

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 в цей документ

- В **ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 2014/47/ЄС**
від 03 квітня 2014 року
про технічне інспектування на дорогах придатності до експлуатації комерційних транспортних засобів, що перебувають в обігу в Союзі, та скасування Директиви 2000/30/ЄС
(Текст стосується ЄЕП)
(ОВ L 127 29.04.2014, с. 134)

Із виправленнями, внесеними:

- С1 [Виправленням, ОВ L 197, 04.07.2014, с. 87 \(2014/47/ЄС\)](#)
► С2 [Виправленням, ОВ L 219, 22.08.2019, с. 77 \(2014/47/ЄС\)](#)

- ▼ В **ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 2014/47/ЄС**
від 03 квітня 2014 року
про технічне інспектування на дорогах придатності до експлуатації комерційних транспортних засобів, що перебувають в обігу в Союзі, та скасування Директиви 2000/30/ЄС
(Текст стосується ЄЕП)

ГЛАВА I

ПРЕДМЕТ, ТЕРМІНИ ТА ОЗНАЧЕННЯ І СФЕРА ЗАСТОСУВАННЯ

Стаття 1

Предмет

Для покращення безпеки дорожнього руху та стану довкілля ця Директива встановлює мінімальні вимоги щодо режиму технічного інспектування на дорогах придатності до експлуатації комерційних транспортних засобів, що перебувають в обігу на території держав-членів.

Стаття 2

Сфера застосування

1. Цю Директиву застосовують до комерційних транспортних засобів із конструктивною швидкістю понад 25 км/год таких категорій, визначених у Директиві Європейського Парламенту і Ради 2003/37/ЄС⁽¹⁾ та Директиві 2007/46/ЄС:

- (a) моторних транспортних засобів, розроблених та сконструйованих переважно для перевезення людей та їхнього багажу, обладнаних більш ніж вісьмома сидіннями, окрім сидіння водія — категорії транспортних засобів M₂ та M₃;
 - (b) моторних транспортних засобів, розроблених і сконструйованих переважно для перевезення вантажів, із максимальною масою понад 3,5 тонн — категорії транспортних засобів N₂ та N₃;
 - (c) причепів, розроблених і сконструйованих для перевезення вантажів або людей, а також для проживання людей, із максимальною масою понад 3,5 тонн — категорії транспортних засобів O₃ та O₄;
- колісних тракторів категорії T5, експлуатація яких здебільшого відбувається на дорогах загального користування для цілей комерційного дорожнього перевезення товарів, із максимальною конструктивною швидкістю понад 40 км/год.

2. Ця Директива не впливає на право держав-членів здійснювати технічне інспектування на дорогах транспортних засобів, на які не поширюється сфера застосування цієї Директиви, як-от легких комерційних транспортних засобів категорії N₁ із максимальною масою до 3,5 тонн, а також здійснювати перевірку інших аспектів дорожнього транспорту та безпеки, або проводити інспектування в інших місцях, окрім доріг загального користування. Ця Директива жодним чином не перешкоджає державам-членам вводити обмеження щодо експлуатації певних типів транспортних засобів на деяких частинах їхньої дорожньої мережі із міркувань безпеки дорожнього руху.

Стаття 3

Терміни та означення

Наведені нижче 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 такого прицепа та його вантажу;
- (5) «вантаж» означає будь-які вантажі, які можуть за звичайних умов розміщуватися в або на певній частині транспортного засобу, призначеного для перевезення вантажів, та не є постійно прикріпленими до такого транспортного засобу, включно з предметами, що належать до засобів перевезення вантажу, як-от ящиками, змінними корпусами та контейнерами на транспортних засобах;
- (6) «комерційний транспортний засіб» означає моторний транспортний засіб та причіп або напівпричіп до нього, який експлуатують переважно для перевезення вантажів або пасажирів для комерційних цілей, таких як перевезення за наймом або за винагороду, перевезення за власний рахунок або для інших професійних цілей;
- (7) «транспортний засіб, зареєстрований у державі-члені» означає транспортний засіб, зареєстрований чи введений в експлуатацію на території держави-члена;
- (8) «власник свідоцтва про реєстрацію» означає юридичну або фізичну особу, на чие ім'я зареєстровано транспортний засіб;

- (9) «підприємство» означає підприємство, як визначено в пункті 4 статті 2 Регламенту (ЄС) № 1071/2009;
- (10) «технічне інспектування на дорогах» означає непередбачуване технічне інспектування придатності до експлуатації комерційного транспортного засобу, здійснюване компетентними органами держави-члена або під їх безпосереднім наглядом;
- (11) «дорога загального користування» означає дорогу в складі загального комплексу громадських комунікацій, таку як дорога місцевого, регіонального або національного значення, автомагістраль, швидкісна автострада або шосе.
- (12) «технічний контроль придатності до експлуатації» означає інспектування відповідно до пункту (9) статті 3 Директиви 2014/45/ЄС;
- (13) «сертифікат придатності до експлуатації» означає протокол технічного контролю придатності до експлуатації, виданий компетентним органом або пунктом технічного контролю, у якому зазначено результат технічного контролю придатності до експлуатації;
- (14) «компетентний орган» означає орган влади або публічний орган, на який державою-членом покладено відповідальність за адміністрування системи технічного інспектування на дорогах, зокрема, залежно від випадку, саме здійснення такого інспектування;
- (15) «інспектор» означає особу, уповноважену державою-членом або її компетентним органом на проведення первинного та/або детальнішого технічного інспектування на дорогах;
- (16) «недоліки» означають технічні дефекти та інші прояви невідповідності, виявлені під час технічного інспектування на дорогах;
- (17) «узгоджене інспектування на дорогах» означає технічне інспектування на дорогах, яке спільно здійснюють компетентні органи двох або більш ніж двох держав-членів;
- (18) «експлуатант» означає фізичну або юридичну особу, що експлуатує транспортний засіб як його власник або має дозвіл власника на експлуатацію транспортного засобу;
- (19) «мобільний пункт інспектування» означає придатну до транспортування систему або випробувальне обладнання, які необхідні для здійснення детальнішого технічного інспектування на дорогах, та які обслуговують інспектори, що мають компетенцію здійснювати детальніше інспектування на дорогах;
- (20) «призначений об'єкт інспектування на дорогах» означає фіксовану зону для здійснення первинного та/або детальнішого технічного інспектування на дорогах, яка також може бути оснащена встановленим на постійній основі випробувальним обладнанням.

ГЛАВА II

СИСТЕМА ТЕХНІЧНОГО ІНСПЕКТУВАННЯ НА ДОРОГАХ ТА ЗАГАЛЬНІ ОBOB'ЯЗКИ

Стаття 4

Система інспектування на дорогах

Система технічного інспектування на дорогах включає первинне технічне інспектування на дорогах, як зазначено в статті 10(1), а також детальніше технічне інспектування на дорогах, як зазначено в статті 10(2).

Стаття 5

Відсоток транспортних засобів, що підлягають інспектуванню

1. Для транспортних засобів, зазначених у пунктах (а), (b) та (с) статті 2(1), загальна кількість випадків первинного технічного інспектування на дорогах у Союзі кожного календарного року повинна відповідати щонайменше 5 % від загальної кількості таких транспортних засобів, зареєстрованих у державах-членах.
2. Кожна держава-член повинна докладати зусиль для здійснення відповідної кількості первинних технічних інспектувань на дорогах, пропорційної до загальної кількості таких транспортних засобів, зареєстрованих на її території.
3. Дані щодо проінспектованих транспортних засобів необхідно передавати Комісії згідно зі статтею 20(1).

Стаття 6

Система оцінювання ризиків

Для транспортних засобів, зазначених у пунктах (а), (b) та (с) статті 2(1), держави-члени повинні забезпечувати впровадження до системи оцінювання ризиків, заснованої на виконання статті 9 Директиви 2006/22/ЄС, інформації стосовно кількості та серйозності недоліків, визначених у додатку II та, у застосовних випадках, у додатку III, виявлених на транспортних засобах, які експлуатують окремі підприємства. Для присвоєння підприємству профілю ризику держави-члени можуть використовувати критерії, визначені в додатку I. Таку інформацію необхідно використовувати для ретельнішої та частішої перевірки підприємств із високою оцінкою ризику. Функціонування системи оцінювання ризиків повинні забезпечувати компетентні органи держав-членів.

Для цілей імплементації першого підпараграфу держави-члени реєстрації повинні використовувати інформацію, отриману від інших держав-членів відповідно до статті 18(1).

Держави-члени можуть дозволяти здійснення добровільного технічного контролю придатності до експлуатації. Для покращення профілю ризику підприємства може враховуватися інформація про відповідність вимогам щодо придатності до експлуатації, отримана в ході добровільного технічного контролю.

Стаття 7

Зобов'язання

1. Держави-члени повинні вимагати, щоб на борту транспортного засобу зберігався, у разі наявності, сертифікат придатності до експлуатації, що відповідає останньому періодичному технічному контролю придатності до експлуатації, або копія такого сертифіката, або, у випадку сертифіката придатності до експлуатації, згенерованого в електронному вигляді, засвідченої або оригінальної роздруковані такого сертифіката, а також протоколу останнього технічного інспектування на дорогах. Держави-члени можуть дозволяти своїм органам визнавати електронне підтвердження такого інспектування у разі наявності відповідної інформації.
2. Держави-члени повинні вимагати від підприємств та водіїв транспортних засобів, що підлягають технічному інспектуванню на дорогах, співпраці з інспекторами та надання доступу до транспортного засобу, його частин та усієї відповідної документації для цілей такого інспектування.
3. Держави-члени повинні забезпечувати визначення зобов'язань підприємств щодо підтримання безпечного та придатного до експлуатації на дорогах стану їхніх транспортних засобів без обмеження зобов'язань водіїв таких транспортних засобів.

Стаття 8

Інспектори

1. Під час відбору транспортних засобів для технічного інспектування на дорогах та під час здійснення такого інспектування, інспектори повинні утримуватися від будь-якої дискримінації на підставі громадянства водія або країни реєстрації чи введення в експлуатацію транспортного засобу.
2. При здійсненні технічного інспектування на дорогах в інспекторів не повинно бути будь-якого конфлікту інтересів, який може мати будь-який вплив на неупередженість та об'єктивність їхніх рішень.
3. Винагорода інспекторів не повинна мати безпосереднього зв'язку із результатами первинного або детальнішого технічного інспектування на дорогах.
4. Детальніше технічне інспектування на дорогах повинні здійснювати інспектори, які відповідають мінімальним вимогам до компетентності та навчання, закріпленим у статті 13 та в додатку IV Директиви 2014/45/ЄС. Держави-члени можуть передбачити для інспекторів, які здійснюють інспектування у призначених об'єктах інспектування на дорогах або використовують мобільні пункти інспектування, зобов'язання щодо відповідності таким вимогам або еквівалентним вимогам, затвердженим компетентним органом.

ГЛАВА III

ПРОЦЕДУРИ ІНСПЕКТУВАННЯ

Стаття 9

Відбір транспортних засобів для первинного технічного інспектування на дорогах

При ідентифікації транспортних засобів, що підлягають первинному технічному інспектуванню на дорогах, інспектори можуть передусім відбирати транспортні засоби, які експлуатують підприємства з профілем високого ступеня ризику, як зазначено в Директиві 2006/22/ЄС. Окрім цього, транспортні засоби можуть також обирати для інспектування у випадковому порядку, або у випадку, якщо існує підозра, що транспортний засіб становить загрозу для дорожньої безпеки або довкілля.

Стаття 10

Зміст і методи технічного інспектування на дорогах

1. Держави-члени повинні забезпечувати, щоб транспортні засоби, відібрані відповідно до статті 9, підлягали первинному технічному інспектуванню на дорозі.

У ході кожного первинного інспектування транспортного засобу на дорозі, інспектор:

- (a) повинен перевіряти зберігання на борту транспортного засобу, у разі наявності, останнього сертифіката придатності до експлуатації та протоколу технічного інспектування на дорозі або відповідного електронного підтвердження такого інспектування відповідно до статті 7(1);
- (b) повинен здійснювати візуальне оцінювання технічного стану транспортного засобу;
- (c) може здійснювати візуальне оцінювання закріплення вантажу транспортного засобу відповідно до статті 13;
- (d) може здійснювати технічну перевірку з використанням будь-яких методів, які він вважає відповідними. Така технічна перевірка може здійснюватися для обґрунтування рішення щодо проведення детальнішого технічного інспектування на дорозі транспортного засобу, або для здійснення запиту щодо невідкладного виправлення недоліків відповідно до статті 14(1).

Інспектор повинен перевірити, чи були виправлені будь-які недоліки, зазначені у протоколі попереднього технічного інспектування на дорозі.

2. На підставі результату первинного інспектування інспектор повинен ухвалити рішення щодо необхідності здійснення детальнішого інспектування на дорозі транспортного засобу або причепа до

нього.

3. Детальніше технічне інспектування на дорозі повинне охоплювати ті позиції з переліку, поданого в додатку II, які вважаються необхідними та відповідними із урахуванням, зокрема, безпечності гальм, шин, коліс, шасі та шкідливого впливу транспортного засобу, а також рекомендованих методів, застосованих до випробування таких позицій.

4. Якщо сертифікат придатності до експлуатації або протокол інспектування на дорозі підтверджує, що впродовж 3 попередніх місяців було здійснено інспектування однієї з позицій, перелік яких подано в додатку II, інспектор не повинен перевіряти таку позицію, окрім випадків, коли така перевірка є виправданою на підставі очевидного недоліку.

Стаття 11

Об'єкти інспектування

1. Детальніше технічне інспектування на дорогах необхідно здійснювати з використанням мобільних пунктів інспектування або призначених об'єктів інспектування на дорозі, або у пункті технічного контролю, як зазначено в Директиві 2014/45/ЄС.

2. Якщо детальніше інспектування необхідно здійснити у пункті технічного контролю або в призначеному об'єкті інспектування на дорозі, таке інспектування повинне здійснюватися якомога скоріше в одному з найближчих пунктів або об'єктів.

3. Мобільні пункти інспектування та призначені об'єкти інспектування на дорогах повинні включати відповідне обладнання для здійснення детальнішого технічного інспектування на дорогах, включно з обладнанням, необхідним для оцінювання, за необхідності, стану гальм та ефективності гальмування, кермового механізму, підвіски та шкідливого впливу транспортного засобу. Якщо мобільні пункти інспектування або призначені об'єкти інспектування на дорозі не містять обладнання, необхідного для перевірки позиції, зазначеної під час первинного інспектування, транспортний засіб необхідно спрямувати до пункту технічного контролю або об'єкта, де може бути здійснена детальна перевірка такої позиції.

