює або має очевидні дефекти.	X		

4. ЛАМПИ, СВІТЛОВІДБИВАЧІ ТА ЕЛЕКТРООБЛАДНАННЯ

4.1. Фари

4.1.1. Стан та функціонування	Візуальна перевірка та перевірка функціонування.	(а) Дефектна або відсутня лампа/джерело світла (кілька ламп/джерел світла; у випадку LED — до 1/3 не функціонують).	X		
		Одинарна лампа/джерело світла; у випадку LED — істотне погіршення видимості.		X	
		(б) Незначний дефект оптичної системи (відбивача та лінзи).	X		
		Значний дефект або відсутність оптичної системи (відбивача та лінзи).		X	

Позиція	Метод	Причини дефекту	Оцінювання недоліків		
			Незначний	Істотний	Небезпечний
		(с) Лампа погано закріплена.		X	
4.1.2. Направлення світлових пучків	Визначити горизонтальний приціл кожної фари на ближньому світлі з використанням приладу для калібрування фар або електронного інтерфейсу транспортного засобу.	(а) Приціл фари виходить за межі, встановлені вимогами ¹ .		X	
		(б) Система демонструє порушення через електронний інтерфейс транспортного засобу.		X	

4.1.3. Перемикання	Візуальна перевірка та перевірка функціонування або використання електронного інтерфейсу транспортного засобу	(a) Перемикач не працює згідно з вимогами ¹ (кількість фар, увімкнених водночас).	X		
		Перевищено максимальну дозволена яскравість світла, спрямованого уперед.		X	
		(b) Порушено функцію засобу контролю.		X	
		(c) Система демонструє порушення через електронний інтерфейс транспортного засобу.		X	
4.1.4. Відповідність вимогам ¹ .	Візуальна перевірка та перевірка функціонування.	(a) Лампа, колір світла, позиція, яскравість або маркування не відповідає вимогам ¹ .		X	
		(b) Відкладення на лінзі або джерелі світла, які помітно зменшують яскравість або змінюють колір світла.		X	
		(c) Джерело світла і лампа несумісні.		X	
4.1.5. Пристрої регулювання рівня (якщо обов'язкові)	Візуальна перевірка та перевірка функціонування, якщо можливо, або використання електронного інтерфейсу транспортного засобу.	(a) Пристрій не працює.		X	
		(b) Неможливо керувати ручним регулятором із водійського сидіння.		X	
		(c) Система демонструє порушення через електронний інтерфейс транспортного засобу.		X	

Позиція	Метод	Причини дефекту	Оцінювання недоліків		
			Незначний	Істотний	Небезпечний
4.1.6. Пристрій для очищення фар (якщо обов'язково)	Візуальна перевірка функціонування, якщо можливо.	Пристрій не працює.	X		
		У разі газорозрядних ламп.		X	

4.2. Передні та задні габаритні ліхтарі, бічні габаритні ліхтарі, ліхтарі повного габариту та лампи денного освітлення

4.2.1. Стан та функціонування	Візуальна перевірка функціонування.	(a) Дефектне джерело світла.		X	
		(b) Дефектна лінза.		X	
		(c) Лампа погано закріплена.	X		
		Дуже серйозний ризик відпадання.		X	
4.2.2. Перемикач	Візуальна перевірка функціонування.	(a) Перемикач не працює згідно з вимогами ¹ .		X	
		Задні та бічні габаритні ліхтарі можуть вимикатися при увімкнених фарах.		X	
		(b) Порушено функцію засобу контролю.		X	
4.2.3. Відповідність вимогам ¹	Візуальна перевірка функціонування.	(a) Лампа, колір світла, позиція, яскравість або маркування не відповідає вимогам ¹ .	X		
		Червоне світло спереду або біле ззаду; дуже сильно зменшена яскравість світла.		X	
		(b) Відкладення на лінзі або джерелі світла, які зменшують інтенсивність, яскравість або змінюють колір світла.	X		
		Червоне світло спереду або біле ззаду; дуже сильно зменшена яскравість світла.		X	

Позиція	Метод	Причини дефекту	Оцінювання недоліків		
			Незначний	Істотний	Небезпечний

4.3. Стоп-сигнали

4.3.1. Стан та функціонування	Візуальна перевірка та перевірка функціонування.	(a) Дефектне джерело світла (кілька джерел світла у випадку LED — до 1/3 не функціонують).	X		
		Одинарні джерела світла; у випадку LED — менше ніж 2/3 функціонують.		X	
		Жодне джерело світла не функціонує.			X
		(b) Незначний дефект лінзи (без впливу на випромінюване світло).	X		
		Сильний дефект лінзи (має вплив на випромінюване світло).		X	
		(c) Лампа погано закріплена.	X		
		Дуже серйозний ризик відпадання.		X	
4.3.2. Перемикання	Візуальна перевірка та перевірка функціонування або використання електронного інтерфейсу транспортного засобу.	(a) Перемикач не працює згідно з вимогами ¹ .	X		
		Затримка спрацювання.		X	
		Відсутність будь-якої реакції.			X
		(b) Порушено функцію засобу контролю.		X	
		(c) Система демонструє порушення через електронний інтерфейс транспортного засобу.		X	
		(d) Функції аварійного стоп-сигналу не працюють або працюють неправильно.		X	
4.3.3. Відповідність вимогам ¹ .	Візуальна перевірка та перевірка функціонування.	Лампа, колір світла, позиція, яскравість або маркування не відповідає вимогам ¹ .	X		
		Біле світло ззаду; дуже сильно зменшена яскравість світла.		X	

Позиція	Метод	Причини дефекту	Оцінювання недоліків		
			Незначний	Істотний	Небезпечний

4.4. Ліхтарі повороту та сигнал аварійної зупинки

4.4.1. Стан та функціонування	Візуальна перевірка та перевірка функціонування.	(a) Дефектне джерело світла (кілька джерел світла у випадку LED — до 1/3 не функціонують).	X		
		Одинарні джерела світла; у випадку LED — менше ніж 2/3 функціонують.		X	
		(b) Незначний дефект лінзи (без впливу на випромінюване світло).	X		
		Сильний дефект лінзи (має вплив на випромінюване світло).		X	
		(c) Лампа погано закріплена.		X	
		Дуже серйозний ризик відпадання.			X
4.4.2. Перемикання	Візуальна перевірка та перевірка функціонування.	Перемикач не працює згідно з вимогами ¹ .	X		
		Відсутність будь-якої реакції.			X
4.4.3. Відповідність вимогам ¹ .	Візуальна перевірка та перевірка функціонування.	Лампа, колір світла, позиція, яскравість або маркування не відповідає вимогам ¹ .		X	
4.4.4. Частота блимання	Візуальна перевірка та перевірка функціонування.	Частота блимання не відповідає вимогам ¹ (відхилення частоти більше ніж на 25 %).	X		

4.5. Передні та задні протитуманні ліхтарі

4.5.1. Стан та функціонування	Візуальна перевірка та перевірка функціонування.	(a) Дефектне джерело світла (кілька джерел світла у випадку LED — до 1/3 не функціонують).	X		
		Одинарні джерела світла; у випадку LED — менше ніж 2/3 функціонують.		X	
		(b) Незначний дефект лінзи (без впливу на	X		

		випромінюване світло).			
		Сильний дефект лінзи (має вплив на випромінюване світло).		X	

Позиція	Метод	Причини дефекту	Оцінювання недоліків		
			Незначний	Істотний	Небезпечний
		(с) Лампа погано закріплена.	X		
		Дуже серйозний ризик відпадання або засліплення зустрічного транспорту.		X	
4.5.2. Калібрування (X) ²	У роботі та за допомогою приладу для калібрування фар	Передній протитуманний ліхтар не відкалібровано по горизонталі, якщо характер освітлення має граничну лінію (гранична лінія занижка).	X		
		Гранична лінія розташована вище за аналогічну лінію для ближнього світла фар.		X	
4.5.3. Перемикання	Візуальна перевірка та перевірка функціонування.	Перемикач не працює згідно з вимогами ¹ .	X		
		Не працює.		X	
4.5.4. Відповідність вимогам ¹ .	Візуальна перевірка та перевірка функціонування.	(а) Лампа, колір світла, позиція, яскравість або маркування не відповідає вимогам ¹		X	
		(б) Система не працює згідно з вимогами ¹ .		X	

4.6. Ліхтарі заднього ходу

4.6.1. Стан та функціонування	Візуальна перевірка та перевірка функціонування.	(a) Дефектне джерело світла.	X		
		(b) Дефектна лінза.	X		
		(c) Лампа погано закріплена.	X		
		Дуже серйозний ризик відпадання.		X	
4.6.2. Відповідність вимогам ¹	Візуальна перевірка та перевірка функціонування.	(a) Лампа, колір світла, позиція, яскравість або маркування не відповідає вимогам ¹		X	
		(b) Система не працює згідно з вимогами ¹ .		X	

Позиція	Метод	Причини дефекту	Оцінювання недоліків		
			Незначний	Істотний	Небезпечний
4.6.3. Перемикач	Візуальна перевірка та перевірка функціонування.	Перемикач не працює згідно з вимогами ¹ .	X		
		Ліхтар заднього ходу може вмикатися з важелем трансмісії не в позиції заднього ходу.		X	