Стаття 12

Оцінювання недоліків

1. Для кожної позиції, що підлягає контролю, у додатку II надано перелік можливих недоліків та рівнів їх вагомості, який необхідно використовувати під час технічного інспектування на дорогах.

2. Недоліки, виявлені під час технічного інспектування транспортних засобів на дорогах, повинні бути віднесені до однієї з таких груп:

- (a) незначні недоліки, що не мають істотного впливу на безпечність транспортного засобу та не становлять загрози для довкілля, а також інші незначні невідповідності;
- (b) істотні недоліки, які можуть зашкодити безпечності транспортного засобу, негативно вплинути на довкілля чи створити загрозу для інших учасників дорожнього руху, або інші більш значні невідповідності;
- (c) небезпечні недоліки, які становлять пряму та безпосередню загрозу для дорожньої безпеки, або які мають негативний вплив на довкілля.

3. Транспортні засоби, які мають недоліки, що підпадають під більш ніж одну з груп недоліків, вказаних у параграфі 2, повинні бути віднесені до групи, яка відповідає більш вагомому недоліку. Транспортні засоби, у яких виявляють декілька недоліків у межах однієї ділянки інспектування, визначеної в межах обсягу технічного інспектування на дорогах, наведеного в пункті 1 додатка II, можуть бути віднесені до наступної за вагомістю групи недоліків, якщо вважають, що кумулятивний ефект таких недоліків становить більшу загрозу дорожній безпеці.

Стаття 13

Інспектування закріплення вантажу

1. Під час інспектування на дорозі транспортний засіб може проходити інспектування закріплення його вантажу відповідно до додатку III для забезпечення закріплення вантажу у спосіб, який не перешкоджає безпечному водінню та не становить загрозу для життя, здоров'я, власності або довкілля. Можливе проведення перевірок на підтвердження того, що під час будь-якої експлуатації транспортного засобу, зокрема під час експлуатації в надзвичайних ситуаціях та маневрів рушання з місця на підйомі:

— вантажі можуть змінювати своє положення відносно один одного, стін або поверхонь транспортного засобу лише мінімально, та

— вантажі не можуть виходити за межі зони для вантажу або переміщуватися поза межі вантажної поверхні.

2. Без обмеження вимог, застосованих до перевезення певних категорій товарів, як-от товарів, на які поширюється дія Європейської угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ) (²), закріплення вантажу та інспектування закріплення вантажу може здійснюватися відповідно до принципів та, у відповідних випадках, стандартів, встановлених у секції I додатка III. Для цього може використовуватися остання версія стандартів, визначених у пункті 5 секції I додатка III.

3. Процедури подальших заходів, зазначені у статті 14, можуть також застосовуватися у випадку істотних або небезпечних недоліків, пов'язаних із закріпленням вантажу.

4. Держави-члени повинні забезпечувати проходження персоналом, залученим до перевірки закріплення вантажу, відповідної для таких цілей підготовки.

Стаття 14

Подальші заходи у випадку істотних або небезпечних недоліків

1. Без обмеження статті 14(3), держави-члени повинні забезпечувати виправлення будь-яких істотних або небезпечних недоліків, виявлених під час первинного або детальнішого інспектування, перед подальшим використанням відповідного транспортного засобу на дорогах загального користування.

2. Інспектор може ухвалити рішення щодо проходження транспортним засобом повного технічного контролю придатності до експлуатації у визначених часових межах, якщо такий транспортний засіб зареєстровано в державі-члені, у якій було здійснено технічне інспектування на дорозі. Якщо транспортний засіб зареєстровано в іншій державі-члені, компетентний орган може звернутися із запитом до компетентного органу такої іншої держави-члена через контактні пункти, зазначені у статті 17, для здійснення нового технічного контролю придатності до експлуатації транспортного засобу відповідно до процедури, встановленої у статті 18(2). Якщо істотні або небезпечні недоліки виявлено у транспортному засобі, зареєстрованому поза межами Союзу, держави-члени можуть ухвалити рішення щодо інформування компетентного органу країни реєстрації такого транспортного засобу.

3. У випадку будь-яких недоліків, які потребують швидкого або негайного виправлення через будь-яку пряму та безпосередню загрозу для дорожньої безпеки, відповідна держава-член або компетентний орган повинні забезпечити обмеження або заборону експлуатації відповідного транспортного засобу до виправлення таких недоліків. Експлуатація такого транспортного засобу може дозволятися для його прибуття до однієї з найближчих майстерень, у яких такі недоліки можуть бути виправлені, за умови, що відповідні небезпечні недоліки було виправлено у спосіб, що дозволяє транспортному засобу дістатися такої майстерні без створення безпосередньої загрози для безпеки його пасажирів і водія або інших учасників дорожнього руху. У випадку недоліків, які не потребують негайного виправлення, відповідна держава-член або компетентний орган можуть ухвалювати рішення щодо умов та розумного періоду експлуатації транспортного засобу до виправлення відповідних недоліків.

Якщо транспортний засіб не можна полагодити таким чином, щоб уможливити його прибуття до майстерні, такий транспортний засіб може бути переміщений до доступного пункту, де його можуть відремонтувати.

Стаття 15

Плата за інспектування

Якщо внаслідок детальнішого інспектування були виявлені недоліки, держави-члени можуть вимагати стягнення розумної та пропорційної плати, пов'язаної з витратами на здійснення такого інспектування.

Стаття 16

Протокол інспектування та бази даних для технічного інспектування на дорогах

1. Щодо кожного здійсненого первинного технічного інспектування на дорозі відповідному компетентному органу необхідно передати таку інформацію:

- (a) країна реєстрації транспортного засобу;
- (b) категорія транспортного засобу;
- (c) результат первинного технічного інспектування на дорозі.

2. Після завершення детальнішого інспектування інспектор повинен скласти протокол відповідно до додатка IV. Держави-члени повинні забезпечувати надання копії протоколу інспектування водію відповідного транспортного засобу.

3. Інспектор повинен передати компетентному органу результати детальнішого технічного інспектування на дорозі в межах розумного періоду часу після такого інспектування. Компетентний орган повинен зберігати таку інформацію відповідно до застосовного законодавства щодо захисту даних упродовж щонайменше 36 місяців із дати її отримання.

ГЛАВА IV

СПІВПРАЦЯ ТА ОБМІН ІНФОРМАЦІЄЮ

Стаття 17

Призначення контактної пункту

1. Держави-члени повинні призначити контактний пункт, який повинен:

- забезпечувати координацію з контактними пунктами, призначеними іншими державами-членами, стосовно заходів, яких вживають відповідно до статті 18;
- передавати дані, зазначені в статті 20, Комісії;
- забезпечувати, у відповідних випадках, будь-який інший обмін інформацією з контактними пунктами інших держав-членів та надання їм допомоги.

2. Держави-члени повинні надати Комісії назви та контактні дані своїх національних контактних пунктів до 20 травня 2015 року та негайно повідомляти про будь-які зміни в них. Комісія повинна укласти перелік усіх контактних пунктів і надати його державам-членам.

Стаття 18

Співпраця між державами-членами

1. У випадках, коли істотні або небезпечні недоліки або недоліки, що призводять до обмеження або заборони експлуатації транспортного засобу, виявляють у транспортному засобі, не зареєстрованому в державі-члені, що в ній здійснюється інспектування, контактний пункт повинен повідомити про результати інспектування контактний пункт держави-члена реєстрації такого транспортного засобу. Таке повідомлення повинне містити елементи протоколу інспектування на дорозі, визначеного в додатку IV; його бажано передавати через національний електронний реєстр, зазначений у статті 16 Регламенту (ЄС) № 1071/2009. Комісія повинна ухвалювати детальні правила стосовно процедур повідомлення про транспортні засоби із істотними або небезпечними недоліками контактних пунктів держав-членів реєстрації відповідно до експертної процедури, зазначеної в статті 23(2).

2. У разі виявлення у транспортному засобі істотних або небезпечних недоліків, контактний пункт держави-члена, у якій було здійснено інспектування такого транспортного засобу, може звернутися до компетентного органу держави-члена, в якій зареєстровано такий транспортний засіб, через контактний пункт такої держави-члена для вжиття відповідних подальших заходів, як-от проходження транспортним засобом подальшого технічного контролю придатності до експлуатації, передбаченого статтею 14.

Стаття 19

Узгоджене технічне інспектування на дорогах

Щороку держави-члени повинні вживати регулярних заходів із узгодженого інспектування на дорогах. Держави-члени можуть поєднувати такі заходи із заходами, передбаченими статтею 5 Директиви 2006/22/ЄС.

Стаття 20

Передавання інформації Комісії

1. До 31 березня 2021 року та до 31 березня кожного другого року після цієї дати, держави-члени повинні передавати Комісії електронними засобами і зібрані дані за два попередніх календарних роки стосовно транспортних засобів, проінспектованих на їхній території. Такі дані повинні включати:

- (a) кількість проінспектованих транспортних засобів;
- (b) категорії проінспектованих транспортних засобів;
- (c) країну реєстрації кожного проінспектованого транспортного засобу;
- (d) у випадку детальнішого інспектування, перевірені ділянки та позиції, що не пройшли перевірку, відповідно до пункту 10 додатка IV.

Перший звіт повинен охоплювати дворічний період з 01 січня 2019 року.

2. Комісія повинна ухвалити детальні правила відповідно до експертної процедури, зазначеної в статті 23(2), стосовно формату, у якому повинні передаватися дані, згадані в параграфі 1, за допомогою електронних засобів. До запровадження таких правил застосовується стандартна форма звітування, визначена в додатку V.

Комісія повинна звітувати про зібрані дані Європейському Парламенту та Раді.

ГЛАВА V

ДЕЛЕГОВАНІ ТА ІМПЛЕМЕНТАЦІЙНІ АКТИ

Стаття 21

Делеговані акти

Комісія уповноважена ухвалювати делеговані акти відповідно до статті 22 для:

- оновлення статті 2(1) та пункту 6 додатка IV у відповідних випадках для врахування змін до категорій транспортних засобів, які виникають внаслідок змін до законодавства, згаданого в статті 2(1), за відсутності впливу на сферу застосування цієї Директиви;
- оновлення пункту 2 додатка II стосовно методів у разі, якщо стануть доступні дієвіші та ефективніші методи, без збільшення переліку позицій, що підлягають контролю;
- адаптування пункту 2 додатка II після позитивної оцінки пов'язаних витрат і вигід стосовно переліку позицій для контролю, методів, причин непроходження перевірки та оцінювання недоліків у разі зміни обов'язкових вимог, що стосуються затвердження типу, в безпековому або екологічному законодавстві Союзу.

Стаття 22

Здійснення делегованих повноважень

1. Повноваження ухвалювати делеговані акти надано Комісії відповідно до умов, викладених у цій статті.
2. Делеговані повноваження, зазначені у статті 21, надаються Комісії на період у 5 років, починаючи з 19 травня 2014 року. Комісія повинна скласти звіт про делегування повноважень не пізніше ніж за дев'ять місяців до кінця такого 5-річного періоду. Делеговані повноваження автоматично подовжуються на періоди такої ж тривалості, якщо Європейський Парламент або Рада не висловлюють заперечення щодо такого подовження не пізніше ніж за три місяці до кінця кожного такого періоду.
3. Європейський Парламент чи Рада можуть у будь-який час відкликати делеговані повноваження, зазначені в статті 21. Рішення про відкликання припиняє делеговані повноваження, зазначені в такому рішенні. Таке рішення набуває чинності на наступний день після його опублікування в *Офіційному віснику Європейського Союзу* або з пізнішої дати, вказаної в ньому. Воно не впливає на чинність будь-яких уже введених у дію делегованих актів.
4. Після ухвалення делегованого акта Комісія повинна одночасно повідомити про це Європейський Парламент і Раду.
5. Делегований акт, ухвалений відповідно до статті 21, 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 подовжують ще на два місяці з ініціативи Європейського Парламенту або Ради.

Стаття 23

Процедура комітету

1. Комісії надає підтримку Комітет з питань придатності до експлуатації транспортних засобів, зазначений у Директиві 2014/45/ЄС. 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 надає жодного висновку, Комісія не ухвалює проекту імплементаційного акта, і застосовується третій параграф статті 5(4) Регламенту (ЄС) № 182/2011.

ГЛАВА VI

ПРИКІНЦЕВІ ПОЛОЖЕННЯ

Стаття 24

Звітування

1. До ►С1 20 травня 2020 року ◀ Комісія повинна подати Європейському Парламенту і Раді звіт про імплементацію та вплив цієї Директиви. Такий звіт повинен зокрема містити аналіз її впливу стосовно вдосконалення дорожньої безпеки, а також витрат та вигід можливого включення до сфери застосування цієї Директиви транспортних засобів категорій N₁ та O₂.

2. Не пізніше 20 травня 2022 року Комісія повинна надати Європейському Парламенту і Раді звіт про застосування та вплив цієї Директиви, зокрема стосовно дієвості та гармонізації систем оцінювання ризику, особливо у визначенні взаємно порівнюваного профілю ризику різних дотичних підприємств. Такий звіт повинен супроводжуватися детальним аналізом впливу з аналізом витрат і вигід по всій території Союзу. Таке оцінювання впливу повинне бути надане Європейському Парламенту і Раді принаймні за шість місяців до подання будь-яких законодавчих пропозицій, відповідно до ситуації, щодо включення нових категорій транспортних засобів до сфери застосування цієї Директиви.

Стаття 25

Санкції

Держави-члени встановлюють правила щодо санкцій, застосовних 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 26

Транспозиція

1. Держави-члени ухвалюють і оприлюднюють закони, підзаконні акти та адміністративні положення, необхідні для виконання цієї Директиви, не пізніше 20 травня 2017 року. Вони повинні невідкладно повідомляти про них Комісію.

Вони повинні застосовувати такі інструменти з 20 травня 2018 року.

Стосовно системи оцінювання ризиків, згадані у статті 6 цієї Директиви, вони повинні застосовувати такі інструменти з 20 травня 2019 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 інструментів національного права, ухвалених ними у сфері регулювання цієї Директиви.

Стаття 27

Скасування

Скасувати Директиву 2000/30/ЄС з 20 травня 2018 року.

Стаття 28

Набуття чинності

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

Стаття 29

Адресати

Цю Директиву адресовано державам-членам.

ДОДАТОК I

ЕЛЕМЕНТИ СИСТЕМИ ОЦІНЮВАННЯ РИЗИКІВ

Система оцінювання ризиків забезпечує основу для цільового відбору транспортних засобів, що їх експлуатують підприємства, із зафіксованою низькою відповідністю вимогам щодо технічного обслуговування та придатності до експлуатації транспортного засобу. Вона враховує результати як періодичного технічного контролю придатності до експлуатації, так і технічного інспектування на дорогах.