4.7. Освітлення заднього номерного знака

4.7.1. Стан та функціонування	Візуальна перевірка та перевірка функціонування.	(a) Ліхтар спрямовує пряме або біле світло назад.	X		
		(b) Дефектне джерело світла. (Кілька джерел світла).	X		
		Дефектне джерело світла. (Одинарне джерело світла).		X	
		(c) Лампа погано закріплена.	X		
		Дуже серйозний ризик відпадання.		X	

4.7.2. Відповідність вимогам ¹	Візуальна перевірка та перевірка функціонування.	Система не працює згідно з вимогами ¹ .	X		
---	--	--	---	--	--

4.8. Ретрорефлектори, видимі (світловідбивні) позначки та задні маркувальні таблички

4.8.1. Стан	Візуальна перевірка.	(а) Світловідбивне обладнання дефектне або пошкоджене.	X		
		Порушене відбивання світла.		X	
		(с) Світловідбивач погано закріплений.	X		
		Ймовірність відпадання.		X	
4.8.2. Відповідність вимогам ¹	Візуальна перевірка.	Пристрій, колір відбитого світла або розташування не відповідає вимогам ¹	X		
		Відсутній або червоний світловідбивач спереду чи білий ззаду.		X	

Позиція	Метод	Причини дефекту	Оцінювання недоліків		
			Незначний	Істотний	Небезпечний

4.9. Сигнальні індикатори, обов'язкові для приладів зовнішнього освітлення

4.9.1. Стан та функціонування	Візуальна перевірка та перевірка функціонування.	Не працює.	X		
		Не працює для дальнього світла фар або заднього протитуманного ліхтаря.		X	
4.9.2. Відповідність вимогам ¹	Візуальна перевірка та перевірка функціонування.	Не відповідає вимогам ¹	X		
4.10. Електричні з'єднання між транспортним засобом-буксиром і причепом чи напівпричепом.	Візуальна перевірка: якщо можливо, перевірити нерозривність електричного контакту на з'єднаннях.	(с) Нерухомі компоненти ненадійно закріплені.	X		
		Ненадійна розетка.		X	

			(b) Пошкоджена або зруйнована ізоляція.	X		
			Може призвести до короткого замикання.		X	
			(c) Електричні з'єднання причепа або транспортного-засобу-буксира не функціонують належним чином.		X	
			Стоп-сигнали причепа взагалі не працюють.			X
4.11. проводка	Електрична	Візуальна перевірка транспортного засобу в оглядовій канаві або на підйомнику, в тому числі всередині моторного відсіку (якщо застосовно).	(a) Проводка ненадійно або неправильно закріплена.	X		
			Кріплення ослаблені, торкаються гострих країв, ймовірність роз'єднання контактів.		X	
			Проводка може торкатися гарячих деталей, рухомих частин або землі, роз'єми роз'єднані (важливі частини для гальм, керма тощо).			X
			(b) Проводка трохи зіпсована.	X		
			Проводка сильно зіпсована.		X	
			Проводка дуже сильно зіпсована (важливі частини для гальм, керма тощо).			X

Позиція	Метод	Причини дефекту	Оцінювання недоліків		
			Незначний	Істотний	Небезпечний
		(c) Пошкоджена або зруйнована ізоляція.	X		
		Може призвести до короткого замикання.		X	

		Невідворотний ризик пожежі, іскріння.			X
4.12. Необов'язкові прилади освітлення та ретрорефлектори (X) ²	Візуальна перевірка та ретрорефлектори перевірка функціонування.	(a) Ліхтар/ретрорефлектор встановлено відповідно до вимог ¹	X		
		Випромінюване/відбите світло червоне спереду або біле ззаду		X	
		(b) Робота ліхтаря не відповідає вимогам ¹ .	X		
		Кількість одночасно увімкнених фар перевищує дозволений рівень яскравості; Випромінює червоне світло спереду або біле ззаду.		X	
		(c) Ліхтар/ретрорефлектор ненадійно закріплений.	X		
		Дуже серйозний ризик відпадання.		X	
4.13. Акумулятор(и)	Візуальна перевірка.	(a) Ненадійно закріплений(і).	X		
		Неналежним чином встановлений(і); може(уть) призвести до короткого замикання.		X	
		(b) Протікає(ють).	X		
		Виділення небезпечних речовин.		X	
		(c) Дефектний вимикач (якщо передбачено).		X	
		(d) Дефектні запобіжники (якщо передбачено).		X	

	(e) Неналежна вентиляція (якщо передбачено).	X	
--	--	---	--

Позиція	Метод	Причини дефекту	Оцінювання недоліків		
			Незначний	Істотний	Небезпечний

5. ОСІ, КОЛЕСА, ШИНИ ТА ПІДВІСКА

5.1. Колісні осі

5.1.1. Колісні осі	Візуальна перевірка транспортного засобу в оглядовій канаві або на підйомнику. Використання детекторів люфту коліс можливе і рекомендоване для транспортних засобів максимальною масою понад 3,5 тонн	(a) Вісь розламана або деформована.		X
		(b) Ненадійне кріплення до транспортного засобу.	X	
		Порушено стабільність, має вплив на функціональність: Значний вільний хід відносно кріплень.		X
		(c) Небезпечна модифікація ³ .	X	
		Порушено стабільність, має вплив на функціональність, недостатній зазор до інших деталей транспортного засобу або поверхні землі.		X
5.1.2. Чопи коліс	Візуальна перевірка транспортного засобу в оглядовій канаві або на підйомнику. Використання детекторів люфту коліс можливе і рекомендоване для транспортних засобів максимальною масою понад 3,5 тонн. Прикласти поперечне або поздовжнє зусилля до кожного колеса і занотувати величину ходу між осью балкою та чопом колеса.	(a) Чіп колеса розламаний.		X
		(b) Надмірний знос поворотного шкворення та/або напрямних втулок.	X	
		Ймовірність ослаблення;		X

		погіршено курсову стійкість.		
		(с) Надмірний люфт між чопом колеса та осьюовою балкою.	X	
		Ймовірність ослаблення; погіршено курсову стійкість.		X
		(d) Шкворінь чопа колеса нещільно зафіксований в осі.	X	
		Ймовірність ослаблення; погіршено курсову стійкість.		X
5.1.3. Підшипники коліс	Візуальна перевірка транспортного засобу в оглядовій ямі або на підйомнику. Використання детекторів люфту коліс можливе і рекомендоване для транспортних засобів максимальною масою понад 3,5 тонн. Похитати колесо або прикласти поперечне зусилля до кожного колеса і занотувати величину вертикального ходу колеса відносно його чопа.	(а) Надмірний люфт колісного підшипника.	X	
		Погіршено курсову стійкість; небезпека повного руйнування.		X
		(b) Колісний підшипник занадто тугий або його заклинило.	X	
		Небезпека перегріву; небезпека повного руйнування.		X

Позиція	Метод	Причини дефекту	Оцінювання недоліків		
			Незначний	Істотний	Небезпечний

5.2. Колеса і шини

5.2.1. Маточини керованих коліс	Візуальна перевірка.	(а) Відсутня чи ослаблена будь-яка колісна гайка чи болт маточини колеса.	X	
---------------------------------	----------------------	---	---	--

		Кріплення відсутнє або ослаблене до такого рівня, який істотно погіршує безпеку руху.		X
		(b) Маточина зношена чи пошкоджена.	X	
		Маточина зношена чи пошкоджена так, що це впливає на надійність кріплення коліс.		X
5.2.2. Колеса	Візуальна перевірка кожного колеса з обох боків на транспортному засобі, розташованому над оглядовою канавою або на підйомнику.	(a) Будь-які тріщини чи дефекти зварювання.		X
		(b) Стопорні кільця шин не змонтовані належним чином.	X	
		Ймовірність відшарування.		X
		(c) Колесо сильно деформоване або зношене.	X	
		Це впливає на надійність кріплення до маточини; це впливає на надійність фіксації шини.		X
		(d) Розмір, конструкція, сумісність або тип колеса не відповідає вимогам ¹ і погіршує безпеку руху.	X	
5.2.3. Шини	Візуальна перевірка всієї шини шляхом прокручування керованого колеса, вивішеного над землею на транспортному засобі, розташованому над оглядовою ямою або на підйомнику, або прокочування транспортного засобу вперед і назад над оглядовою ямою.	(a) Розмір, допустима навантага, знак затвердження або швидкісна категорія шини не відповідає вимогам ¹ і погіршує безпеку руху.	X	
		Недостатня для практичної експлуатації допустима навантага або максимальна швидкість, шина торкається інших нерухомих частин транспортного засобу, що порушує безпеку руху.		X
		(b) Шини на колесах однієї осі або на парних колесах мають різний типорозмір.	X	

Позиція	Метод	Причини дефекту	Оцінювання недоліків		
			Незначний	Істотний	Небезпечний

	(c) Шини на одній осі мають різну конфігурацію (радіальну/діагональну).		X	
	(d) Будь-яке істотне пошкодження або поріз шини.		X	
	Видно або пошкоджено корд.			X
	(e) Індикатор зносу шини виступає на поверхню.		X	
	Глибина протектора не відповідає вимогам ¹			X
	(f) Шина третяся об інші компоненти (гнучкі брызговики).	X		
	Шина третяся об інші компоненти (не порушено безпеку руху)		X	
	(g) Шини з відновленим протектором не відповідають вимогам ¹ .		X	
	Пошкоджено захисний шар корда.			X
	(h) Система моніторингу тиску повітря в шинах погано працює або шина явно недопомпована.	X		
	Явно в неробочому стані.		X	

5.3. Система підвіски

5.3.1. Пружини та стабілізатор	Візуальна перевірка транспортного засобу в оглядовій канаві або на підйомнику. Використання детекторів люфту коліс можливе і рекомендоване для транспортних засобів максимальною масою понад 3,5 тонн	(a) Ненадійне кріплення пружин до шасі чи колісної осі.	X	
		Помітний взаємний рух, кріплення істотно ослаблені.		X
		(b) Пошкоджений або розламаний компонент пружини.	X	
		Головна пружина (ресора) чи додаткові ресорні листи зазнають дуже істотного негативного впливу.		X

Позиція	Метод	Причини дефекту	Оцінювання недоліків		
			Незначний	Істотний	Небезпечний
		(с) Пружина відсутня		X	
		Головна пружина (ресора) чи додаткові ресорні листи зазнають дуже істотного негативного впливу.			X
		(d) Небезпечна модифікація ³ .		X	
		Недостатній зазор до інших деталей транспортного засобу; система пружин непрацездатна.			X
5.3.2. Амортизатори	Візуальна перевірка транспортного засобу в оглядовій канаві чи на підйомнику, або з використанням спеціального обладнання, якщо воно доступне.	(a) Ненадійне кріплення амортизаторів до шасі чи колісної осі.	X		
		Ослаблено фіксацію амортизатора.		X	
		(b) Пошкоджений амортизатор, що демонструє ознаки значного витоків або порушень у роботі.		X	
5.3.2.1. Контроль на ефективність амортизації (X) ²	З використанням спеціального обладнання та порівнянням різниць значень з лівої/правої сторони	(a) Істотна різниця між лівим і правим амортизатором.		X	
		(b) Не досягнуто встановлених мінімальних значень.		X	
5.3.3. Труби карданного вала, радіальні штанги, поперечні важелі та балансири підвіски	Візуальна перевірка транспортного засобу в оглядовій канаві або на підйомнику. Використання детекторів люфту коліс	(a) Ненадійне кріплення компонента до шасі чи колісної осі.		X	
		Ймовірність ослаблення; погіршено курсову стійкість.			X

<p>можливе рекомендоване для транспортних засобів максимальною масою понад 3,5 тонн</p>	і	(с) Пошкоджений або надмірно кородований компонент.	X	
		Порушено стабільність компонента або компонент має розкол.		X
		(с) Небезпечна модифікація ³ .	X	
		Недостатній зазор до інших деталей транспортного засобу; система непрацездатна.		X

Позиція	Метод	Причини дефекту	Оцінювання недоліків		
			Незначний	Істотний	Небезпечний
5.3.4. З'єднання підвіски	Візуальна перевірка транспортного засобу в оглядовій канаві або на підйомнику. Використання детекторів люфту коліс можливе і рекомендоване для транспортних засобів максимальною масою понад 3,5 тонн	(b) Надмірний знос поворотного шкворення та/або напрямних втулок на з'єднаннях підвіски.		X	
		Ймовірність ослаблення; погіршено курсову стійкість.			X
		(b) Пилозахисний чохол зруйнований.	X		
		Пилозахисний чохол відсутній або розламаний.		X	
5.3.5. Пневматична підвіска	Візуальна перевірка	(a) Система непрацездатна.			X
		(b) Будь-який компонент пошкоджений, модифікований або зіпсований таким чином, що це негативно позначається на функціональності всієї системи.		X	

		Функціональність системи істотно порушена.		X
		(с) Помітний на слух витік повітря з системи.	X	

6. ХОДОВА ЧАСТИНА ТА НАВІСНЕ УСТАТКУВАННЯ ХОДОВОЇ ЧАСТИНИ

6.1. Ходова частина або рама та навісне устаткування

6.1.1. Загальний стан	Візуальна перевірка транспортного засобу в оглядовій канаві або на підйомнику.	(с) Незначний розлам чи деформація будь-якої сторони траверси.	X	
		Істотний розлам чи деформація будь-якої сторони траверси.		X
		(b) Ненадійність зміцнювальних пластин або кріплень.	X	
		Більшість кріплень ослаблені; недостатня міцність деталей.		X
		(с) Обширна корозія, яка погіршує жорсткість конструкції.	X	
		Недостатня міцність деталей.		X

Позиція	Метод	Причини дефекту	Оцінювання недоліків		
			Незначний	Істотний	Небезпечний
6.1.2. Вихлопні труби та глушники	Візуальна перевірка транспортного засобу в оглядовій канаві або на підйомнику.	(a) Ненадійна або негерметична вихлопна система		X	
		(b) Вихлопи потрапляють в кабінку або пасажирське відділення.		X	
		Небезпека для здоров'я водія і пасажирів.			X
6.1.3. Паливний бак і паливопровід (у тому числі обігрів паливного бака та паливопроводу)	Візуальна перевірка транспортного засобу в оглядовій ямі або на підйомнику, використання	(a) Ненадійний бак або трубопровід, що створює особливий ризик пожежі.			X
		(b) Витік палива, чи відсутня		X	

	пристроїв виявлення витоку для систем СНГ/КПП/СПГ.	неефективна кришка паливного бака.			
		Ризик пожежі; надмірний витік небезпечних речовин.			X
		(с) Перетерті стіни трубок.	X		
		Пошкоджені трубки.		X	
		(d) Запірний паливний клапан (якщо передбачений) не працює належним чином.		X	
		(е) Ризик займання внаслідок: — протікання палива; — неналежного захисту паливного бака чи вихлопної системи; — незадовільного стану моторного відсіку.			X
		(f) Система СНГ/КПП/СПГ або воднева система не відповідає вимогам; будь-яка частина системи має дефект ¹			X
6.1.4. Бампери, поперечний захист та захист від наїзду ззаду	Візуальна перевірка.	(a) Ослаблення та пошкодження, ймовірно здатне завдати поранень при дотику чи контакті.		X	
		Ймовірність відпадання деталей; істотне порушення функціональності.			X
		(b) Пристрій явно не відповідає вимогам ¹		X	

Позиція	Метод	Причини дефекту	Оцінювання недоліків		
			Незначний	Істотний	Небезпечний
6.1.5. Контейнер	Візуальна перевірка.	(a) Контейнер у	X		

для запасного колеса (якщо обладнано)		неналежному стані			
		(b) Контейнер пошкоджений або ненадійний.		X	
		(c) Запасне колесо ненадійно закріплене в контейнері		X	
		Дуже серйозний ризик відпадання.			X
6.1.6. Механічний зачіп та буксирувальний пристрій	Візуальна перевірка на предмет зносу та правильність роботи з особливою увагою до будь-яких встановлених засобів безпеки та/або з використанням вимірювального пристрою.	(a) Компонент пошкоджений, дефектний або тріснутий (у неробочому стані).		X	
		Компонент пошкоджений, дефектний або тріснутий (у робочому стані).			X
		(b) Надмірний знос компонента.		X	
		Понад граничні межі.			X
		(c) Дефектне кріплення.		X	
		Будь-який компонент ослаблений із дуже серйозним ризиком відпадання.			X
		(d) Будь-який засіб безпеки відсутній або не працює належним чином.		X	
		(e) Будь-який індикатор зачепу не працює.		X	
		(f) Загороджує номерний знак чи будь-який прилад освітлення (не	X		

	під час експлуатації)			
	Номерний знак неможливо прочитати (не під час експлуатації).		X	
	(g) Небезпечна модифікація ³ (вторинні деталі).		X	
	Небезпечна модифікація ³ (основні деталі).			X
	(h) Зчп занадто слабкий.		X	

Позиція	Метод	Причини дефекту	Оцінювання недоліків		
			Незначний	Істотний	Небезпечний
6.1.7. Трансмісія	Візуальна перевірка.	(a) Ослаблені або відсутні кріпильні болти		X	
		Ослаблені або відсутні кріпильні болти створюють істотну загрозу для безпеки дорожнього руху.			X
		(b) Надмірний знос підшипників вала трансмісії.		X	
		Дуже серйозний ризик ослаблення або тріскання.			X
		(c) Надмірний знос карданних шарнірів або передатних ланцюгів/пасів трансмісії.		X	
		Дуже серйозний ризик ослаблення або тріскання.			X
		(d) Погіршення гнучких з'єднань.		X	
		Дуже серйозний ризик ослаблення або			X

		тріскання.			
		(e) Пошкоджений або зігнутий вал.		X	
		(b) Розламаний або ненадійний корпус підшипника.		X	
		Дуже серйозний ризик ослаблення або тріскання.			X
		(g) Пилозахисний чохол зруйнований.	X		
		Пилозахисний чохол відсутній або розламаний.		X	
		(h) Незаконна модифікація силового агрегата.		X	
6.1.8. Монтажні кріплення двигуна	Візуальна перевірка, не обов'язково оглядовій канаві або на підйомнику.	Зіпсовані, помітно та істотно пошкоджені монтажні кріплення.		X	
		Ослаблені або розламані кріплення.			X
6.1.9. Робочі якості двигуна (X) ²	Візуальна перевірка та/або перевірка з допомогою електронного інтерфейсу	(a) Модифікація блока керування, що погіршує безпеку та/або вплив на довкілля.		X	