Для надання відповідному підприємству оцінки ризику система оцінювання ризиків враховує такі параметри:

- кількість недоліків
- вагомість недоліків
- кількість випадків технічного інспектування на дорогах або періодичного та добровільного технічного контролю придатності до експлуатації
- часовий коефіцієнт

1. Недоліки оцінюють відповідно до їх вагомості із застосуванням таких коефіцієнтів вагомості:

Небезпечний= 40
недолік

Істотний = 10
недолік

Незначний= 1
недолік

2. Зміни в ситуації підприємства (транспортного засобу) відображаються шляхом застосування нижчої оцінки до «давніших» результатів інспектування (недоліків), але не до «новіших» результатів, із використанням таких коефіцієнтів:

— Рік 1 = останні 12 місяців = коефіцієнт 3

— Рік 2 = 13–24 місяці = коефіцієнт 2

— Рік 3 = 25–36 місяців = коефіцієнт 1

Наведені коефіцієнти застосовують лише до обчислення загальної оцінки ризику.

3. Оцінку ризику обчислюють за такою формулою:

(а) Формула для загальної оцінки ризику:

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

Де

RR = загальна оцінка ризику

D_{Yi} = Сума балів за дефекти за рік 1, 2, 3

D_{Y1} = $(\#DD \times 40) + (\#MaD \times 10) + (\#MiD \times 1)$

за рік 1

- №... = кількість...
- DD: = небезпечних недоліків
- MaD = істотних недоліків
- MiD = незначних недоліків
- C = перевірок (випадків технічного інспектування на дорогах або періодичного та добровільного технічного контролю придатності до експлуатації) за рік 1, 2, 3

(b) формула для річної оцінки ризику:

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

Де

- AR = річна оцінка ризику
- №... = кількість...
- DD: = небезпечних недоліків
- MaD = істотних недоліків
- MiD = незначних недоліків
- C = перевірок (випадків технічного інспектування на дорогах або періодичного та добровільного технічного контролю придатності до експлуатації)

Річну оцінку ризику використовують для оцінювання змін ситуації підприємства з роками.

Класифікація підприємств (транспортних засобів), яка спирається на загальну оцінку ризику, здійснюється у спосіб, що забезпечує здійснення такого розподілу серед класифікованих підприємств (транспортних засобів):

- < 30 % — низький рівень ризику
- 30-80 % — середній рівень ризику
- > 80 % — високий рівень ризику.

ДОДАТОК II

ОБСЯГ ТЕХНІЧНОГО ІНСПЕКТУВАННЯ НА ДОРОГАХ

1. ДІЛЯНКИ ІНСПЕКТУВАННЯ

- (0) Ідентифікаційні дані транспортного засобу;
- (1) Обладнання системи гальмування;
- (2) Кермовий механізм;
- (3) Оглядовість;
- (4) Освітлювальне обладнання та частини електричної системи;
- (5) Осі, колеса, шини, підвіска;
- (6) Шасі та навісне устаткування шасі;

- (7) Інше обладнання;
- (8) Негативний вплив;
- (9) Додатковий технічний контроль пасажирських транспортних засобів категорій M₂ та M₃.

2. ВИМОГИ ДО ІНСПЕКТУВАННЯ

Позиції, перевірка яких може здійснюватися лише за допомогою обладнання, мають позначення «Е».

Позиції, перевірка яких може до певної міри здійснюватися без використання обладнання, мають позначення «+ (Е)».

Якщо метод інспектування зазначений як «візуальний», це означає, що, окрім огляду відповідних позицій, інспектор також повинен, у відповідних випадках, випробувати їх фізично, оцінити їхній стан на звук або скористатися будь-яким іншим відповідним способом інспектування, який не передбачає використання обладнання.

Технічне інспектування на дорозі може охоплювати позиції, наведені в таблиці 1, яка також включає рекомендовані до використання методи випробування. Жодне з положень цього додатка не повинне перешкоджати інспектору використовувати у відповідних випадках додаткове обладнання, наприклад, підіймач чи оглядову канаву.

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. Контроль може також включати в себе перевірку відповідних частин і компонентів транспортного засобу на відповідність вимогам щодо 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, визнаними компетентними органами.

«Причини непроходження перевірки» 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.

3. ЗМІСТ І МЕТОДИ КОНТРОЛЮ, ОЦІНЮВАННЯ НЕДОЛІКІВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Контроль повинен охоплювати ті позиції, які вважаються необхідними та відповідними із урахуванням, зокрема, безпеки гальм, шин, коліс, шасі та шкідливого впливу транспортного засобу, а також рекомендованих методів, перелік яких подано в таблиці нижче.

Для кожної системи та компонента транспортного засобу, що підлягають контролю, оцінювання недоліків необхідно здійснювати відповідно до критеріїв, наведених у зазначеній таблиці, залежно від конкретного випадку.

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

Позиція	Метод	Причини непроходження перевірки	Оцінювання недоліків		
			Незначний	Істотний	Небезпечний
0. ІДЕНТИФІКАЦІЙНІ ДАНІ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ					
0.1. Реєстраційні номерні знаки (якщо передбачено вимогами ¹⁾)	Візуальне інспектування	(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	Візуальне інспектування	(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. ОБЛАДНАННЯ СИСТЕМИ ГАЛЬМУВАННЯ					
1.1. Технічний стан та функціонування					
1.1.1. Опорний шарнір педалі ручного важеля робочого гальма	Візуальне інспектування компонентів під час роботи гальмової системи	(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	Візуальне інспектування компонентів під час роботи гальмової системи	(a)	Надмірний або недостатній запас ходу.	X	
			Гальма не можуть застосовуватися повністю або заблоковані		X
		(b)	Відпускання органа керування гальмами відбувається некоректно.	X	
		(c)	Неявний вплив на його функціональність	X	
		(c)	Нековзке покриття педалі гальма відсутнє, незафіксоване або стерте до ковзкого стану.	X	
1.1.3. Вакуумна помпа або компресор і резервуари	Візуальне інспектування компонентів під	(a)	Недостатній тиск/вакуум для підсилення застосування гальма	X	

	нормальним робочим тиском. Перевірити час, потрібний для досягнення безпечного робочого значення вакуумного чи повітряного тиску, та функціонування попереджувальних пристроїв, клапана багатоконтурного захисту та запобіжного редукційного клапана.		принаймні чотири рази після спрацювання попереджувального пристрою (або небезпечного значення показів КВП);			
			застосування гальма принаймні два рази після спрацювання попереджувального пристрою (або небезпечного значення показів КВП).		X	
		(b)	Для досягнення безпечного робочого значення тиску повітря/вакууму потрібна надмірна кількість часу згідно з вимогами ¹		X	
		(c)	Клапан багатоконтурного захисту або запобіжний редукційний клапан не працює.		X	
		(d)	Витік повітря, що спричиняє помітне падіння тиску, або чутні на слух витоки.		X	
		(e)	Зовнішнє пошкодження, що може призвести до порушень у роботі гальмової системи.		X	
			Невідповідність вторинної гальмової системи вимогам щодо продуктивності.		X	
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. Регулювальний клапан гальм, що приводиться в дію рукою	Візуальне інспектування 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		
1.1.6. Активатор стоянкового гальма, важільне керування, храповий механізм стоянкового гальма, електронне стоянкове гальмо	Візуальне інспектування 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)	Некоректне функціонування, індикатор попередження сповіщає про порушення в роботі.	X	
1.1.7. Гальмівні клапани (ножні клапани, розвантажні регулятори)	Візуальне інспектування компонентів під час роботи гальмової системи	(a)	Пошкоджений клапан або надмірний витік повітря.	X	
			Наявний вплив на його функціональність.		X
		(b)	Надмірний викид оливи з компресора.	X	
		(c)	Клапан ненадійний або неналежним чином встановлений.	X	
		(d)	Викид або протікання гідравлічної рідини.	X	
			Наявний вплив на його функціональність.		X
1.1.8. З'єднання для гальмівної причепа (електричні та пневматичні)	Від'єднати та знову приєднати сполучну муфту гальмової системи між транспортним засобом-буксиром і причепом.	(a)	Дефектний кран або самоушільнювальний клапан.	X	
			Наявний вплив на його функціональність.		X
		(b)	Кран або клапан ненадійний чи неналежним чином встановлений.	X	
			Наявний вплив на його функціональність.		X
		(c)	Надмірний витік.	X	
			Наявний вплив на його функціональність.		X
(d)	Не функціонує належним чином.	X			
			Наявний вплив на роботу гальма.		X
1.1.9. Енергонакопичувальний резервуар/нагнітальний бачок	Візуальне інспектування	(a)	Бачок має незначні пошкодження або незначну корозію.	X	
			Бачок сильно пошкоджений кородований або протікає.		X
		(b)	Зливний пристрій не працює.	X	
		(c)	Бачок ненадійний або неналежним чином встановлений.	X	
1.1.10. Сервомеханізми головні циліндри (гідравлічні системи)	Візуальне інспектування 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
		(c)	Головний циліндр ненадійний, але гальма усе ще працюють.	X	
			Головний циліндр ненадійний.		X
		(d)	Рівень гальмової рідини нижчий за мінімальну позначку.	X	
			Рівень гальмової рідини значно нижчий за мінімальну позначку.	X	
			Гальмової рідини не видно.		X
		(e)	Відсутня кришка бачка головного циліндра.	X	
		(f)	Сигнал попередження про рівень гальмової рідини увімкнений або дефектний.	X	
		(g)	Некоректна робота пристрою попередження про рівень гальмової рідини.	X	
1.1.11. Жорсткі трубопроводи гальмової системи	Візуальне інспектування 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 блокування або невідворотного ризику протікання.		X
		(d)	Трубки неправильно встановлені.		
			Ризик пошкодження.	X	
1.1.12. Гнучкі гальмові шланги	Візуальне інспектування 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 (гідравлічні гальмові системи).		X
		(d)	Шланги роздуті під тиском.	X	
			Пошкоджено корд.		X
		(e)	Шланги негерметичні.	X	
1.1.13. Гальмові фрикційні накладки або колодки	Візуальне інспектування	(a)	Накладки або колодки спрацьовані (досягнуто мінімальної позначки).	X	
			Накладки або колодки надміру спрацьовані (не видно мінімальної позначки).		X
		(b)	Накладки або колодки забруднено (оливою, мастилом тощо).	X	
			Порушено функціональність гальм.		X
		(c)	Накладки або колодки відсутні чи неправильно встановлені.		X
1.1.14. Гальмові барабани, гальмові диски	Візуальне інспектування	(a)	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	
			Значно порушено функціональність гальм.		X
		(c)	Барабан або диск відсутній.		X
		(d)	Ненадійно зафіксована задня пластина.	X	
1.1.15. Гальмові троси, штанги, важелі та їх з'єднання	Візуальне інспектування компонентів під час роботи гальмової системи, наскільки можливо.	(a)	Трос пошкоджено або перекручено.	X	
			Порушено функціональність гальм.		X
		(b)	Компонент надміру зношений або кородований.	X	
			Порушено функціональність гальм.		X
		(c)	Трос, штанга або з'єднання ненадійне.	X	
		(d)	Дефектна напрямна троса.	X	
		(e)	Обмеження вільного руху частин гальмової	X	

			системи.		
		(f)	Нехарактерний рух важелів/з'єднань, що свідчить про неправильне регулювання або надмірне спрацювання.	X	
1.1.16. Актуатори гальм (зокрема гальмові пружини чи гідравлічні циліндри)	Візуальне інспектування 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 встановлений.	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)	Пиловик пошкоджений.	X	
1.1.17. Регулятор гальмівних сил	Візуальне інспектування компонентів під час роботи гальмової системи, наскільки можливо.	(a)	Дефектне з'єднання.	X	
		(b)	Неправильно відрегульоване з'єднання.	X	
		(c)	Регулятор заклинило або він у неробочому стані (антиблокувальна система працює).	X	
			Регулятор заклинило або він у неробочому стані.		X
		(d)	Регулятор відсутній (якщо він передбачений конструкцією).		X
		(e)	Відсутня табличка з даними.	X	
		(f)	Дані нерозбірливі або не відповідають вимогам ¹ .	X	
1.1.18. Регулятори індикатори натягу	Візуальне інспектування	(a)	Регулятор пошкоджений, його	X	

			заклинило або він занадто вільно рухається, сильно зношений чи неправильно налаштований.		
		(b)	Регулятор дефектний.	X	
		(c)	Неправильно встановлений або замінений.	X	
Система безгальмового сповільнення встановлена чи передбачена конструкцією)	Візуальне інспектування	(a)	Ненадійні кріплення або ненадійне встановлення. Наявний вплив на його 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 прицепом.		Гальма причепа автоматично не спрацьовують, якщо муфту від'єднано.		X
1.1.21. Система гальмування в цілому	Візуальне інспектування	(a)	Інші системні пристрої (наприклад, протизамерзальна помпа, осушувач повітря тощо) мають зовнішні пошкодження або надмірну корозію, що негативно впливає на роботу гальмової системи. Порушено функціональність гальм.	X	X
		(b)	Пропускання повітря або протікання антифризу. Наявний вплив на функціональність системи.	X	
		(c)	Будь-який компонент є ненадійним або встановлений неправильно.	X	
		(d)	Небезпечна модифікація будь-якого компонента ³ Порушено функціональність гальм.	X	X
1.1.22. Перевірити з'єднання (встановлені чи передбачені конструкцією)	Візуальне інспектування		З'єднання відсутні.	X	
1.1.23. Інерційне гальмо	Візуальне інспектування та перевірка функціонування		Недостатня ефективність.	X	
1.2. Робочі якості та ефективність основної гальмової системи					
1.2.1. Робочі якості (E)	Під час контролю на гальмовому стенді поступово	(a)	Невідповідне гальмівне зусилля на одному чи кількох колесах.	X	

	вितискайте гальма до максимуму.		Відсутність гальмівного зусилля на одному чи кількох колесах.		X
		(b)	Гальмівне зусилля з будь-якого колеса становить менше ніж 70 % від 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 випадку осей, сполучених із кермовим механізмом.		X
		(c)	Відсутність плавності зміни гальмового зусилля (блокування гальм).	X	
		(d)	Нехарактерна затримка спрацювання гальм на будь-якому колесі.	X	
		(e)	Надмірне коливання гальмового зусилля впродовж кожного повного оберту колеса.	X	
1.2.2. Ефективність (E)	Перевірити на задану вагою або, якщо гальмовий стенд не можна використати з технічних причин, в дорожніх умовах з допомогою деселерометра (1).	Не показує принаймні мінімального значення, вказаного нижче (2): Категорії M ₁ , M ₂ та M ₃ : 50 % (3) Категорія N ₁ : 45 % Категорії N ₂ та N ₃ : 43 % (4) Категорії O ₃ та O ₄ : 40 % (5) Досягнуто менше 50 % вказаних вище значень.		X	
1.3. Робочі якості та ефективність допоміжної (аварійної) гальмової системи (якщо представлена окремою системою)					
1.3.1. Робочі якості (E)	Якщо допоміжна гальмова система відокремлена від основної гальмової системи, використовувати метод, зазначений у 1.2.1.	(a)	Невідповідне 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.	X	

			Або, у разі дорожнього випробування, надмірне відхилення транспортного засобу від прямолінійного руху.		
			Гальмівне зусилля з будь-якого колеса менше ніж 50 % максимального гальмівного зусилля, зафіксованого з іншого колеса на тій самій осі у випадку осей, сполучених із кермовим механізмом.		X
		(с)	Відсутність плавності зміни гальмового зусилля (блокування гальм).	X	
1.3.2. Ефективність (Е)	Якщо допоміжна гальмова система відокремлена від основної гальмової системи, використовувати метод, зазначений у 1.2.2.	Гальмове зусилля складає менше ніж 50 % (с) необхідного значення коефіцієнту гальмування, визначеного в секції 1.2.2, відносно максимальної дозволеної маси.		X	
		Під час контролю досягнуто менше 50 % зазначених вище значень гальмівного зусилля відносно маси транспортного засобу.			X
1.4. Робочі якості та ефективність стоянкового гальма					
1.4.1. Робочі якості (Е)	Застосувати стоянкове гальмо під час перевірки гальмовому стенді.	Несправне гальмо з одного боку або, у разі дорожнього випробування, надмірне відхилення транспортного засобу від прямолінійного руху.		X	
		Під час контролю досягнуто менше ніж 50 % від значень гальмівного зусилля, зазначених в 1.4.2, відносно маси транспортного засобу.			X
1.4.2. Ефективність (Е)	Перевірити гальмовому стенді. Якщо це неможливо, випробувати на дорозі з допомогою пристрою деселерометра	Не показує, для всіх транспортних засобів, коефіцієнту гальмування у принаймні 16 % відносно максимальної дозволеної маси або, для моторних транспортних засобів, принаймні 12 % відносно максимальної дозволеної комбінованої маси транспортного засобу, залежно від того, яке з цих значень вище.		X	
		Під час контролю досягнуто менше 50 % зазначених вище значень коефіцієнту гальмування відносно маси транспортного засобу.			X
1.5. Робочі якості системи безгальмового сповільнення	Візуальне інспектування та, якщо можливо, контроль функціональності системи.	(a)	Відсутність поступової зміни ефективності (не застосовно до компресійних гальмових систем).	X	
		(b)	Система не функціонує.	X	
1.6. Антиблокувальна гальмова система (ABS)	Візуальне інспектування та інспектування попереджувального пристрою та/або використання електронного	(a)	Попереджувальний пристрій не працює.	X	
		(b)	Попереджувальний пристрій інформує про відмову системи.	X	

	інтерфейсу транспортного засобу.	(c)	Сенсори швидкості коліс відсутні чи пошкоджені.	X	
		(d)	Проводка пошкоджена.	X	
		(e)	Інші компоненти відсутні або пошкоджені.	X	
		(f)	Система показує несправність через електронний інтерфейс транспортного засобу.	X	
1.7. Електронна гальмова система (EBS)	Візуальне інспектування та 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 показує несправність через електронний інтерфейс транспортного засобу.	X	
		(d)	Кріплення між транспортним засобом-буксиром і причепом несумісне або відсутнє.		X
1.8. Гальмова рідина	Візуальне інспектування		Гальмова рідина забруднена або має осад.	X	
			Невідворотний ризик відмови.		X
2. КЕРМОВИЙ МЕХАНІЗМ					
2.1. Технічний стан					
2.1.1. Стан кермової передачі	Візуальне інспектування роботи кермового механізму під час обертання керма	(a)	Погнутий секторний вал або зношені шліци.	X	
			Наявний вплив на функціональність.		X
		(b)	Надміру зношений секторний вал.	X	
			Наявний вплив на функціональність.		X
		(c)	Надмірний хід секторного вала.	X	
			Наявний вплив на функціональність.		X
		(d)	Протікання.	X	
			Утворення крапель.		X
2.1.2. Кріплення корпусу кермового механізму	Візуальне інспектування кріплення корпусу кермового механізму до шасі під час обертання керма за годинниковою стрілкою та проти годинникової стрілки.	(a)	Корпус кермового механізму не закріплено належним чином.	X	
			Кріплення небезпечно ненадійні або корпус помітно рухається відносно шасі/кузова.		X
		(b)	Кріпильні отвори в шасі видовжені.	X	
			Кріплення істотно ушкоджені.		X
		(c)	Відсутні або відламані кріпильні болти.	X	

			Кріплення істотно ушкоджені.		X
		(d)	Корпус кермового механізму тріснутий.	X	
			Наявний вплив на стійкість або надійність кріплення корпусу.		X
2.1.3. Стан з'єднань кермового механізму	Візуальне інспектування елементів кермового механізму на предмет зносу, ушкоджень та надійності фіксації під час обертання керма за годинниковою стрілкою та проти годинникової стрілки	(a)	Взаємний рух компонентів, що мають бути нерухомо зафіксовані.	X	
			Надмірний рух або ймовірність роз'єднання.		X
		(b)	Надмірне зношення в точках сполучення.	X	
			Значний ризик роз'єднання.		X
		(c)	Розлами чи деформація будь-якого компонента.	X	
			Наявний вплив на функціональність.		X
		(d)	Відсутність блокувальних пристроїв.	X	
		(e)	Зміщення компонентів (напр., поперечної або поздовжньої кермової тяги).	X	
		(f)	Небезпечна модифікація ³ .	X	
			Наявний вплив на функціональність.		X
		(g)	Пошкоджений або зношений пиловик.	X	
			Пиловик відсутній або має значні ушкодження.	X	
2.1.4. Функціонування з'єднань кермового механізму	Візуальне інспектування елементів кермового механізму на предмет зносу, ушкоджень та надійності закріплення під час обертання керма за годинниковою стрілкою та проти годинникової стрілки, за якого керовані колеса торкаються землі, а двигун увімкнено (з підсилювачем керма).	(a)	Рухоме з'єднання кермового механізму має закріплену деталь шасі.	X	
		(b)	Обмежники кута повороту керованих коліс не функціонують або відсутні.	X	
2.1.5. Підсилювач керма	Перевірити систему кермування на відсутність протікання і рівень рідини в резервуарі гідропідсилювача (якщо видимий). З керованими колесами на землі та	(a)	Протікання рідини.	X	
		(b)	Недостатня кількість рідини (нижче мінімальної позначки).	X	
			Замалий резервуар.		X
		(c)	Механізм не працює.	X	

	увімкненим двигуном перевірити працездатність системи підсилювача керма.		Порушено роботу керма.		X
		(d)	Механізм зламаний або ненадійний.	X	
			Порушено роботу керма.		X
		(e)	Зміщення або псування компонентів.	X	
			Порушено роботу керма.		X
		(f)	Небезпечна модифікація ³ .	X	
			Порушено роботу керма.		X
		(g)	Кабелі/шланги пошкоджені, мають надмірну корозію.	X	
			Порушено роботу керма.		X
2.2. Колесо, колонка та руків'я керма					
2.2.1. Стан кермового колеса					
	Встановивши транспортний засіб так, щоб керовані колеса торкалися землі, поперекуйте кермо взад-вперед вздовж колонки, поворухіть кермо в різних напрямках під прямим кутом до колонки. Візуальне інспектування люфту, стану гнучких з'єднань або карданних сполучень.	(a)	Рух керма відносно колонки, що свідчить про слабку фіксацію.	X	
			Значний ризик роз'єднання.		X
		(b)	Відсутність стопорного пристрою на маточині кермового колеса.	X	
			Значний ризик роз'єднання.		X
		(c)	Розлам чи ослаблення маточини керма, обода чи шпиць.	X	
			Значний ризик роз'єднання.		X
		(d)	Небезпечна модифікація ³ .	X	
2.2.2. Колонка керма та амортизатори керма					
	Поперекуйте кермо взад-вперед вздовж колонки, поворухіть кермо в різних напрямках під прямим кутом до колонки. Візуальне інспектування 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	
			Значний ризик роз'єднання.		X
		(e)	Небезпечна модифікація ³ .		X
2.3. Люфт керма					
	З увімкненим двигуном для відстань зміщення точки на ободі транспортних засобів перевищує одну п'яту діаметру керма) з підсилювачем керма, і виставивши керовані колеса в прямолінійну позицію, повернути кермо за та проти		Надмірний люфт керма (наприклад, перевищує одну п'яту діаметру керма) або його невідповідність вимогам ¹ .	X	

	годинникової стрілки настільки, наскільки можливо без повороту керованих коліс. Візуальне інспектування люфту.	Порушено безпечність роботи керма.			X
2.4. Регулювання коліс (X) ²	Візуальне інспектування	Явно некоректне регулювання		X	
		Наявний вплив на пряmolінійність руху; погіршення курсової стійкості.			X
2.5. Поворотний диск керованих коліс причепа	Візуальне інспектування або інспектування за допомогою спеціально адаптованого детектора люфту коліс	(a)	Компонент має незначні пошкодження.	X	
			Компонент істотно пошкоджений або тріснутий.		X
		(b)	Надмірний люфт.	X	
			Наявний вплив на пряmolінійність руху; погіршення курсової стійкості.		X
		(c)	Дефектне кріплення.	X	
			Кріплення істотно ушкоджене.		X
2.6. Електронний підсилювач керма (EPS)	Візуальне інспектування 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)	Підсилювач не працює.	X	
		(c)	Система показує несправність через електронний інтерфейс транспортного засобу.	X	
3. ОГЛЯДОВІСТЬ					
3.1. Поле огляду	Візуальне інспектування з місця водія.	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	Візуальне інспектування	(a)	Тріснуте чи знебарвлене скло або прозора панель (якщо дозволено) (за межами робочої зони передніх склоочисників).	X	
			Не видно ділянку в межах робочої зони склоочисників або зовнішні дзеркала заднього огляду.		X
		(b)	Скло або прозора панель (включно зі світловідбивною чи затемненою плівкою), що не відповідає специфікаціям, зазначеним у вимогах ¹ , (за межами робочої	X	

			зони передніх склоочисників).		
			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 оглядовість у межах робочої зони склоочисників.		X
3.3. Дзеркала або пристрої заднього огляду	Візуальне інспектування	(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	
		(b)	Дзеркало чи пристрій мають незначні пошкодження або ненадійно закріплені.	X	
			Дзеркало чи пристрій несправні, сильно пошкоджені, погано закріплені чи становлять небезпеку.	X	
		(c)	Не забезпечено необхідного поля огляду.	X	
3.4. Передні склоочисники	Візуальне інспектування та перевірка функціонування	(a)	Склоочисники не працюють або відсутні.	X	
		(b)	Дефектна щітка склоочисника.	X	
			Щітка склоочисника відсутня або має очевидний дефект.	X	
3.5. Склоомивачі	Візуальне інспектування 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	Візуальне інспектування та перевірка функціонування		Система не працює або має очевидні дефекти.	X	
4. ЗОВНІШНІ СВІТЛОВІ ПРИЛАДИ, СВІТЛОВІДБИВАЧІ ТА ЕЛЕКТРООБЛАДНАННЯ					
4.1. Фари					
4.1.1. Стан та функціонування	Візуальне інспектування та перевірка функціонування	(a)	Дефектний або відсутній ліхтар/джерело світла (кілька ліхтарів/джерел світла; у випадку LED — до 1/3 не функціонують).	X	
			Одинарний ліхтар/джерело світла; у випадку LED —	X	

			істотне погіршення оглядовості.			
		(b)	Незначний дефект оптичної системи (відбивача та лінзи).	X		
			Значний дефект або відсутність оптичної системи (відбивача та лінзи).		X	
		(c)	Ліхтар ненадійно закріплений.		X	
▼C2						
4.1.2. Регулювання	Візуальне інспектування перевірка функціонування	(a) Значні та порушення регулювання фар		X		
		(b) Некоректно встановлене джерело світла		X		
▼B						
4.1.3. Перемикання	Візуальне інспектування перевірка функціонування	(a)	Перемикач не працює згідно з вимогами ¹ (кількість фар, які вмикаються водночас).	X		
			Перевищено максимальну дозволену яскравість світла, спрямованого уперед.		X	
		(b)	Порушено функцію регулювального пристрою.		X	
4.1.4. Відповідність вимогам ¹ .	Візуальне інспектування перевірка функціонування	(a)	Ліхтар, колір світла, місце встановлення, яскравість або маркування не відповідають вимогам ¹ .		X	
		(b)	Відкладення на лінзі або джерелі світла, які помітно зменшують яскравість або змінюють колір світла.		X	
		(c)	Джерело світла і ліхтар несумісні.		X	
4.1.5. Пристрої для регулювання кута нахилу фар (якщо обов'язкові)	Візуальне інспектування перевірка функціонування, якщо можливо.	(a)	Пристрій не працює.		X	
		(b)	Неможливо керувати ручним регулятором із водійського сидіння.		X	
4.1.6. Пристрій для очищення фар (якщо обов'язково)	Візуальне інспектування перевірка функціонування, якщо можливо.	Пристрій не працює.		X		
		У випадку газорозрядних ліхтарів.			X	
4.2. Передні та задні габаритні ліхтарі, бічні габаритні ліхтарі, контурні габаритні вогні та денні ходові вогні						
4.2.1. Стан та функціонування	Візуальне інспектування перевірка функціонування	(a)	Дефектне джерело світла.		X	
		(b)	Дефектна лінза.		X	
		(c)	Ліхтар ненадійно закріплений.	X		

			Значний ризик відпадання.	X	
4.2.2. Перемикання	Візуальне інспектування та 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 регулювального пристрою.	X	
4.2.3. Відповідність вимогам ¹	Візуальне інспектування та перевірка функціонування	(a)	Ліхтар, колір світла, позиція, яскравість або маркування не відповідає вимогам ¹ .	X	
			Червоне світло спереду або біле ззаду; значно 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; значно зменшена яскравість світла.	X	
4.3. Стоп-сигнали					
4.3.1. Стан та функціонування	Візуальне інспектування 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)	Ліхтар ненадійно закріплений.	X	
	Значний ризик відпадання.	X			
4.3.2. Перемикання	Візуальне інспектування та перевірка функціонування	(a)	Перемикач не працює згідно з вимогами ¹ .	X	
			Спрацьовує із затримкою.	X	
		Не діє взагалі.		X	
		(b)	Порушено функцію регулювального пристрою.	X	