Позиція	Метод	Причини дефекту	Оцінювання недоліків		
			Незначний	Істотний	Небезпечний
		(a) Модифікація двигуна, що погіршує безпеку та/або вплив на довкілля.			X

6.2. Кабіна і кузов

6.2.1. Стан	Візуальна перевірка	(a) Погано закріплена чи пошкоджена панель або деталь може завдати травм.		X	
		Ймовірність відпадання.			X
		(b) Ненадійна стійка кузова.		X	

		Порушено стійкість.			X
		(c) Можливість потрапляння продуктів згоряння або вихлопних газів до салону.		X	
		Небезпека для здоров'я водія і пасажирів.			X
		(d) Небезпечна модифікація ³ .		X	
		Недостатній кліренс між обертовими чи рухомими деталями та поверхнею землі.			X
6.2.2. Монтаж	Візуальна перевірка в оглядовій ямі або на підйомнику.	(a) Кузов або кабіна ненадійні.		X	
		Порушено стабільність.			X
		(b) Кузов/кабіна розміщені явно нерівно на ходовій.		X	
		(c) Ненадійні або відсутні кріплення кузова/кабіни до ходової або траверс, їх симетричність		X	
		Ненадійні або відсутні кріплення кузова/кабіни до ходової або траверс до такої міри, що це створює серйозну загрозу для безпеки руху.			X
		(d) Обширна корозія в точках фіксації на інтегральному кузові.		X	
		Порушено стійкість.			X

Позиція	Метод	Причини дефекту	Оцінювання недоліків		
			Незначний	Істотний	Небезпечний
6.2.3. Двері та дверні замки	Візуальна перевірка.	(a) Двері не відчиняються або не зачиняються належним чином.		X	
		(b) Двері можуть самовільно відчинитися або не можуть лишатися зачиненими (розсувні двері).		X	
		Двері можуть самовільно			X

		відчинитися або не можуть лишатися зачиненими (поворотні двері).			
		(с) Двері, петлі, клямки або стійки в поганому стані.	X		
		Двері, петлі, клямки або стійки відсутні чи ненадійно прилаштовані.		X	
6.2.4. Підлога	Візуальна перевірка в оглядовій ямі або на підйомнику.	Підлога ненадійна або в дуже поганому стані.		X	
		Недостатня стійкість.			X
6.2.5. Сидіння водія	Візуальна перевірка.	(а) Сидіння зі структурним дефектом.		X	
		Погано закріплене сидіння.			X
		(b) Регулювальний механізм не працює належним чином.		X	
		Сидіння рухається або неможливо зафіксувати спинку.			X
6.2.6. Інші сидіння	Візуальна перевірка.	(а) Сидіння мають дефекти або ненадійні (вторинні деталі).	X		
		Сидіння мають дефекти або ненадійні (основні деталі).		X	
		(g) Сидіння встановлені з порушенням вимог ¹ .	X		
		Перевищено дозволену кількість сидінь; розташування не відповідає затвердженому.		X	
6.2.7. Органи керування	Візуальна перевірка та перевірка функціонування.	Будь-який орган керування, необхідний для безпечної експлуатації транспортного засобу, не функціонує належним чином.		X	
		Порушено безпеку експлуатації.			X

Позиція	Метод	Причини дефекту	Оцінювання недоліків		
			Незначний	Істотний	Небезпечний
6.2.8. Сходи в кабіну	Візуальна перевірка.	(a) Ненадійні сходи або драбина.	X		
		Недостатня стійкість.		X	
		(b) Стан сходів або драбини може спричинити травмування користувачів.		X	
6.2.9. Інші внутрішні або зовнішні пристрої та обладнання	Візуальна перевірка.	(a) Кріплення іншого пристрою чи обладнання має дефекти.		X	
		(b) Інший пристрій чи обладнання не відповідає вимогам ¹ .	X		
		Встановлені деталі можуть спричинити травми; порушено безпеку експлуатації.		X	
		(c) Протікання гідравлічного обладнання.	X		
		Значне виділення небезпечних речовин.		X	
6.2.10. Бризковики (щитки), протибризкові пристрої	Візуальна перевірка.	(a) Відсутні, погано закріплені або сильно кородовані.	X		
		Ймовірність травмування; ймовірність відпадання.		X	
		(b) Недостатній зазор до шини/колеса (протибризкові пристрої).	X		
		Недостатній зазор до шини/колеса (бризковики).		X	
		(c) Не відповідає вимогам ¹ .	X		
		Недостатнє охоплення поверхні.		X	

6.2.11. Опорна ніжка	Візуальна перевірка.	(a) Відсутні, погано закріплені або сильно кородовані.		X	
		(b) Не відповідає вимогам ¹		X	
		(c) Ризик розкладання під час руху транспортного засобу.			X

Позиція	Метод	Причини дефекту	Оцінювання недоліків		
			Незначний	Істотний	Небезпечний
6.2.12. Поручні та підніжки	Візуальна перевірка.	(a) Відсутні, погано закріплені або сильно кородовані.		X	
		(b) Не відповідає вимогам ¹		X	

7. ІНШЕ ОБЛАДНАННЯ

7.1. Паси/пряжки безпеки та системи фіксації

7.1.1. Безпечність монтажу пасів/пряжок безпеки	Візуальна перевірка.	(a) Точка анкерного кріплення сильно зіпсована.		X	
		Порушено стабільність.			X
		(b) Ненадійне анкерне кріплення.		X	
7.1.2. Стан пасів/пряжок безпеки.	Візуальна перевірка та перевірка функціонування.	(a) Обов'язковий пас безпеки відсутній або не встановлений.		X	
		(b) Пас безпеки пошкоджений.		X	
		Порізи чи ознаки розтягнення.		X	
		(c) Пас безпеки не відповідає вимогам ¹ .		X	
		(d) Пряжка паса безпеки пошкоджена або не функціонує належним чином.		X	
		(d) Натягувач паса безпеки пошкоджений або не функціонує		X	

		належним чином.			
7.1.3. Обмежник навантаження на пас безпеки	Візуальна перевірка та/або перевірка з допомогою електронного інтерфейсу	(a) Обмежник навантаження явно відсутній або не підходить для транспортного засобу.		X	
		(b) Система демонструє порушення через електронний інтерфейс транспортного засобу.		X	

Позиція	Метод	Причини дефекту	Оцінювання недоліків		
			Незначний	Істотний	Небезпечний
7.1.4. Переднатягувачі пасів безпеки	Візуальна перевірка та/або перевірка з допомогою електронного інтерфейсу	(a) Переднатягувач явно відсутній або не підходить для транспортного засобу.		X	
		(b) Система демонструє порушення через електронний інтерфейс транспортного засобу.		X	
7.1.5. Подушки безпеки	Візуальна перевірка та/або перевірка з допомогою електронного інтерфейсу	(a) Подушки безпеки явно відсутні або не підходять для транспортного засобу.		X	
		(b) Система демонструє порушення через електронний інтерфейс транспортного засобу.		X	
		(c) Подушка безпеки явно непрацездатна.		X	
7.1.6. Допоміжні системи безпеки (SRS)	Візуальна перевірка індикатор збою та/або з допомогою електронного інтерфейсу	(a) Індикатор збою SRS показує будь-яке порушення в роботі системи.		X	
		(b) Система демонструє порушення через електронний інтерфейс транспортного засобу.		X	

7.2. Вогнегасник (X) ²	Візуальна перевірка.	(a) Відсутні.		X	
		(b) Не відповідає вимогам ¹	X		
		Якщо необхідний (напр. таксі, автобуси, рейсовий транспорт тощо)		X	
7.3. Замки та протикрадіжкові пристрої	Візуальна перевірка та перевірка функціонування	(a) Пристрій не виконує функцію запобігання керуванню транспортним засобом.	X		
		(b) Дефектний		X	
		Самовільне замикання або блокування.			X
7.4. Знак аварійної зупинки (якщо необхідний) (X) ²	Візуальна перевірка.	(a) Відсутній або некомплектний.	X		
		(b) Не відповідає вимогам ¹ .	X		

Позиція	Метод	Причини дефекту	Оцінювання недоліків		
			Незначний	Істотний	Небезпечний
7.5. Дорожня аптечка (якщо необхідна) (X) ²	Візуальна перевірка.	Відсутня, некомплектна або не відповідає вимогам ¹ .	X		
7.6. Колісні стопори (клинці) (якщо необхідні) (X) ²	Візуальна перевірка.	Відсутні або в поганому стані, недостатня стійкість або розмір.		X	
7.7. Звуковий сигнал попередження	Візуальна перевірка та перевірка функціонування	(a) Не працює належним чином.	X		
		Не працює взагалі.		X	
		(b) Ненадійний контроль.	X		
		(c) Не відповідає вимогам ¹ .	X		

		Звук сигналу можна сплутати з сиреною офіційних служб.		X	
7.8. Спідометр	Візуальна перевірка або перевірка функціонування під час дорожніх випробувань чи електронними засобами.	(a) Не встановлений згідно з вимогами ¹ .	X		
		Відсутній (якщо передбачений конструкцією).		X	
		(b) Робота порушена.	X		
		Взагалі не працює.		X	
		(c) Недостатньо яскрава підсвітка.	X		
		Взагалі немає підсвітки.		X	
7.9. Тахограф (якщо встановлений/передбачений)	Візуальна перевірка.	(a) Не встановлений згідно з вимогами ¹ .		X	
		(b) Не працює.		X	
		(c) Дефектний або з відсутніми пломбами.		X	