4.3.3. Відповідність вимогам ¹ .	Візуальне інспектування перевірка функціонування	Ліхтар, колір світла, місце встановлення, яскравість або маркування не відповідають вимогам ¹ . Біле світло ззаду; значно зменшена яскравість світла.	X		
4.4. Ліхтарі повороту та сигнал аварійної зупинки					
4.4.1. Стан та функціонування	Візуальне інспектування перевірка функціонування	(a) Дефектне джерело світла (кілька джерел світла; у випадку LED — до 1/3 не функціонують). Одинарні джерела світла; у випадку LED — менше ніж 2/3 функціонують.	X		
		(b) Незначний дефект лінзи (без впливу на випромінюване світло). Сильний дефект лінзи (має вплив на випромінюване світло).	X		
		(c) Ліхтар ненадійно закріплений. Значний ризик відпадання.	X		
4.4.2. Перемикання	Візуальне інспектування перевірка функціонування	Перемикач не працює згідно з вимогами ¹ . Не діє взагалі.	X		
4.4.3. Відповідність вимогам ¹ .	Візуальне інспектування перевірка функціонування	Ліхтар, колір світла, місце встановлення, яскравість або маркування не відповідають вимогам ¹ .	X		
4.4.4. Частота блимання	Візуальне інспектування 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	Візуальне інспектування перевірка функціонування	(a) Дефектне джерело світла (кілька джерел світла; у випадку LED — до 1/3 не функціонують). Одинарні джерела світла; у випадку LED — менше ніж 2/3 функціонують.	X		
		(b) Незначний дефект лінзи (без впливу на випромінюване світло). Сильний дефект лінзи (має вплив на випромінюване світло).	X		
		(c) Ліхтар ненадійно закріплений. Значний ризик відпадання або засліплення зустрічного транспорту.	X		
4.5.2. Регулювання (X) ²	Візуальне інспектування	Передній протитуманний ліхтар не ввідрегульовано по горизонталі, якщо	X		

	перевірка функціонування		характер освітлення має граничну лінію (гранична лінія занижка).			
			Гранична лінія розташована вище за аналогічну лінію для ближнього світла фар.	X		
4.5.3. Перемикання	Візуальне інспектування перевірка функціонування	та	Перемикач не працює згідно з вимогами ¹ .	X		
			Не працює.	X		
4.5.4. Відповідність вимогам ¹ .	Візуальне інспектування перевірка функціонування	та	(a) Ліхтар, колір світла, місце встановлення, яскравість або маркування не відповідають вимогам ¹ .	X		
			(b) Система не працює згідно з вимогами ¹ .	X		
4.6. Ліхтарі заднього ходу						
4.6.1. Стан та функціонування	Візуальне інспектування перевірка функціонування	та	(a) Дефектне джерело світла.	X		
			(b) Дефектна лінза.	X		
			(c) Ліхтар ненадійно закріплений.	X		
			Значний ризик відпадання.	X		
4.6.2. Відповідність вимогам ¹	Візуальне інспектування перевірка функціонування	та	(a) Ліхтар, колір світла, місце встановлення, яскравість або маркування не відповідають вимогам ¹ .	X		
			(b) Система не працює згідно з вимогами ¹ .	X		
4.6.3. Перемикання	Візуальне інспектування перевірка функціонування	та	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	Візуальне інспектування перевірка функціонування	та	(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) Ліхтар ненадійно закріплений.	X		
			Значний ризик відпадання.	X		
4.7.2. Відповідність вимогам ¹	Візуальне інспектування перевірка функціонування	та	Система не працює згідно з вимогами ¹ .	X		
4.8. Світловідбивачі, видимі (світловідбивні) позначки та задні маркувальні таблички						
4.8.1. Стан	Візуальне інспектування	(a)	Світловідбивне обладнання дефектне	X		

			або пошкоджене.			
			Порушене відбивання світла.	X		
		(b)	Світловідбивач закріплений надійно.	X		
			Ймовірність відпадання.		X	
4.8.2. Відповідність вимогам	Візуальне інспектування		Пристрій, колір відбитого світла або розташування не відповідає вимогам ¹	X		
			Відсутній світловідбивач, або наявний червоний світловідбивач спереду чи білий світловідбивач ззаду.			X
4.9. Сигнальні індикатори, обов'язкові для приладів зовнішнього освітлення						
4.9.1. Стан та функціонування	Візуальне інспектування та перевірка функціонування		Не працює.	X		
			Не працює для дальнього світла фар або заднього протитуманного ліхтаря.		X	
4.9.2. Відповідність вимогам	Візуальне інспектування та перевірка функціонування		Не відповідає вимогам ¹ .	X		
4.10. Електричні з'єднання між транспортним засобом-буксиром і причепом чи напівприцепом.	Візуальне інспектування: якщо можливо, перевірити нерозривність електричного контакту з'єднаннях.	(a)	Нерухомі компоненти ненадійно закріплені.	X		
			Ненадійний електричний роз'єм.		X	
		(b)	Пошкоджена або зношена ізоляція.	X		
			Можливе виникнення 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. Електрична проводка	Візуальне інспектування, зокрема 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, контакти від'єднані (відповідні частини для гальм, керма тощо).			X
		(b)	Проводка незначною мірою зіпсована.	X		
			Проводка сильно зіпсована.		X	
			Проводка значно зіпсована (відповідні частини для гальм, керма тощо).			X

		(c)	Пошкоджена або зношена ізоляція.	X			
			Можливе виникнення короткого замикання.		X		
			Невідворотний ризик пожежі, іскріння.			X	
4.12. Необов'язкові зовнішні світлові прилади та світловідбивачі (X) ²	Візуальне інспектування та перевірка функціонування	(a)	Ліхтар/світловідбивач встановлено відповідно до вимог ¹	X			
			Випромінюване/відбите світло червоне спереду або біле ззаду		X		
		(b)	Робота ліхтаря відповідає вимогам ¹ .				X
			Кількість одночасно увімкнених фар перевищує дозволений рівень яскравості; випромінюване червоне світло спереду або біле ззаду.		X		
		(c)	Ліхтар/світловідбивач ненадійно закріплений.	X			
			Значний ризик відпадання.		X		
4.13. Акумулятор(и)	Візуальне інспектування	(a)	Ненадійно закріплений(i).	X			
			Неналежним чином встановлений(i); може(уть) призвести до короткого замикання.		X		
		(b)	Протікання.	X			
			Виділення небезпечних речовин.		X		
		(c)	Дефектний вимикач (якщо передбачено).		X		
		(d)	Дефектні запобіжники (якщо передбачено).		X		
		(e)	Неналежна вентиляція (якщо передбачено).		X		
5. ОСІ, КОЛЕСА, ШИНИ ТА ПІДВІСКА							
5.1. Колісні осі							
5.1.1. Колісні осі (+ E)	Візуальне інспектування з використанням, за наявності, детекторів люфту колеса	(a)	Вісь розламана або деформована.			X	
		(b)	Ненадійне кріплення до транспортного засобу.		X		
			Порушено стабільність, наявний вплив на функціональність: значний вільний хід відносно кріплень.			X	
		(c)	Небезпечна модифікація ³ .		X		
			Порушено стабільність, наявний вплив на функціональність, недостатній зазор до інших частин			X	

			транспортного засобу або поверхні землі.		
5.1.2. Цапфи коліс (+ E)	Візуальне інспектування з використанням, за наявності, детекторів люфту колеса. Прикладіть поперечне або поздовжнє зусилля до кожного колеса і зафіксуйте величину ходу між осью балкою та цапфою колеса.	(a)	Цапфа колеса розламана.		X
		(b)	Надмірний знос поворотного шворня та/або напрямних втулок. Ймовірність ослаблення; погіршено курсову стійкість.	X	X
		(c)	Надмірний люфт між цапфою колеса та осью балкою. Ймовірність ослаблення; погіршено курсову стійкість.	X	X
		(d)	Шворінь цапфи колеса нещільно зафіксований в осі. Ймовірність ослаблення; погіршено курсову стійкість.	X	X
5.1.3. Підшипники коліс (+ E)	Візуальне інспектування з використанням, за наявності, детекторів люфту колеса. Похитайте колесо або прикладіть поперечне зусилля до кожного колеса і зафіксуйте величину вертикального ходу колеса відносно його цапфи.	(a)	Надмірний люфт колісного підшипника. Погіршено курсову стійкість; небезпека повного руйнування.	X	X
		(b)	Колісний підшипник занадто тугий або його заклинило. Небезпека перегріву; небезпека повного руйнування.	X	X
5.2. Колеса і шини					
5.2.1. Маточини керованих коліс	Візуальне інспектування	(a)	Відсутня чи ослаблена будь-яка колісна гайка чи болт маточини колеса. Кріплення відсутнє або ослаблене до такого рівня, який істотно погіршує безпеку руху.	X	X
		(b)	Маточина зношена або пошкоджена. Маточина зношена чи пошкоджена так, що це впливає на надійність кріплення коліс.	X	X
5.2.2. Колеса	Візуальне інспектування кожного колеса з обох боків на транспортному засобі, розташованому над оглядовою канавою або на підйомачі.	(a)	Будь-які тріщини чи дефекти зварювання.		X
		(b)	Стопорні кільця шин не змонтовані належним чином. Ймовірність відшарування.	X	X
		(c)	Колесо сильно деформоване або зношене.	X	

			Найвний вплив на надійність кріплення до маточини; наявний вплив на надійність фіксації шини.		X
		(d)	Розмір, конструкція, сумісність або тип колеса не відповідає вимогам ¹ і впливає на дорожню безпеку.	X	
5.2.3. Шини	Візуальне інспектування всієї шини прокочуванням транспортного засобу вперед і назад.	(a)	Розмір, допустиме навантаження, знак затвердження або категорія швидкості шини не відповідає вимогам ¹ і впливає на дорожню безпеку.	X	
			Недостатне для практичної експлуатації допустиме навантаження або категорія швидкості, шина торкається інших нерухомих частин транспортного засобу, що порушує безпеку руху.		X
		(b)	Шини на колесах однієї осі або на здвоєних колесах мають різний розмір.	X	
		(c)	Шини на одній осі мають різну конструкцію (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 треться об інші компоненти (гнучкі брызговики).	X	
	Шина треться об інші компоненти (не порушено безпеку руху)	X			
	(g)	Шини з відновленим протектором не відповідають вимогам ¹ .	X		
		Пошкоджено захисний шар корду.		X	
5.3. Система підвіски					
5.3.1. Пружини та стабілізатор (+ E)	Візуальне інспектування з використанням,	(a)	Ненадійне закріплення пружин до шасі чи колісної осі.	X	

	наявності, детекторів люфту колеса		Помітний взаємний рух, кріплення істотно ослаблені.		X
		(b)	Пошкоджений або розламаний компонент пружини. Наявний значний вплив на головну пружину (ресору) чи додаткові ресорні листи.	X	X
		(c)	Пружина відсутня Наявний значний вплив на головну пружину (ресору) чи додаткові ресорні листи.	X	X
		(d)	Небезпечна модифікація ³ . Недостатній зазор до інших деталей транспортного засобу; система пружин не працездатна.	X	X
5.3.2. Амортизатори	Візуальне інспектування	(a)	Ненадійне кріплення амортизаторів до шасі чи колісної осі. Ослаблено фіксацію амортизатора.	X	
		(b)	Пошкоджений амортизатор, що демонструє ознаки значного витoku або порушень у роботі.	X	
		(c)	Амортизатор відсутній.	X	
5.3.3. Труби карданного вала, радіальні штанги, поперечні важелі та балансири підвіски (+ E)	Візуальне інспектування з використанням, за наявності, детекторів люфту колеса	(a)	Ненадійне кріплення компонента до шасі чи колісної осі. Ймовірність ослаблення; погіршено курсову стійкість.	X	X
		(b)	Пошкоджений або надмірно кородований компонент. Порушено стабільність компонента або компонент має розкол.	X	X
		(c)	Небезпечна модифікація ³ . Недостатній зазор до інших частин транспортного засобу; система не працездатна.	X	X
5.3.4. З'єднання підвіски (+ E)	Візуальне інспектування з використанням, за наявності, детекторів люфту колеса	(a)	Надмірний знос поворотного шворня та/або напрямних втулок на з'єднаннях підвіски. Ймовірність ослаблення; погіршено курсову стійкість.	X	X

		(b)	Пиловик має значніX ушкодження.		
			Пиловик відсутній або розламаний.	X	
5.3.5. Пневматична підвіска	Візуальне інспектування	(a)	Система не працездатна.		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
		(c)	Помітний на слух витік повітря з системи.	X	
		(d)	Небезпечна модифікація.	X	

6. ШАСІ ТА НАВІСНЕ УСТАТКУВАННЯ ШАСІ

6.1. Шасі або рама та навісне устаткування

6.1.1. Загальний стан	Візуальне інспектування	(a)	Незначний розлам чи деформація лонжеронів або поперечин.	X	
			Істотний розлам чи деформація лонжеронів або поперечин.		X
		(b)	Ненадійність зміцнювальних пластин або кріплень.	X	
			Більшість кріплень ослаблені; недостатня міцність деталей.		X
		(c)	Надмірна корозія, яка погіршує жорсткість конструкції.	X	
			Недостатня міцність деталей.		X
6.1.2. Випускні труби та глушники	Візуальне інспектування	(a)	Ненадійна або негерметична випускна система.	X	
		(b)	Дим потрапляє в кабінку або пасажирський відсік.	X	
			Небезпека для здоров'я водія і пасажирів у салоні.		X
6.1.3. Паливний бак і паливопровід (включно обігрівом паливного бака та паливопроводу)	Візуальне інспектування, використання пристроїв виявлення витоку для систем LPG/CNG/LNG	(a)	Ненадійний бак або трубопровід, що створює особливий ризик пожежі.		X
		(b)	Витік палива, відсутня чи неефективна кришка паливного бака.	X	
			Ризик пожежі; надмірний витік небезпечних речовин.		X

		(c)	Перетерті стінки трубок.	X	
			Пошкоджені трубки.	X	
		(d)	Запірний клапан паливний (якщо передбачений) не працює належним чином.	X	
		(e)	Ризик займання внаслідок: — протікання палива; — неналежного захисту паливного бака чи випускної системи; — незадовільного стану моторного відсіку.		X
		(f)	Система LPG/CNG/LNG або воднева система не відповідає вимогам; будь-яка частина системи має дефекти ¹		X
6.1.4. Бампери, бічний захист і задні захисні пристрої	Візуальне інспектування	(a)	Ослаблення та пошкодження, ймовірно здатне завдати поранень при дотику чи контакті.	X	
			Ймовірність відпадання деталей; істотне порушення функціональності.		X
		(b)	Засіб явно не відповідає вимогам ¹	X	
6.1.5. Контейнер для запасного колеса (у наявності)	Візуальне інспектування	(a)	Контейнер у неналежному стані.	X	
		(b)	Контейнер пошкоджений або ненадійний.	X	
		(c)	Запасне колесо ненадійно закріплене в контейнері.	X	
			Значний ризик відпадання.		X
6.1.6. Механічний захіп та буксирувальний пристрій (+ E)	Візуальне інспектування 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 (не під час експлуатації).	X	
			Компонент пошкоджений, дефектний або тріснутий (під час експлуатації).		X
		(b)	Надмірний знос компонента.	X	
			Нижчий за граничне значення зносу.		X
		(c)	Дефектне кріплення.	X	