Позиція	Метод	Причини дефекту	Оцінювання недоліків		
			Незначний	Істотний	Небезпечний
		(d) Установча табличка відсутня, нерозбірлива або прострочена.		X	
		(e) Очевидні ознаки втручання або маніпуляцій.		X	
		(f) Типорозмір шин не відповідає калібрувальним параметрам.		X	
7.10. Пристрій обмеження	Візуальна перевірка	(a) Не встановлений		X	

швидкості (якщо встановлений/передбачений)	перевірка функціонування, якщо обладнання наявне.	згідно з вимогами ¹ .			
		(b) Явно в неробочому стані.		X	
		(c) Невірно задано обмеження швидкості (якщо перевірено).		X	
		(d) Дефектний або з відсутніми пломбами.		X	
		(e) Табличка відсутня або нерозбірлива.		X	
		(f) Типорозмір шин не відповідає калібрувальним параметрам.		X	
7.11. Одометр, якщо наявний (X) ²	Візуальна перевірка та/або перевірка з допомогою електронного інтерфейсу	(a) Явні ознаки маніпуляцій (шахрайства) з метою зменшення чи переінакшення записів про пробіг транспортного засобу.		X	
		(b) Явно в неробочому стані.		X	
7.12. Електронний контроль стійкості (ESC), якщо встановлений/передбачений	Візуальна перевірка та/або перевірка з допомогою електронного інтерфейсу	(a) Сенсори швидкості коліс відсутні чи пошкоджені.		X	
		(b) Проводка пошкоджена.		X	
		(c) Інші компоненти відсутні або пошкоджені.		X	

Позиція	Метод	Причини дефекту	Оцінювання недоліків		
			Незначний	Істотний	Небезпечний
		(d) Вимикач пошкоджений або не функціонує належним чином.		X	
		(a) Індикатор збою ESC показує будь-яке порушення в роботі системи.		X	

	(f) Система демонструє порушення через електронний інтерфейс транспортного засобу.	X	
--	--	---	--

8. НЕГАТИВНИЙ ВПЛИВ

8.1. Шум

8.1.1. Система притлумлення шуму	Суб'єктивна оцінка (якщо інспектор не вважає, що рівень шуму може бути гранично допустимим; у такому разі може бути проведено вимірювання рівня шуму на нерухомому транспортному засобі вимірвальним пристроєм)	(a) Рівні шуму перевищують значення, дозволені згідно з вимогами ¹ .	X	
		(b) Будь-яка частина системи притлумлення шуму ненадійна, пошкоджена, неправильно змонтована, відсутня або явно модифікована у спосіб, що може негативно вплинути на рівень шуму.	X	
		Дуже серйозний ризик відпадання.		X

8.2. Викиди відпрацьованих газів

8.2.1. Викиди двигуна з примусовим запалюванням палива

8.2.1.1. Обладнання для контролю шкідливих викидів	Візуальна перевірка	(a) Обладнання для контролю шкідливих викидів, встановлене виробником, відсутнє, модифіковане або має явні дефекти.	X	
		(b) Витоки, які можуть спотворювати результати вимірювання викидів.	X	

Позиція	Метод	Причини дефекту	Оцінювання недоліків		
			Незначний	Істотний	Небезпечний
8.2.1.2. Газоподібні викиди	— Для транспортних засобів екологічних класів до Євро-5 та Євро-V включно (⁷): — вимірювання за допомогою аналізатора вихлопних газів згідно з	(a) Або газоподібні викиди перевищують конкретні рівні, вказані виробником; (b) Або, якщо така інформація недоступна,		X	
				X	

	<p>вимогами¹ або за показами системи бортової діагностики (OBD). Контроль вихлопної труби повинен бути основним методом оцінювання вихлопних газів. На підставі оцінювання рівноцінності та беручи до уваги відповідне законодавство щодо затвердження типу, держави-члени можуть дозволяти використання систем бортової діагностики (OBD) відповідно до рекомендацій виробника та інших вимог.</p> <p>— Для транспортних засобів екологічних класів Євро-6 та Євро-VI⁽⁸⁾:</p> <p>— вимірювання за допомогою аналізатора вихлопних газів згідно з вимогами¹ або за показами системи бортової діагностики (OBD) відповідно до рекомендацій виробника та інших вимог¹.</p> <p>— Вимірювання не підходять для двотактних двигунів.</p>	<p>викиди CO перевищують, (i) для транспортних засобів без вдосконаленої системи контролю викидів</p> <p>— 4,5 %, або — 3,5 %</p> <p>залежно від дати першої реєстрації або початку експлуатації, визначеної у вимогах¹.</p> <p>(i) для транспортних засобів із вдосконаленою системою контролю викидів</p> <p>— на холостому ходу двигуна: 0,5 %</p> <p>— на високих обертах холостого ходу: 0,3 %, або</p> <p>— на холостому ходу двигуна: 0,3 %⁽⁷⁾</p> <p>— на високих обертах холостого ходу: 0,2 %</p> <p>залежно від дати першої реєстрації або початку експлуатації, визначеної у вимогах¹.</p> <p>(c) Лямбда-коефіцієнт виходить за межі $1 \pm 0,03$ або не</p>			
				X	

		відповідає специфікаціям виробника;		
		(d) покази OBD свідчать про істотне порушення роботи.		X

Позиція	Метод	Причини дефекту	Оцінювання недоліків		
			Незначний	Істотний	Небезпечний

8.2.2. Викиди двигуна із самозайманням палива

8.2.2.1. Обладнання для контролю шкідливих викидів	Візуальна перевірка	(a) Обладнання для контролю шкідливих викидів, встановлене виробником, відсутнє або має явні дефекти.	X
		(b) Витоки, які можуть спотворювати результати вимірювання викидів.	X
8.2.2.2. Непрозорість Транспортні засоби, зареєстровані або введені в експлуатацію до 1 січня 1980 року, звільнені від цієї вимоги	<ul style="list-style-type: none"> — Для транспортних засобів екологічних класів до Євро-5 та Євро-V включно ⁽⁷⁾: — Непрозорість вихлопних газів має бути виміряно під час вільного прискорення (без навантаження від холостого ходу до граничних обертів) з трансмісією в нейтральній передачі та увімкненим зчепленням або за показами системи бортової діагностики (OBD). Контроль вихлопної труби повинен бути основним методом оцінювання вихлопних газів. На підставі оцінювання рівноцінності держави-члени можуть дозволяти використання систем бортової діагностики (OBD) відповідно до рекомендацій виробника та інших вимог. — Для транспортних засобів екологічних класів Євро-6 та Євро-VI ⁽⁸⁾: 	(a) Для транспортних засобів, вперше зареєстрованих чи введених в експлуатацію пізніше дати, вказаної у вимогах ¹ . Непрозорість перевищує рівень, зазначений у таблиці даних виробника на транспортному засобі;	X

	<p>— Непрозорість вихлопних газів має бути виміряно під час вільного прискорення (без навантаження від холостого ходу до граничних обертів) з трансмісією в нейтральній передачі та увімкненим зчепленням або за показами OBD відповідно до рекомендацій виробника та інших вимог¹.</p> <p>Підготовка транспортного засобу до випробування:</p> <p>1. Транспортні засоби мають випробовуватися без попередньої підготовки, хоча в цілях безпеки перевірки потрібно проводити з прогрітом двигуном і в задовільному механічному стані.</p>			
--	--	--	--	--

Позиція	Метод	Причини дефекту	Оцінювання недоліків		
			Незначний	Істотний	Небезпечний
	<p>2. Вимоги до підготовки перед випробуванням:</p> <p>(i) Двигун має бути цілком прогрітим, наприклад, температура моторної оливи, виміряна зондом в оливному щупі, має бути принаймні 80 °C, або нормальної робочої температури, якщо остання є нижчою, або ж температура моторного блоку, виміряна за рівнем ІЧ-випромінювання, має бути принаймні рівноцінною. Якщо, в зв'язку з конфігурацією транспортного засобу, таке вимірювання є непрактичним, встановлення нормальної робочої температури двигуна може бути здійснено в інший спосіб, наприклад, роботою вентилятора системи охолодження двигуна.</p> <p>(ii) Продув вихлопної системи має бути здійснено принаймні за три цикли вільного</p>				

	прискорення або у рівноцінний спосіб.			
		(b) Якщо така інформація недоступна або вимоги ¹ не передбачають застосування референтних значень, — для двигунів без наддуву: 2,5 м ⁻¹ , — для двигунів з турбонаддувом: 3,0 м ⁻¹ , або — для транспортних засобів, визначених у вимогах ¹ або вперше зареєстрованих чи введених в експлуатацію пізніше дати, вказаної у вимогах ¹ : — 1,5 м ⁻¹ (9) чи 0,7 м ⁻¹ (8)	X	

Позиція	Метод	Причини дефекту	Оцінювання недоліків		
			Незначний	Істотний	Небезпечний
	Процедура перевірки: 1. Двигун та будь-який встановлений турбокомпресор мають працювати на холостому ходу перед початком кожного циклу вільного прискорення. Для дизельних двигунів високої потужності це означає паузу принаймні в 10 секунд після відпускання органа керування дроселем. 2. Щоб розпочати кожен цикл вільного прискорення, потрібно швидко і безперервно (менше ніж за одну секунду) витиснути педаль акселератора до кінця, але без надмірного зусилля, щоб забезпечити максимум постачання від помпи інжектора.				

<p>3. Під час кожного циклу вільного прискорення двигун має досягти максимальних обертів або, для транспортних засобів з автоматичною трансмісією, частоти обертання, визначеної виробником, а якщо ці дані недоступні — третини від максимальних обертів, перш ніж можна буде відпустити педаль акселератора. Це можна перевірити, приміром, відстежуючи швидкість двигуна або надаючи достатній запас часу між натисненням і відпусканням педалі акселератора, що для транспортних засобів категорій M₂, M₃, N₂ та N₃ має становити принаймні дві секунди.</p> <p>4. Транспортні засоби буде визнано такими, що не пройшли випробування, лише якщо середнє арифметичне принаймні останніх трьох циклів вільного прискорення перевищує граничне значення. Воно може бути розраховане з ігноруванням будь-якого результату вимірювання, який істотно відрізняється від середнього значення або як результат будь-якого іншого статистичного обчислення, що бере до уваги розкид вимірювань. Держави-члени можуть обмежувати кількість циклів випробування.</p>				
--	--	--	--	--

Позиція	Метод	Причини дефекту	Оцінювання недоліків		
			Незначний	Істотний	Небезпечний
	<p>5. Щоб уникнути непотрібних випробувань, держави-члени можуть визнавати транспортні засоби такими, що не пройшли випробування, якщо результати вимірювань істотно перевищують граничні значення після менше ніж трьох циклів вільного прискорення або після циклів продуву. Так само, щоб уникнути непотрібних випробувань, держави-члени можуть визнавати транспортні засоби такими, що пройшли випробування, якщо результати вимірювань істотно менші за граничні значення після менше ніж трьох циклів вільного прискорення або після циклів продуву.</p>				

8.3. Пригнічення електромагнітних перешкод

Радіоперешкоди (X) ²	Не виконує будь-яку вимогу, включену до вимог ¹ .	X	
---------------------------------	--	---	--

8.4. Інші позиції, пов'язані з впливом на довкілля

8.4.1. Прогікання палива	Надмірний витік будь-якої рідини, крім води, що може зашкодити довкіллю або наразити на небезпеку інших учасників дорожнього руху.	X	
	Постійне утворення конденсату, що становить дуже серйозний ризик.		X

9. ДОДАТКОВІ ПЕРЕВІРКИ ДЛЯ ПАСАЖИРСЬКИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ КАТЕГОРІЙ M₂ ТА M₃.

9.1. Двері

9.1.1. Вхідні та вихідні двері	Візуальна перевірка та перевірка функціонування.	(a) Функціональний дефект.	X	
		(b) Незадовільний стан.	X	
		Ймовірність завдання травм.		X
		(c) Дефектний аварійний орган керування.		X
		(d) Дефект системи дистанційного керування дверима або попереджувальних пристроїв.		X
		(e) Не відповідає вимогам ¹ .	X	
		Недостатня ширина дверей.		X

Позиція	Метод	Причини дефекту	Оцінювання недоліків		
			Незначний	Істотний	Небезпечний
9.1.2. Аварійні виходи	Візуальна перевірка	(a) Функціональний та дефект.		X	

	перевірка функціонування (залежно від випадку)	(b) Знаки аварійних виходів нерозбірливі.	X		
		Знаки аварійних виходів відсутні.		X	
		(c) Відсутній молоток для розбивання скла.	X		
		(d) Не відповідають вимогам ¹ .	X		
		Недостатня ширина чи заблокований доступ.		X	
9.2. Система обігріву та розморожування скла (X) ²	Візуальна перевірка та перевірка функціонування	(a) Не працює належним чином.	X		
		Впливає на безпеку експлуатації транспортного засобу.		X	
		(b) Потрапляння токсичних або вихлопних газів у кабінку водія чи пасажирське відділення.		X	
		Небезпека для здоров'я водія і пасажирів.			X
		(c) Дефектна функція розморожування (якщо обов'язкова).		X	
9.3. Система опалення і вентиляції (X) ²	Візуальна перевірка та перевірка функціонування	(a) Функціональний дефект.	X		
		Ризик для здоров'я водія і пасажирів.		X	
		(b) Потрапляння токсичних або вихлопних газів у кабінку водія чи пасажирське відділення.		X	
		Небезпека для здоров'я водія і пасажирів.			X

9.4. Сидіння

9.4.1. Пасажирські сидіння (в тому числі сидіння для супровідного персоналу)	Візуальна перевірка	Складані сидіння (якщо дозволені) не працюють автоматично.	X		
		Блокування аварійного виходу.		X	
9.4.2. Сидіння водія (додаткові вимоги)	Візуальна перевірка	(a) Дефектні спеціальні пристрої, напр., протиблисковий щиток.	X		
		Звужене поле огляду.		X	
		(b) Захист водія ненадійний або не відповідає вимогам ¹ .	X		
		Ймовірність завдання травм.		X	

Позиція	Метод	Причини дефекту	Оцінювання недоліків		
			Незначний	Істотний	Небезпечний
9.5. Освітлювальні та приймальні прилади салону (X) ²	Візуальна перевірка та перевірка функціонування	Прилад дефектний або не відповідає вимогам ¹ .	X		
		Взагалі не працює.		X	
9.6. Проходи, стоячі місця	Візуальна перевірка	(a) Ненадійна підлога.		X	
		Порушено стабільність.			X
		(b) Дефектні штанги або поручні.	X		
		Ненадійні або непридатні до використання.		X	
		(c) Не відповідає вимогам ¹ .	X		
		Недостатньо ширини або вільного простору.		X	
9.7. Сходи та підніжки	Візуальна перевірка та перевірка функціонування (залежно від випадку)	(a) Незадовільний стан.	X		
		Пошкоджений стан.		X	
		Порушено			X

		стабільність.			
		(b) Висувні сходи не працюють належним чином.		X	
		(c) Не відповідають вимогам ¹ .	X		
		Недостатня ширина чи надмірна висота.		X	
9.8. Система комунікації з пасажиром (X) ²	Візуальна перевірка та перевірка функціонування.	Дефектна система.	X		
		Взагалі не працює.		X	
9.9. Застереження (X) ²	Візуальна перевірка.	(a) Застереження відсутнє, містить помилки чи нерозбірливе.	X		
		(b) Не відповідає вимогам ¹ .	X		
		Недостовірні інформація.		X	

9.10. Вимоги щодо перевезення дітей. (X)²

9.10.1. Двері	Візуальна перевірка	Захист дверей не відповідає вимогам ¹ для цього виду транспорту.		X	
9.10.2. Сигнальне та спеціальне обладнання	Візуальна перевірка	Сигнальне або спеціальне обладнання відсутнє чи не відповідає вимогам ¹ .		X	

Позиція	Метод	Причини дефекту	Оцінювання недоліків		
			Незначний	Істотний	Небезпечний

9.11. Вимоги щодо перевезення осіб з обмеженою мобільністю (X)²

9.11.1. Двері, рампи та підйомники	Візуальна перевірка та перевірка функціонування	(a) Функціональний дефект.		X	
------------------------------------	---	----------------------------	--	---	--

		Порушено безпеку експлуатації.	X	
		(b) Незадовільний стан.	X	
		Порушено стійкість, ймовірність завдання травм.	X	
		(c) Дефектний(і) орган(и) керування.	X	
		Порушено безпеку експлуатації.	X	
		(d) Дефектний попереджувальний пристрій.	X	
		Взагалі не працює.	X	
		(e) Не відповідає вимогам ¹ .	X	
9.11.2. Система фіксації інвалідного візка	Візуальна перевірка та перевірка функціонування, якщо доцільно.	(a) Функціональний дефект.	X	
		Порушено безпеку експлуатації.	X	
		(b) Незадовільний стан.	X	
		Порушено стійкість, ймовірність завдання травм.	X	
		(c) Дефектний(і) орган(и) керування.	X	
		Порушено безпеку експлуатації.	X	
		(d) Не відповідає вимогам ¹	X	
9.11.3. Сигнальне спеціальне обладнання	Візуальна перевірка	Сигнальне або спеціальне обладнання відсутнє чи не відповідає вимогам ¹ .	X	

9.12. Інше спеціальне обладнання (X)²

9.12.1. Устаткування для приготування їжі	Візуальна перевірка	(a) Устаткування не відповідає вимогам ¹ .	X	
		(b) Устаткування пошкоджене до такої міри, що ним небезпечно користуватися.	X	

Позиція	Метод	Причини дефекту	Оцінювання недоліків		
			Незначний	Істотний	Небезпечний
9.12.2. Санітарне устаткування	Візуальна перевірка	Устаткування не відповідає вимогам ¹ .	X		
		Ймовірність завдання травм.		X	
9.12.3. Інші пристрої (напр., аудіовізуальні системи)	Візуальна перевірка	Не відповідає вимогам ¹	X		
		Впливає на безпеку експлуатації транспортного засобу.		X	

(¹) Категорії транспортних засобів, які не входять до сфери застосування цієї Директиви, включено для ознайомлення.

(²) 43 % для напівпричепів, затверджених до 1 січня 2012 року.

(³) 48 % для транспортних засобів, не обладнаних АБС або затверджених як тип до 1 жовтня 1991 року.