		Будь-який компонент ослаблений зі значним ризиком відпадання.		X
		(d) Будь-який засіб безпеки відсутній або не працює належним чином.	X	
		(e) Будь-який індикатор зачепу не працює.	X	
		(f) Закриття номерного знака чи будь-якого ліхтаря (не під час експлуатації).	X	
		Номерний знак неможливо прочитати (не під час експлуатації).	X	
		(g) Небезпечна модифікація ³ (вторинні частини).	X	
		Небезпечна модифікація ³ (основні частини).		X
		(h) Зчеплення надто слабе або несумісне, або зчпний пристрій не відповідає вимогам.		X
6.1.7. Трансмсія	Візуальне інспектування	(a) Ослаблені або відсутні кріпильні болти.	X	
		Ослаблені або відсутні кріпильні болти створюють істотну загрозу для дорожньої безпеки.		X
		(b) Надмірний знос підшипників вала трансмісії.	X	
		Значний ризик ослаблення або тріскання.		X
		(c) Надмірний знос карданних шарнірів або передатних ланцюгів/пасів трансмісії.	X	
		Значний ризик ослаблення або тріскання.		X
		(d) Погіршення гнучких з'єднань.	X	
		Значний ризик ослаблення або тріскання.		X
		(e) Пошкоджений або зігнутий вал.	X	
		(f) Розламаний або ненадійний корпус підшипника.	X	
		Значний ризик ослаблення або тріскання.		X

		(g)	Пиловик має значніX ушкодження.		
			Пиловик відсутній або розламаний.	X	
		(h)	Незаконна модифікація силового агрегата.	X	
6.1.8. Монтажні кріплення двигуна	Візуальне інспектування		Зіпсовані, помітно та значно пошкоджені монтажні кріплення.	X	
			Ослаблені або розламані кріплення.		X
6.1.9. Робочі якості двигуна (X) ²	Візуальне інспектування та/або перевірка за допомогою електронного інтерфейсу	(a)	Модифікація блоку керування, що погіршує безпеку та/ або вплив на довкілля.	X	
		(b)	Модифікація двигуна, що погіршує безпеку та/або вплив на довкілля.		X
6.2. Кабіна і кузов					
6.2.1. Стан	Візуальне інспектування	(a)	Погано закріплена чи пошкоджена панель або деталь може спричинити травми Ймовірність відпадання.	X	X
		(b)	Ненадійна стійка кузова. Порушено стійкість.	X	X
		(c)	Можливість потрапляння викидів від двигуна або відпрацьованих газів до салону. Небезпека для здоров'я водія і пасажирів у салоні.	X	X
		(d)	Небезпечна модифікація ³ . Недостатній кліренс між обертовими чи рухомими деталями та поверхнею землі.	X	X
6.2.2. Монтаж	Візуальне інспектування	(a)	Кузов або кабіна ненадійні. Порушено стабільність.	X	X
		(b)	Кузов/кабіна розміщені на шасі явно нерівно.	X	
		(c)	Ненадійні або відсутні кріплення кузова/ кабіни до шасі або поперечин, їх симетричність. Ненадійні або відсутні кріплення кузова/ кабіни до шасі або поперечин до такої міри, що це створює серйозну загрозу для безпеки руху.	X	X
		(d)	Надмірна корозія в точках фіксації на	X	

			інтегральному кузові.		
			Порушено стійкість.		X
6.2.3. Двері та дверні замки	Візуальне інспектування	(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 відчинитися або не можуть лишатися зачиненими (поворотні двері).		X
		(c)	Двері, завіси, замки або стійки в поганому стані.		
			Двері, завіси, замки або стійки відсутні чи ненадійно прилаштовані.	X	
6.2.4. Підлога	Візуальне інспектування		Підлога ненадійна або в поганому стані.	X	
			Недостатня стійкість.		X
6.2.5. Сидіння водія	Візуальне інспектування	(a)	Сидіння зі структурним дефектом.	X	
			Погано закріплене сидіння.		X
		(b)	Механізм регулювання сидіння не функціонує належним чином.	X	
			Сидіння рухається або неможливо зафіксувати спинку.		X
6.2.6. Інші сидіння	Візуальне інспектування	(a)	Сидіння мають дефекти або ненадійні (вторинні частини).	X	
			Сидіння мають дефекти або ненадійні (основні частини).	X	
		(b)	Сидіння встановлені з порушенням вимог ¹ .		
			Перевищено дозволена кількість сидінь; розташування не відповідає затвердженому.	X	
6.2.7. Органи керування	Візуальне інспектування перевірка функціонування		Будь-який орган керування, необхідний для безпечної експлуатації транспортного засобу, не функціонує належним чином.	X	
			Порушено безпеку експлуатації.		X
6.2.8. Сходи в кабіну	Візуальне інспектування	(a)	Ненадійні сходи або драбина.	X	
			Недостатня стійкість.	X	
		(b)	Стан сходів або драбини може	X	

			спричинити травмування користувачів.		
6.2.9. Інші внутрішні або зовнішні пристрої обладнання	Візуальне та інспектування	(a)	Кріплення іншого пристрою чи обладнання має дефекти.	X	
		(b)	Інший пристрій чи обладнання не відповідає вимогам ¹ . Встановлені деталі можуть спричинити травми; порушено безпеку експлуатації.	X	
		(c)	Протікання гідравлічного обладнання. Значне виділення небезпечних речовин.	X	X
6.2.10. Бризковики (щитки) протибризкові пристрої	Візуальне інспектування	(a)	Відсутні, погано закріплені або сильно кородовані. Ймовірність травмування; ймовірність відпадання.	X	X
		(b)	Недостатній зазор до шини/колеса (протибризкові пристрої). Недостатній зазор до шини/колеса (бризковики).	X	X
		(c)	Не відповідає вимогам ¹ . Недостатнє охоплення поверхні.	X	X
7. ІНШЕ ОБЛАДНАННЯ					
7.1. Паси/пряжки безпеки та системи фіксації					
7.1.1. Безпечність встановлення пасів/пряжок безпеки	Візуальне інспектування	(a)	Точка анкерного кріплення сильно зіпсована. Порушено стабільність.	X	X
		(b)	Ненадійне анкерне кріплення.	X	
7.1.2. Стан пасів/пряжок безпеки.	Візуальне інспектування та перевірка функціонування	(a)	Обов'язковий пас безпеки відсутній або не встановлений.	X	
		(b)	Пас безпеки пошкоджений. Порізи чи ознаки розтягнення.	X	X
		(c)	Пас безпеки не відповідає вимогам ¹ .	X	
		(d)	Пряжка паса безпеки пошкоджена або не функціонує належним чином.	X	
		(e)	Натягувач паса безпеки пошкоджений або не	X	

			функціонує належним чином.		
7.1.3. Обмежувач навантаження на пас безпеки	Візуальне інспектування та/або інспектування за допомогою електронного інтерфейсу	(a)	Обмежувач навантаження явно відсутній або не підходить для транспортного засобу.	X	
		(b)	Система показує несправність через електронний інтерфейс транспортного засобу.	X	
7.1.4. Переднатягувачі пасів безпеки	Візуальне інспектування та/або інспектування за допомогою електронного інтерфейсу	(a)	Переднатягувач явно відсутній або не підходить для транспортного засобу.	X	
		(b)	Система показує несправність через електронний інтерфейс транспортного засобу.	X	
7.1.5. Подушки безпеки	Візуальне інспектування та/або інспектування за допомогою електронного інтерфейсу	(a)	Подушки безпеки явно відсутні або не підходять для транспортного засобу.	X	
		(b)	Система показує несправність через електронний інтерфейс транспортного засобу.	X	
		(c)	Подушка безпеки явно в неробочому стані.	X	
7.1.6. Допоміжні системи безпеки (SRS)	Візуальне інспектування індикатора збою та/або за допомогою електронного інтерфейсу	(a)	Індикатор збою SRS показує будь-яке порушення в роботі системи.	X	
		(b)	Система показує несправність через електронний інтерфейс транспортного засобу.	X	
7.2. Вогнегасник (X) ²	Візуальне інспектування	(a)	З'єднання відсутні.	X	
		(b)	Не відповідає вимогам ¹ . Якщо необхідний (наприклад, для таксі, автобусів, рейсового транспорту тощо)	X	
7.3. Замки та протикрадіжні пристрої	Візуальне інспектування та перевірка функціонування	(a)	Пристрій не виконує функцію запобігання керуванню транспортним засобом.	X	
		(b)	Пристрій дефектний. Самовільне замикання або блокування.	X	X
7.4. Знак аварійної зупинки (якщо необхідний) (X) ²	Візуальне інспектування	(a)	Відсутній або некомплектний.	X	
		(b)	Не відповідає вимогам ¹ .	X	
7.5. Дорожня аптечка (якщо необхідна) (X) ²	Візуальне інспектування	Відсутня, некомплектна або не відповідає вимогам ¹ .		X	
7.6. Колісні стопори (клинці) (якщо необхідні) (X) ²	Візуальне інспектування	Відсутні або в поганому стані, недостатня стійкість або розмір.		X	

7.7. Звуковий сигнал попередження	Візуальне інспектування та перевірка функціонування	(a)	Не працює належним чином.	X	
			Не працює взагалі.		X
		(b)	Ненадійний засіб керування.	X	
		(c)	Не відповідає вимогам ¹ .	X	
			Звук сигналу можна сплутати з сиреною офіційних служб.		X
7.8. Спідометр	Візуальне інспектування 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)	Візуальне інспектування	(a)	Не встановлений згідно з вимогами ¹ .		X
		(b)	Не працює.		X
		(c)	Дефектний або з відсутніми пломбами.		X
		(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 швидкості (якщо встановлений/передбачений) (+ E)	Візуальне інспектування та перевірка функціонування, якщо обладнання наявне.	(a)	Не встановлений згідно з вимогами ¹ .		X
		(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	Візуальне інспектування та/або інспектування за 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 ²	Візуальне інспектування та/або інспектування за допомогою електронного інтерфейсу	(a)	Сенсори швидкості коліс відсутні чи пошкоджені.	X	
		(b)	Проводка пошкоджена.	X	
		(c)	Інші компоненти відсутні або пошкоджені.	X	
		(d)	Вимикач пошкоджений або не функціонує належним чином.	X	
		(e)	Індикатор збою ESC показує будь-яке порушення в роботі системи.	X	
		(f)	Система показує несправність через електронний інтерфейс транспортного засобу.	X	

8. НЕГАТИВНИЙ ВПЛИВ

8.1. Шум

8.1.1. Система приглушення шуму (+ E)	Суб'єктивна оцінка (якщо інспектор не вважає, що рівень шуму є наближеним до гранично допустимого, може бути проведено вимірювання рівня шуму на нерухомому транспортному засобі шумоміром)	(a)	Рівні шуму перевищують значення, дозволені згідно з вимогами ¹ .	X	
		(b)	Будь-яка частина системи приглушення шуму ненадійна, пошкоджена, неправильно змонтована, відсутня або явно модифікована у спосіб, що може негативно вплинути на рівень шуму. Значний ризик відпадання.	X	X

8.2. Викиди відпрацьованих газів

8.2.1. Викиди двигуна з примусовим запалюванням

8.2.1.1. Обладнання для обмеження викидів	Візуальне інспектування	(a)	Обладнання для обмеження викидів, встановлене виробником, відсутнє, модифіковане або має явні дефекти.	X	
		(b)	Витоки, які можуть спотворювати результати вимірювання викидів.	X	
		(c)	Індикатор несправностей не дотримується коректної послідовності.	X	
8.2.1.2. Газоподібні викиди (E)	— Для транспортних засобів екологічних класів не вище Євро-5 та Євро-V включно ⁽⁷⁾ :	(a)	Або газоподібні викиди перевищують конкретні рівні, вказані виробником;	X	
		(b)	Або, якщо така інформація недоступна,	X	

<p>— вимірювання за допомогою аналізатора спалин згідно з вимогами ¹ або зчитування інформації з системи бортової діагностики (OBD). Вимірювання викидів із випускної труби має бути основним методом оцінювання викидів. На підставі оцінювання еквівалентності та беручи до уваги відповідне законодавство щодо затвердження типу, держави-члени можуть дозволяти використання показів систем OBD відповідно до рекомендацій виробника та інших вимог.</p>	<p>викиди перевищують, CO</p> <p>(i) для транспортних засобів, не обладнаних вдосконаленою системою обмеження викидів</p> <ul style="list-style-type: none"> — 4,5 %, або — 3,5 % <p>залежно від дати першої реєстрації або початку експлуатації, визначеної у вимогах ¹;</p> <p>(ii) для транспортних засобів, обладнаних вдосконаленою системою обмеження викидів, на холостому ходу двигуна:</p> <ul style="list-style-type: none"> — 0,5 % — на високих обертах холостого ходу: 0,3 %, — або — на холостому ходу двигуна: 0,3 % ⁽⁷⁾, — на високих обертах холостого ходу: 0,2 % <p>залежно від дати першої реєстрації або початку експлуатації, визначеної у вимогах ¹.</p>				
<p>— Для транспортних засобів екологічних класів Євро-6 та Євро-VI ⁽⁸⁾:</p>					
<p>— вимірювання за допомогою аналізатора спалин згідно з вимогами ¹ або за показами системи бортової діагностики (OBD) відповідно до рекомендацій виробника та інших вимог ¹.</p>	(c)	Коефіцієнт лямбда виходить за межі $1 \pm 0,03$ або не відповідає специфікаціям виробника;	X		
<p>— Вимірювання не застосовують до двотактних двигунів.</p>	(d)	Покази системи OBD свідчать про істотну несправність.	X		
<p>— Як альтернатива, вимірювання за допомогою обладнання для дистанційного обстеження,</p>	(e)	Результати вимірювання за допомогою обладнання дистанційного	X		