(⁴) 45 % для транспортних засобів, зареєстрованих після 1988 року або з дати, зазначеної у вимогах, залежно від того, що з них пізніше.

(⁵) 43 % для напівпричепів і причепів на зчипному брусі, зареєстрованих після 1988 року або з дати, зазначеної у вимогах, залежно від того, що з них пізніше.

(⁶) Напр. 2,5 м/с² для транспортних засобів N₁, N₂ та N₃, вперше зареєстрованих після 01.01.2012.

(⁷) Затверджені як тип згідно з Директивою 70/220/ЄЕС, Регламентом (ЄС) № 715/2007, таблиця 1 додатка I (Євро-5), Директивою 88/77/ЄЕС і Директивою 2005/55/ЄС.

(⁸) Затверджені як тип згідно з Регламентом (ЄС) № 715/2007, таблиця 2 додатка I (Євро-6), та Регламентом (ЄС) № 595/2009 (Євро-VI).

(⁹) Затверджені як тип згідно з обмеженнями в рядку «В», секції 5.3.1.4 додатка I до Директиви 70/220/ЄЕС зі змінами, внесеними Директивою 98/69/ЄС чи пізнішими; в рядку «В1», «В2» або «С», секції 6.2.1 додатка I до Директиви 88/77/ЄЕС або вперше зареєстровані чи введені в експлуатацію після 1 липня 2008 року.

ПРИМІТКИ:

¹ «Вимоги» встановлені затвердженням типу станом на дату затвердження, першої реєстрації або першого введення в експлуатацію, а також обов'язками щодо модернізації чи національним законодавством країни реєстрації. Ці причини дефекту застосовують тільки, коли перевірено відповідність вимогам.

² (X) позначає позиції, які стосуються стану транспортного засобу та його придатності до експлуатації на дорозі, але які не вважають істотними при технічному контролі придатності до експлуатації.

³ Небезпечна модифікація означає модифікацію, яка негативно впливає на безпеку дорожнього руху або має непропорційно негативний вплив на довкілля.

ДОДАТОК II

МІНІМАЛЬНИЙ ЗМІСТ СЕРТИФІКАТА ПРИДАТНОСТІ ДО ЕКСПЛУАТАЦІЇ

Сертифікат придатності до експлуатації, виданий після проходження технічного контролю придатності до експлуатації, повинен охоплювати принаймні такі елементи, яким передують відповідні згармонізовані коди Союзу:

- (1) Ідентифікаційний номер транспортного засобу (VIN або номер кузова)
- (2) Реєстраційний номерний знак транспортного засобу та символ країни реєстрації
- (3) Місце і дата проведення контролю
- (4) Покази одометра на момент контролю, якщо відомо
- (5) Категорія транспортного засобу, якщо відомо
- (6) Виявлені недоліки та рівень їх вагомості
- (7) Результат технічного контролю придатності до експлуатації
- (8) Дата наступного технічного контролю придатності до експлуатації або закінчення дії поточного сертифіката, якщо така інформація не надана в інший спосіб
- (9) Назва організації, що проводила контроль, або пункту технічного контролю та підпис й ідентифікаційні дані відповідального за контроль інспектора
- (10) Інша інформація

ДОДАТОК III

МІНІМАЛЬНІ ВИМОГИ ДО ПОТУЖНОСТЕЙ ТА ОБЛАДНАННЯ ДЛЯ ТЕХНІЧНОГО КОНТРОЛЮ ПРИДАТНОСТІ ДО ЕКСПЛУАТАЦІЇ

I. Потужності та обладнання

Технічний контроль придатності до експлуатації, що його здійснюють відповідно до рекомендованих методів, визначених у додатку I, має виконуватися з використанням відповідних потужностей і обладнання. Вони можуть включати, якщо застосовно, використання мобільних випробувальних блоків. Необхідне обладнання для технічного контролю залежить від категорії транспортного засобу, що підлягає контролю, як описано в таблиці I. Потужності та обладнання повинні відповідати таким мінімальним вимогам:

- (1) Приміщення з достатньою для оцінювання транспортних засобів площею, яке відповідає необхідним санітарно-гігієнічним вимогам і вимогам до безпеки;
- (2) Випробувальна смуга необхідних для кожного випробування розмірів, оглядова канава чи підйомник та, для транспортних засобів максимальною масою понад 3,5 тонн — пристрій для піднімання транспортного засобу, обладнаний належним освітленням і, за потреби, аспіраційним устаткуванням;
- (3) Для контролю будь-якого транспортного засобу — роликівий гальмовий тестер, здатний вимірювати, відображати та реєструвати гальмівне зусилля і тиск повітря в пневматичних гальмових системах відповідно до додатка А стандарту ISO 21069-1 щодо технічних вимог до роликівого гальмового тестера або відповідно до рівноцінних стандартів;
- (4) Для контролю транспортних засобів максимальною масою понад 3,5 тонн — роликівий гальмовий тестер згідно з пунктом 3, який може не містити функції реєстрації гальмівних зусиль, зусилля на педаль і тиску повітря в пневматичних гальмових системах, а також їхнього відображення;

або

Пластинний гальмовий тестер, еквівалентний роликівому гальмовому тестеру згідно з пунктом 3, який може не передбачати можливості реєстрації гальмівних зусиль, зусилля на педаль і відображення тиску повітря в пневматичних гальмових системах;

- (5) Інструмент для запису інтенсивності сповільнення; дискретні вимірювальні інструменти повинні записувати/зберігати результати вимірювань принаймні 10 разів за секунду;

- (6) Потужності для випробування пневматичних гальмових систем, такі як манометри, штуцери і шланги до них;
- (7) Пристрій для вимірювання навантаження на колесо/вісь (необов'язкові потужності для вимірювання навантажень на колісну пару, підлогові ваги для коліс і ваги для осей);
- (8) Пристрій для випробування колісно-осьової підвіски (детектор люфту колеса) без підйому осі, що відповідає таким вимогам:
- (a) Пристрій має бути обладнано принаймні двома урухомлюваними плитами, що рухаються в протилежних напрямках як у поздовжній, так і в поперечній площинах;
- (b) Рух плит має бути керованим оператором з місця проведення випробування;
- (c) Для транспортних засобів максимальною масою понад 3,5 тонн, плити повинні відповідати таким технічним вимогам:
- Відстань поздовжнього та поперечного руху — принаймні 95 мм,
- Швидкість поздовжнього та поперечного руху — від 5 см/сек. до 15 см/сек.;
- (9) Шумомір класу II, якщо потрібно вимірювати рівень шуму;
- (10) Газоаналізатор на 4 гази відповідно до Директиви Європейського Парламенту і Ради 2004/22/ЄС (3);
- (11) Пристрій для вимірювання коефіцієнту поглинання з достатньою точністю;
- (12) Один пристрій для калібрування фар, що дає змогу перевірити налаштування фар відповідно до положень щодо параметрів фар моторних транспортних засобів (Директива 76/756/ЄЕС); межа світлотіні повинна бути легко розпізнавана при денному світлі (без прямого сонячного проміння);
- (13) Пристрій для вимірювання глибини протектора шин;
- (14) Пристрій для під'єднання до електронного інтерфейсу транспортного засобу, напр., сканер системи бортової діагностики (OBD);
- (15) Пристрій для виявлення витоку СНГ/КПП/СПГ, якщо транспортні засоби такого типу проходять випробування.

Будь-які з вказаних вище пристроїв можуть бути частиною комбінованого пристрою за умови, що це не впливає на точність вимірювання.

II. Калібрування обладнання, використовуваного для вимірювань

Якщо інше не встановлено відповідними законодавчими актами Союзу, інтервал між двома послідовними калібруваннями не може перевищувати:

- (i) 24 місяці для вимірювань ваги, тиску та рівня шуму,
- (ii) 24 місяці для вимірювань зусилля,
- (iii) 12 місяців для вимірювань вмісту газоподібних викидів.

Таблиця I (4)

Мінімум обладнання, необхідний для цілей проведення технічного контролю придатності до експлуатації																	
Транспортні засоби		Категорія	Обладнання, необхідне для кожної позиції, переліченої в секції I														
	Максимальна маса		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1. Мотоцикли			1														
		L1e	P	x							x	x		x	x	x	

		L3e, L4e	P	x														x	x		x	x	x	
		L3e, L4e	D	x														x		x	x	x	x	
		L2e	P	x	x													x	x		x	x	x	
		L2e	D	x	x													x		x	x	x	x	
		L5e	P	x	x													x	x		x	x	x	
		L5e	D	x	x													x		x	x	x	x	
		L6e	P	x	x													x	x		x	x	x	
		L6e	D	x	x													x		x	x	x	x	
		L7e	P	x	x													x	x		x	x	x	
		L7e	D	x	x													x		x	x	x	x	
2. Транспортні засоби для перевезення пасажирів																								
	До 3 500 кг	M ₁ , M ₂	P	x	x		x											x	x		x	x	x	x
	До 3 500 кг	M ₁ , M ₂	D	x	x		x											x		x	x	x	x	
	> 3 500 кг	M ₂ , M ₃	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x			x	x		x	x	x	x
	> 3 500 кг	M ₂ , M ₃	D	x	x	x		x	x	x	x	x	x					x	x		x	x	x	x
3. Транспортні засоби для перевезення вантажів																								
	До 3 500 кг	N ₁	P	x	x		x											x	x		x	x	x	x
	До 3 500 кг	N ₁	D	x	x		x											x		x	x	x	x	
	> 3 500 кг	N ₂ , N ₃	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x			x	x		x	x	x	x
	> 3 500 кг	N ₂ , N ₃	D	x	x	x		x	x	x	x	x	x					x	x		x	x	x	x