	підтверджене за допомогою стандартних випробувальних методів.		Обстеження свідчать про істотну невідповідність.		
8.2.2. Викиди компресійного двигуна					
8.2.2.1. Обладнання для обмеження викидів	Візуальне інспектування	(a)	Обладнання для обмеження викидів, встановлене виробником, відсутнє або має явні дефекти.	X	
		(b)	Витоки, які можуть спотворювати результати вимірювання викидів.	X	
		(c)	Індикатор несправностей не дотримується коректної послідовності.	X	
		(d)	Недостатня кількість реагенту, якщо застосовно.	X	
8.2.2.2. Непрозорість	— Для транспортних засобів екологічних класів не вище Євро-5 та Євро-V включно (?):	(a)	Для транспортних засобів, вперше зареєстрованих чи введених в експлуатацію пізніше дати, вказаної у вимогах ¹ ,		
Транспортні засоби, зареєстровані або введені в експлуатацію до 01 січня 1980 року, звільнені від цієї вимоги	— Непрозорість має вимірюватися під час вільного прискорення (без навантаження від холостого ходу до граничних обертів) з трансмісією в нейтральній передачі та увімкненим зчепленням або за показами системи OBD. Вимірювання викидів із випускної труби має бути основним методом оцінювання викидів. На підставі оцінювання еквівалентності держави-члени можуть дозволяти використання показів систем бортової діагностики (OBD)				

<p>відповідно до рекомендацій виробника та інших вимог.</p> <p>► C2</p> <p>— Для транспортних засобів екологічних класів Євро-6 та Євро-VI ⁽⁹⁾:</p> <p>◀</p> <p>— Непрозорість спалин має вимірюватися 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 вимог ¹.</p>		<p>непрозорість перевищує рівень, зазначений у таблиці даних виробника на транспортному засобі;</p>	X		
<p>Підготовка транспортного засобу до випробування:</p> <p>1. Транспортні засоби необхідно випробовувати без попередньої підготовки, хоча в цілях безпеки перевірки потрібно проводити з прогрітим двигуном і в задовільному технічному стані.</p>	(b)	<p>Якщо така інформація недоступна або вимоги ¹ не передбачають застосування референтних значень,</p> <p>— для двигунів без наддуву: $2,5 \text{ м}^{-1}$,</p> <p>— для двигунів з турбонаддувом: $3,0 \text{ м}^{-1}$,</p> <p>або, для транспортних засобів, визначених у вимогах ¹ або вперше зареєстрованих чи введених в експлуатацію пізніше дати, вказаної у вимогах ¹:</p> <p>► C2 $1,5 \text{ м}^{-1}$ ⁽⁸⁾ ◀</p> <p>або $0,7 \text{ м}^{-1}$ ⁽⁸⁾</p>	X		
<p>2. Вимоги до підготовки перед випробуванням:</p> <p>(i) Двигун має бути цілком прогрітим, наприклад, температура</p>			X		

моторної оливи, виміряна зондом в трубі щупа вимірювання рівня моторної оливи, має бути принаймні 80 °С, 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 неможливим, встановлення нормальної робочої температури двигуна може бути здійснено в інший спосіб, наприклад, роботою вентилятора системи охолодження двигуна.

(ii) Продув випускної системи має бути здійснено принаймні за три цикли вільного прискорення або у рівноцінний спосіб.

Процедура перевірки: (c)

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 максимальну подачу паливним насосом.

Результати вимірювання за допомогою обладнання дистанційного обстеження свідчать про істотну невідповідність.

X

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 M_2 , M_3 , N_2 та N_3 має становити принаймні дві секунди.

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 обчислене 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.

5. Щоб уникнути непотрібних випробувань, держави-члени можуть визнавати транспортні засоби такими, що не пройшли випробування, якщо

	<p>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. Як альтернатива, вимірювання за допомогою обладнання для дистанційного обстеження, підтвержене за допомогою стандартних випробувальних методів.</p>					
--	---	--	--	--	--	--

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

8.4.1. Протікання рідин		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 значний ризик.		X	

9. ДОДАТКОВИЙ ТЕХНІЧНИЙ КОНТРОЛЬ ПАСАЖИРСЬКИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ КАТЕГОРІЙ M₂ ТА M₃.

9.1. Двері

9.1.1. Вхідні та вихідні двері	Візуальне інспектування та перевірка функціонування	(a) Функціональний дефект.	X			
		(b) Незадовільний стан. Ймовірність завдання травм.	X	X		
		(c) Дефектний аварійний орган керування.		X		
		(d) Дефект системи дистанційного керування дверима або попереджувальних пристроїв.		X		
9.1.2. Аварійні виходи	Візуальне інспектування та перевірка функціонування (залежно від випадку)	(a) Функціональний дефект.	X			
		(b) Знаки аварійних виходів нерозбірливі.	X			
		Знаки аварійних виходів відсутні.		X		

		(c)	Відсутній молоток для розбивання скла.	X		
		(d)	Заблокований доступ.	X		
9.2. Система обігріву та розморожування скла (X) ²	Візуальне інспектування та перевірка функціонування	(a)	Не працює належним чином.	X		
			Впливає на безпеку функціонування транспортного засобу.	X		
		(b)	Потрапляння токсичних газів або спалин у кабіну водія чи пасажирський відсік.	X		
			Небезпека для здоров'я водія і пасажирів у салоні.			X
		(c)	Дефектна функція розморожування (якщо обов'язкова).	X		
9.3. Система вентиляції та опалення (X) ²	Візуальне інспектування та перевірка функціонування	(a)	Функціональний дефект.	X		
			Ризик для здоров'я водія і пасажирів у салоні.	X		
		(b)	Потрапляння токсичних газів або спалин у кабіну водія чи пасажирський відсік.	X		
			Небезпека для здоров'я водія і пасажирів у салоні.			X
9.4. Сидіння						
9.4.1. Пасажирські сидіння (включно з сидіннями для супровідного персоналу та засобами безпеки для дітей, у застосовних випадках)	Візуальне інспектування		Складані сидіння (якщо дозволені) не працюють автоматично.	X		
			Блокування аварійного виходу.	X		
9.4.2. Сидіння водія (додаткові вимоги)	Візуальне інспектування	(a)	Дефектні спеціальні пристрої, наприклад, протиблисковий екран.	X		
			Звужене поле видимості.	X		
		(b)	Ненадійний захист водія.	X		
			Ймовірність завдання травм.	X		
9.5. Освітлювальні та приймальні прилади салону (X) ²	Візуальне інспектування та перевірка функціонування		Дефектний прилад.	X		
			Взагалі не працює.	X		
9.6. Проходи, стоячі місця	Візуальне інспектування	(a)	Ненадійна підлога.	X		
			Порушено стабільність.			X
		(b)	Дефектні штанги або поручні.	X		
			Ненадійні або непридатні до експлуатації.	X		
9.7. Сходи та підніжки	Візуальне інспектування та	(a)	Незадовільний стан.	X		

	перевірка функціонування (залежно випадку)	від	Пошкоджений стан.	X	
		(b)	Порушено стабільність.		X
		(b)	Висувні сходи не працюють належним чином.	X	
9.8. Система комунікації з пасажирями (X) ²	Візуальне інспектування та перевірка функціонування.	та	Дефектна система.	X	
			Взагалі не працює.	X	
9.9. Інформація для пасажирів (X) ²	Візуальне інспектування	(a)	Інформація для пасажирів відсутня, містить помилки чи нерозбірливе.	X	
			Недостовірна інформація.	X	
9.10. Вимоги щодо перевезення дітей (X) ²					
9.10.1. Двері	Візуальне інспектування		Захист дверей не відповідає вимогам ¹ для цього виду транспорту.	X	
9.10.2. Сигнальне спеціальне обладнання	Візуальне інспектування та		Сигнальне або спеціальне обладнання відсутнє.	X	
9.11. Вимоги щодо перевезення осіб з обмеженою мобільністю (X) ²					
9.11.1. Двері, рампи та підіймачі	Візуальне інспектування 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		
9.11.2. Система фіксації інвалідного візка	Візуальне інспектування 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		
9.11.3. Сигнальне спеціальне обладнання	Візуальне інспектування та		Сигнальне або спеціальне обладнання відсутнє.	X	

(¹) Для обчислення ефективності гальм у відсотках необхідно розділити загальне гальмове зусилля під час застосування гальм на вагу транспортного засобу, або, у випадку, напівпричепа, на суму навантажень на осі, та помножити отриманий результат на 100.

(²) Категорії транспортних засобів, які не входять до сфери застосування цієї Директиви, включено для ознайомлення.

(³) 48 % для транспортних засобів, не обладнаних ABS або транспортних засобів, тип яких було затверджено до 01 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 та причепів на зчпному брусі, зареєстрованих після 1988 року або з дати, зазначеної у вимогах, залежно від того, що з них пізніше.
- ⁽⁶⁾ 2,2 м/с² для транспортних засобів категорій N₁, N₂ та N₃.
- ⁽⁷⁾ Транспортні засоби, тип яких затверджено 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⁾ ►C2 Транспортні засоби, тип яких затверджено згідно з Регламентом (ЄС) № 715/2007, таблиця 2 додатка I (Євро-6), та Регламентом (ЄС) № 595/2009 (Євро-VI).
- ⁽⁹⁾ Транспортні засоби, тип яких затверджено згідно з обмеженнями в рядку «В» секції 5.3.1.4 додатка I до Директиви 70/220/ЄЕС, в рядку «В1», «В2» або «С» секції 6.2.1 додатка I до Директиви 88/77/ЄЕС або які були вперше зареєстровані чи введені в експлуатацію після 01 липня 2008 року. ◀

ПРИМІТКИ:

¹ «Вимоги» встановлюються затвердженням типу станом на дату затвердження, першої реєстрації або першого введення в експлуатацію, а також обов'язками щодо модернізації чи національним законодавством країни реєстрації. Такі причини непроходження перевірки застосовують тільки у випадках, 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 безпечність транспортного засобу на дорозі або має непропорційно негативний вплив на довкілля.

Е Для випробування цієї позиції необхідне обладнання.

ДОДАТОК III

1. Принципи закріплення вантажу

Закріплення вантажу повинне витримувати такі сили, спричинені прискоренням/уповільненням транспортного засобу:

- у напрямку їзди: 0,8 від ваги вантажу та
- у бічному напрямку: 0,5 від ваги вантажу та
- у напрямку, протилежному до напрямку їзди: 0,5 від ваги вантажу,
- а також загалом повинне запобігати нахилу або перекиданню вантажу.

2. При розподілі вантажу необхідно враховувати максимальне дозволене навантаження на осі, а також необхідне мінімальне завантаження на осі у межах максимальної дозволеної маси транспортного засобу, а також правові положення щодо маси та габаритів транспортних засобів.

3. Під час закріплення вантажу, застосовні вимоги стосовно міцності деяких компонентів транспортного засобу, таких як передній, бічний та задній борти, стояки або точки прив'язування, необхідно враховувати, якщо такі компоненти використовують для закріплення вантажу.

4. Для закріплення вантажу може використовуватися один або більш ніж один із наведених нижче методів фіксації, або їх комбінація:

- замикання;
- блокування (місцеве/загальне);
- безпосереднє прив'язування;
- загальне прив'язування згори.

5. Застосовні стандарти:

Стандарт	Питання
— EN 12195-1	Обчислення сил прив'язування
— EN 12640	Точки прив'язування
— EN 12642	Міцність структури кузова транспортного засобу
— EN 12195-2	Прив'язування сіткою, виготовленою зі штучних волокон
— EN 12195-3	Ланцюги для прив'язування
— EN 12195-4	Сталеві троси для прив'язування

— ISO 1161, ISO 1496	ISO контейнер
— EN 283	Змінні корпуси
— EN 12641	Брезент
— EUMOS 40511	Стійки — стояки
— EUMOS 40509	Транспортне пакування

II. Інспектування закріплення вантажу

1. Класифікація недоліків

Недоліки можна класифікувати на такі групи:

- Незначний недолік: незначний недолік наявний у разі, якщо вантаж було закріплено належним чином, однак можуть бути доцільними рекомендації щодо безпеки.
- Істотний недолік: істотний недолік наявний у разі, якщо вантаж не було закріплено належним чином і можливе значне зміщення або перевертання вантажу або його частин.
- Небезпечний недолік: небезпечний недолік наявний у разі безпосередньої загрози для безпеки дорожнього руху через втрату вантажу чи його частин або через небезпеку, спричинену безпосередньо вантажем, або безпосередньої загрози для безпеки людей

У разі наявності декількох недоліків, транспортний засіб необхідно відносити до групи найвагомшого недоліку. Якщо, у разі наявності декількох недоліків, очікується, що сукупний ефект поєднання таких недоліків взаємно підсилуватиметься, транспортний засіб необхідно відносити до наступної за вагомістю групи недоліків.

2. Методи інспектування

Методами інспектування є візуальне оцінювання належного використання відповідних заходів у мірі, необхідній для закріплення вантажу та/або вимірювання сил натягу, обчислення ефективності закріплення, та перевірка сертифікатів у відповідних випадках.

3. Оцінювання недоліків

Таблиця 1 визначає правила, які можуть застосовуватися під час інспектування закріплення вантажу для визначення прийнятності стану транспортування.

Категоризація недоліків повинна визначатися на основі класифікації, визначеної в секції 1 цієї глави, для кожного окремого випадку.

Значення, подані в таблиці 1 мають орієнтовний характер, та повинні сприйматися як настанови щодо визначення категорії певного недоліку в конкретних умовах — зокрема залежно від характеру вантажу та розсуду інспектора.

У разі, якщо на транспортний засіб поширюється дія Директиви Ради 95/50/ЄС (³), можливе застосування конкретніших вимог.