4. Спеціальні транспортні засоби на базі транспортних засобів категорії N, T5																				
	До 3 500 кг	N ₁	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x		
	До 3 500 кг	N ₁	D	x	x		x					x		x	x	x	x			
	> 3 500 кг	N ₂ , N ₃ , T5	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x		
	> 3 500 кг	N ₂ , N ₃ , T5	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x			
	5. Причепи	До 750 кг	O ₁		x												x			
	> 750 до 3 500 кг	O ₂		x	x		x									x				
	> 3 500 кг	O ₃ , O ₄		x	x	x		x	x	x						x				
<p>(¹) Категорії транспортних засобів, які не входять до сфери застосування цієї Директиви, включено для ознайомлення.</p> <p>¹ P...бензин (примусове запалювання); D...дизель (запалювання самозайманням)</p>																				

ДОДАТОК IV

МІНІМАЛЬНІ ВИМОГИ ЩОДО КОМПЕТЕНЦІЇ, ПІДГОТОВКИ ТА СЕРТИФІКАЦІЇ ІНСПЕКТОРІВ

1. Компетенція

Перед затвердженням кандидата на посаду інспектора з технічного контролю придатності до експлуатації, держави-члени або компетентні органи повинні переконатися, що така особа:

(а) володіє перевіреним рівнем знань і має розуміння питань, що стосуються дорожніх транспортних засобів, у таких галузях:

- механіка;
- динаміка;
- динаміка транспортних засобів;
- двигуни внутрішнього згорання;
- матеріали та оброблення матеріалів;
- електроніка;
- електротехніка;
- електронні компоненти транспортних засобів;
- прикладні інформаційні технології;

- (b) має принаймні трирічний досвід роботи або рівноцінний задокументований досвід, такий як кураторство чи навчання, та пройшла відповідну підготовку щодо дорожніх транспортних засобів у галузі, вказаній вище.

2. Первинна та повторна підготовка

Держави-члени або компетентні органи забезпечують, щоб інспектори отримали відповідну первинну та повторну підготовку або склали відповідний іспит, що включає в себе як теоретичні, так і практичні елементи, щоб отримати повноваження на проведення технічного контролю придатності до експлуатації.

Мінімальний зміст первинної та повторної підготовки або відповідних іспитів має включати такі предмети:

(a) Первинне навчання чи відповідний іспит

Первинне навчання, надане державою-членом або уповноваженим навчальним центром держави-члена, повинне охоплювати принаймні такі теми:

- (i) технологічні аспекти транспортних засобів:

— гальмові системи,

— системи керування,

— поле огляду,

— освітлювальні системи та обладнання, електронні компоненти,

— колісні осі, колеса та шини,

— ходова частина та кузов,

— негативні впливи та викиди,

— додаткові вимоги до спеціальних транспортних засобів,

- (ii) методи контролю;

- (iii) оцінювання недоліків;

- (iv) юридичні вимоги, застосовні щодо придатного до затвердження стану транспортного засобу;

- (v) юридичні вимоги, що стосуються проведення технічного контролю придатності до експлуатації;

- (vi) адміністративні положення, пов'язані із затвердженням транспортного засобу, його реєстрацією та технічним контролем придатності до експлуатації;

- (vii) IT-інструменти, пов'язані з технічним контролем та адмініструванням.

(b) Повторна підготовка та відповідні іспити

Держави-члени повинні забезпечити, щоб інспектори регулярно проходили перепідготовку чи склали відповідні іспити, організовані державою-членом або уповноваженим навчальним центром держави-члена.

Держави-члени повинні забезпечити, щоб зміст перепідготовки та відповідних іспитів надавав інспекторам змогу підтримувати та актуалізувати необхідні знання та практичні навички з предметів, вказаних у пункті (a), (i)–(vii) вище.

3. Кваліфікаційний сертифікат

Сертифікат або рівноцінний документ, виданий інспектору, уповноваженому на проведення технічного контролю придатності до експлуатації, повинен містити принаймні таку інформацію:

— ідентифікаційні дані інспектора (ім'я, прізвище);

— категорії транспортних засобів, для яких інспектор уповноважений проводити технічний контроль придатності до експлуатації;

— назва органу, що видав свідоцтво;

— дата видання.

ДОДАТОК V

НАГЛЯДОВІ ОРГАНИ

Правила та процедури, які стосуються наглядових органів, створених державами-членами згідно зі статтею 14, мають охоплювати такі мінімальні вимоги:

1. Завдання та види діяльності наглядових органів

Наглядові органи повинні виконувати щонайменше такі завдання:

(a) Нагляд за пунктами технічного контролю:

- перевірка відповідності приміщень і випробувального обладнання мінімальним вимогам;
- перевірка обов'язкових вимог уповноваженої організації;

(b) Перевірка професійної підготовки та іспитів для інспекторів:

- перевірка первинної підготовки інспекторів;
- перевірка періодичної перепідготовки інспекторів;
- періодична перепідготовка екзаменаторів від наглядового органу;
- проведення наглядових перевірок.

(c) Аудит:

- попередній аудит пунктів технічного контролю для надання повноважень;
- періодичний повторний аудит пунктів технічного контролю;
- спеціальний аудит у випадку невідповідностей;
- аудит навчальних/екзаменаційних центрів.

(d) Моніторинг із використанням таких або подібних інструментів:

- повторна перевірка статистично значущої частки випробовуваних транспортних засобів;
- перевірки «таємним клієнтом» (використання дефектного транспортного засобу на власний розсуд);
- аналіз результатів технічного контролю придатності до експлуатації (статистичними методами);
- технічний контроль у разі подання оскаржень;
- розгляд скарг.

(e) Валідація результатів вимірювань, отриманих у ході технічного контролю придатності до експлуатації.

(f) Пропозиції щодо відкликання чи тимчасове зупинення повноважень пунктів технічного контролю та/або інспекторів:

- якщо відповідний центр або інспектор не виконує важливу вимогу щодо авторизації;
- якщо було виявлено істотні невідповідності;
- якщо кілька аудитів поспіль мають негативні результати;
- якщо мають місце репутаційні втрати з боку відповідного центру чи інспектора.

2. Вимоги до наглядового органу

Вимоги, застосовні до персоналу, працевлаштованого наглядовим органом, повинні охоплювати такі сфери:

- технічна компетентність;
- неупередженість;
- стандарти кваліфікації та професійної підготовки.

3. Зміст правил та процедур

Кожна держава-член або її компетентний орган визначає відповідні правила та процедури, які повинні включати в себе принаймні такі позиції:

(a) Вимоги щодо авторизації та нагляду за пунктами технічного контролю:

- подання заяви на отримання повноважень для діяльності у якості пункту технічного контролю;
- обов'язки пунктів технічного контролю;
- доавторизаційна очна перевірка чи перевірки для верифікації дотримання усіх вимог;
- авторизація пунктів технічного контролю;
- періодичні перевірки/аудити пунктів технічного контролю;

- періодичні перевірки діяльності пунктів технічного контролю, щоб проконтролювати, чи вони й надалі відповідають застосовним правилам та процедурам;
- неоголошені позапланові перевірки та аудити пунктів технічного контролю на підставі доведених фактів;
- аналіз даних випробувань з метою перевірки наявності доказів невідповідності застосовним правилам та процедурам;
- відкликання чи тимчасове зупинення наданих пунктам технічного контролю повноважень.

(b) Інспектори пунктів технічного контролю:

- вимоги до сертифікації інспекторів;
- первинна підготовка, перепідготовка та іспити;
- відкликання чи тимчасове зупинення сертифікації інспекторів.

(c) Обладнання та приміщення:

- вимоги до випробувального обладнання;
- вимоги до випробувальних приміщень;
- вимоги до інформаційних вказівників і табличок;
- вимоги до технічного обслуговування та калібрування випробувального обладнання;
- вимоги до комп'ютеризованих систем.

(d) Наглядові органи:

- повноваження наглядових органів;
- вимоги, застосовні до персоналу наглядових органів;
- оскарження та скарги.

(1) Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 715/2007 від 20 червня 2007 року про затвердження типу моторних транспортних засобів щодо викидів від легкових пасажирських і комерційних транспортних засобів (Євро-5 та Євро-6) та про доступ до інформації про ремонт та технічне обслуговування транспортного засобу (ОВ L 171, 29.06.2007, с. 1).

(2) Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 595/2009 від 18 червня 2009 року про затвердження типу автомобільних транспортних засобів і двигунів щодо викидів від вантажних транспортних засобів (Євро-VI) та про доступ до інформації про ремонт та технічне обслуговування транспортного засобу, та про внесення змін до Регламенту (ЄС) № 715/2007 та Директиви 2007/46/ЄС, а також про скасування директив 80/1269/ЄС, 2005/55/ЄС та 2005/78/ЄС (ОВ L 188, 18.07.2009, с. 1).

(3) Директива Європейського Парламенту і Ради 2004/22/ЄС від 31 березня 2004 року про засоби виміральної техніки (ОВ L 135, 30.04.2004, с. 1).