Таблиця 1

Позиція	Недоліки	Оцінювання недоліків		
		Незначний	Істотний	Небезпечний
A	Транспортне пакування унеможливає належне закріплення вантажу.	На розсуд інспектора		

B	Одна або більш ніж одна одиниця вантажу	На розсуд інспектора розміщена неналежним чином.		
C	Транспортний засіб не підходить для вантажу	(недолік, окрім недоліків, перелік яких подано в позиції 10).	На розсуд інспектора	
D	Явні дефекти надбудови транспортного засобу	(недолік, окрім недоліків, перелік яких подано в позиції 10).	На розсуд інспектора	
10	Відповідність транспортного засобу			
10.1.	Передня стінка (якщо використовується для закріплення вантажу)			
10.1.1.	Зіржавіння або деформації, що знижують міцність частин		x	
	Частина має тріщини, які загрожують цілісності вантажного відділення			x
10.1.2.	Недостатня міцність (сертифікат або позначення, якщо застосовно)		x	
	Недостатня висота відносно вантажу, який перевозять			x
10.2.	Бортові стінки (якщо використовуються для закріплення вантажу)			
10.2.1.	Зіржавіння чи деформації, які знижують міцність частини, незадовільний стан завіс або замків		x	
	У частині наявні тріщини; завіси або замки відсутні або не функціонують			x
10.2.2.	Недостатня міцність (сертифікат або позначення, якщо застосовно)		x	
	Недостатня висота відносно вантажу, який перевозять			x
10.2.3.	Дошки бортових стінок, неналежний стан		x	
	У частині наявні тріщини			x
10.3.	Задня стінка (якщо використовується для закріплення вантажу)			
10.3.1.	Зіржавіння чи деформації, які знижують міцність частини, незадовільний стан завіс або замків		x	
	У частині наявні тріщини; завіси або замки відсутні або не функціонують			x
10.3.2.	Недостатня міцність (сертифікат або позначення, якщо застосовно)		x	
	Недостатня висота відносно вантажу, який перевозять			x
10.4.	Стояки (якщо використовуються для закріплення вантажу)			
10.4.1.	Зіржавіння чи деформації, що знижують міцність частини, або недостатнє прикріплення до транспортного засобу		x	

	У частині наявні тріщини; прикріплення до транспортного засобу не стабільне		x
10.4.2.	Недостатня міцність або невідповідна конструкція		x
	Недостатня висота відносно вантажу, який перевозять		x
10.5.	Точки прив'язування (якщо використовуються для закріплення вантажу)		
10.5.1.	Незадовільний стан або невідповідна конструкція		x
	Не здатні витримувати необхідні для прив'язування сили		x
10.5.2.	Недостатня кількість		x
	Недостатня кількість для того, щоб витримувати необхідні для прив'язування сили		x
10.6.	Необхідні спеціальні структури (якщо використовуються для закріплення вантажу)		
10.6.1.	Незадовільний стан, пошкодження		x
	У частині наявні тріщини, частина не здатна витримувати необхідні для фіксації сили		x
10.6.2.	Частина не відповідна для вантажу, який перевозять		x
	Відсутня		x
10.7.	Підлога (якщо використовуються для закріплення вантажу)		
10.7.1.	Незадовільний стан, пошкодження		x
	У частині наявні тріщини; частина не здатна витримувати вантаж		x
10.7.2.	Недостатнє навантаження		x
	Неспроможність витримувати вантаж		x
20.	Методи фіксації		
20.1.	Замикання, блокування та безпосереднє прив'язування		
20.1.1.	Безпосереднє закріплення вантажу (блокування)		
20.1.1.1.	Завелика відстань до передньої стінки, якщо така стінка використовується для закріплення вантажу		x
	Понад 15 см; загроза вклинювання в стіну		x
20.1.1.2.	Завелика відстань до бічної стінки, якщо така стінка використовується для закріплення вантажу		x
	Понад 15 см; загроза вклинювання в стіну		x
20.1.1.3.	Завелика відстань до задньої стінки, якщо така стінка використовується для закріплення вантажу		x
	Понад 15 см; загроза вклинювання в стіну		x

20.1.2.	Засоби закріплення, як-от бруси для прив'язування, блокувальні балки, перекладини та клинці спереду, з боків та ззаду		
20.1.2.1.	Неналежне прикріплення до транспортного засобу		
	Недостатнє прикріплення	x	
	Нездатність витримувати необхідні для фіксації сили		x
20.1.2.2.	Неналежне закріплення	x	
	Недостатнє закріплення	x	
	Цілковито неефективне		x
20.1.2.3.	Недостатня відповідність обладнання для закріплення	x	
	Обладнання для закріплення цілковито невідповідне		x
20.1.2.4.	Відповідність обраного методу для закріплення пакування не оптимальна	x	
	Обраний метод цілковито не відповідний		x
20.1.3.	Безпосереднє закріплення сітками та покриттям		
20.1.3.1.	Стан сіток та покриття (позначення відсутнє/x пошкоджене, але засіб усе одно в хорошому стані)		
	Засоби фіксації вантажу пошкоджені	x	
	Засоби фіксації вантажу серйозно пошкоджені та не придатні до подальшої експлуатації		x
20.1.3.2.	Недостатня міцність сіток та покриття	x	
	Спроможність витримувати менша, ніж 2/3 від необхідних для фіксації сил		x
20.1.3.3.	Недостатнє закріплення сіток та покриття	x	
	Закріплення спроможне витримувати менше, ніж 2/3 від необхідних для фіксації сил		x
20.1.3.4.	Недостатня відповідність сіток та покриття для закріплення вантажу	x	
	Цілковита невідповідність		x
20.1.4.	Розділення одиниць вантажу та заповнення проміжків між ними або між ними та іншими елементами		
20.1.4.1.	Невідповідне розділення одиниць та заповнення проміжків	x	
	Надмірне розділення або зavelика відстань до інших елементів		x
20.1.5.	Безпосереднє прив'язування (горизонтальне, поперечне, діагональне, за допомогою петель або пружин)		

20.1.5.1.	Невідповідні сили, необхідні для закріплення		х	
	Менше, ніж 2/3 від необхідної сили			х
20.2.	Закріплення за допомогою фрикційних з'єднань			
20.2.1.	Одержання сил, необхідних для закріплення			
20.2.1.1.	Невідповідні сили, необхідні для закріплення		х	
	Менше, ніж 2/3 від необхідної сили			х
20.3.	Використання засобів фіксації вантажу			
20.3.1.	Невідповідність засобів фіксації вантажу		х	
	Цілковито невідповідний засіб			х
20.3.2.	Позначення (наприклад, табличка прох випробування причепа) відсутня/пошкоджена, або засіб усе одно в хорошому стані			
	Позначення (наприклад, табличка про випробування причепа) відсутня/пошкоджена, але засіб має істотні пошкодження		х	
20.3.3.	Засоби фіксації вантажу пошкоджені		х	
	Засоби фіксації вантажу серйозно пошкоджені та не придатні до подальшої експлуатації			х
20.3.4.	Некоректне використання пасів для прив'язування		х	
	Дефектні паси для прив'язування			х
20.3.5.	Неправильне використання фіксації вантажу (наприклад, відсутність захисної огорожі)		х	
	Дефектне використання засобів фіксації вантажу (наприклад, вузлів)			х
20.3.6.	Невідповідне закріплення засобів фіксації вантажу		х	
	Менше, ніж 2/3 від необхідної сили			х
20.4.	Додаткове обладнання (наприклад, протиковзкі килимки, захисна огорожа, бічні затискачі)			
20.4.1.	Використання невідповідного обладнання	х		
	Використання несправного або дефектного обладнання		х	
	Цілковита невідповідність використовуваного обладнання			х
20.5.	Транспортування насипних матеріалів, а також легких та незакріплених матеріалів			
20.5.1.	Насипний матеріал, який зносить під час експлуатації транспортного засобу на дорозі, може створювати перешкоди для дорожнього руху		х	

	Створення небезпеки для дорожнього руху		x
20.5.2.	Насипні матеріали не закріплені належним чином	x	
	Втрата вантажу створює небезпеку для дорожнього руху		x
20.5.3.	Відсутність покриття для легких товарів	x	
	Втрата вантажу створює небезпеку для дорожнього руху		x
20.6.	Перевезення кругляку		
20.6.1.	Транспортований матеріал (колоди) частково незакріплені		x
20.6.2.	Сили для закріплення одиниці вантажу не відповідні	x	
	Менше, ніж 2/3 від необхідної сили		x
30.	Вантаж цілковито незакріплений		x

ДОДАТОК IV

(лицьовий бік)

**ЗРАЗОК ПРОТОКОЛУ ДЕТАЛЬНІШОГО ТЕХНІЧНОГО ІНСПЕКТУВАННЯ НА ДОРОЗІ
ІЗ КОНТРОЛЬНИМ ПЕРЕЛІКОМ**

1. Місце проведення технічного інспектування на дорозі
2. Дата
3. Час
4. Позначка країни реєстрації та реєстраційний номер транспортного засобу
5. Ідентифікаційний номер транспортного засобу/VIN-код
6. Категорія транспортного засобу:
 - (a) N₂^(a) (3,5–12 т)
 - (b) N₃^(a) (понад 12 т)
 - (c) O₃^(a) (3,5–12 т)
 - (d) O₄^(a) (понад 10 т)
 - (e) M₂^(a) (> 9 сидінь^(b) до 5 т)
 - (f) M₃^(a) (> 9 сидінь^(b) понад 5 т)
 - (g) T5
 - (h) Інша категорія транспортного засобу:
(будь ласка, зазначте, яка саме)
7. Покази одометра на момент інспектування
8. Підприємство, яке здійснює перевезення
 - (a) Найменування та адреса.....
.....
 - (b) Номер ліцензії (ліцензій) Співтовариства (регламенти (ЄС) № 1072/2009 та (ЄС) № 1073/2009)
9. Ім'я водія

10. Контрольний перелік

Перевірено^(d) Не пройдено перевірку^(e)

(0) Ідентифікаційні дані ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(1) Гальмове обладнання ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(2) Кермовий механізм ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(3) Оглядовість ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(4) Освітлювальні прилади та електрична система ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(5) Осі, колеса, шини, підвіска ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(6) Шасі та навісне устаткування шасі ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(7) Інше обладнання, зокрема тахограф та пристрої обмеження швидкості ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(8) Негативний вплив, зокрема викиди та протікання палива та/або оливи ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(9) Додаткові випробування для транспортних засобів категорії M ₂ та M ₃ ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(10) Закріплення вантажу ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Результат інспектування:

Пройдене	<input type="checkbox"/>
Не пройдено	<input type="checkbox"/>
Заборона або обмеження експлуатації транспортного засобу через наявність небезпечних недоліків	<input type="checkbox"/>

12. Різне/коментар:

13. Орган/службовець або інспектор, який здійснив інспектування

Підпис:

Компетентний орган/службовець або інспектор

Водій

Примітки:

- (a) Категорія транспортного засобу відповідно до статті 2 Директиви 2014/47/ЄС.
- (b) Кількість сидінь включно з сидінням водія (позиція S.1 у сертифікаті про реєстрацію).
- (c) За наявності.
- (d) «перевірено» означає, що принаймні одну з позицій інспектування з цієї групи, перелік яких подано в додатку II або III Директиви 2014/47/ЄС, було перевірено, а під час перевірки було знайдено лише незначні недоліки або не було знайдено жодних недоліків.
- (e) Позиції не пройшли перевірку через наявність істотних або небезпечних недоліків, зазначених на зворотному боці.
- (f) Методи випробування та оцінювання дефектів, відповідно до додатка II або III Директиви 2014/47/ЄС.

(зворотний бік)

0.	ІДЕНТИФІКАЦІЙНІ ДАНІ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ	1.1.17. Регулятор гальмівних сил	2.2. Колесо, колонка та руків'я керма	4.4.2. Перемикання
0.1.	Ресстраційний номер	1.1.18. Регулятори та індикатори натягу	2.2.1. Стан кермового колеса	4.4.3. Відповідність вимогам
0.2.	Ідентифікаційні дані транспортного засобу/серійний номер шасі	1.1.19. Система безгальмового сповільнення (якщо встановлена чи передбачена конструкцією)	2.2.2. Колонка керма та амортизатори керма	4.4.4. Частота блимання
1.	ГАЛЬМОВЕ ОБЛАДНАННЯ	1.1.20. Автоматична активація гальм причепа	2.3. Люфт керма	4.5. Передні та задні протитуманні ліхтарі
1.1.	Технічний стан та функціонування	1.1.21. Повна перевірка гальмової системи	2.4. Регулювання коліс	4.5.1. Стан та функціонування
1.1.1.	Опорний шарнір педалі гальма	1.1.22. З'єднання для випробування	2.5. Поворотний диск керованих коліс причепа	4.5.2. Регулювання
1.1.2.	Стан педалі гальма і вільний хід пристрою урухомлення гальма	1.1.23. Інерційне гальмо	2.6. Електронний підсилювач керма (EPS)	4.5.3. Перемикання
1.1.3.	Вакуумна помпа або компресор і резервуари	1.2. Робочі якості та ефективність основної гальмової системи	3. ОГЛЯДОВІСТЬ	4.5.4. Відповідність вимогам
1.1.4.	Вказівник або індикатор падіння тиску	1.2.1. Робочі якості	3.1. Поле огляду	4.6. Ліхтарі заднього ходу
1.1.5.	Ручний контрольний гальмовий клапан	1.2.2. Ефективність	3.2. Стан скла	4.6.1. Стан та функціонування
1.1.6.	Активатор стоянкового гальма, важільне керування, храповий механізм стоянкового гальма, електронне стоянкове гальмо	1.3. Робочі якості та ефективність допоміжної (аварійної) гальмової системи	3.3. Дзеркала заднього огляду	4.6.2. Відповідність вимогам
1.1.7.	Гальмові клапани (ножні клапани, розвантажні, регулятори)	1.3.1. Робочі якості	3.4. Передні склоочисники	4.6.3. Перемикання
1.1.8.	З'єднання для гальм причепа (електричні та пневматичні)	1.3.2. Ефективність	3.5. Склоомивачі	4.7. Освітлення заднього номерного знака
1.1.9.	Нагнітальний бачок енергонакопичувального резервуара	1.4. Робочі якості та ефективність стоянкового гальма	3.6. Система обігріву скла	4.7.1. Стан та функціонування
1.1.10.	Сервомеханізми, головні циліндри (гідравлічні системи)	1.4.1. Робочі якості	4. ЗОВНІШНІ СВІТЛОВІ ПРИПАДИ, СВІТЛОВІДБИВАЧІ ТА ЕЛЕКТРООБЛАДНАННЯ	4.7.2. Відповідність вимогам
1.1.11.	Жорсткі трубопроводи гальмової системи	1.4.2. Ефективність	4.1. Фари	4.8. Ретрорефлектори, види мії позначки та задні маркувальні таблички
1.1.12.	Гнучкі гальмові шланги	1.5. Робочі якості системи безгальмового сповільнення	4.1.1. Стан та функціонування	4.8.1. Стан
1.1.13.	Гальмові фрикційні накладки або колодки	1.6. Антиблокувальна гальмова система	4.1.2. Регулювання	4.8.2. Відповідність вимогам
1.1.14.	Гальмові барабани, гальмові диски	1.7. Електронна гальмова система (EBS)	4.1.3. Перемикання	4.9. Сигнальні індикатори, обов'язкові для приладів зовнішнього освітлення
1.1.15.	Гальмові троси, штанги, важелі та їх з'єднання	1.8. Гальмівна рідина	4.1.4. Відповідність вимогам	4.9.1. Стан та функціонування
1.1.16.	Актuatorи гальм (зокрема гальмові пружини чи гідравлічні циліндри)	2. КЕРМОВИЙ МЕХАНІЗМ	4.1.5. Пристрої регулювання рівня	4.9.2. Відповідність вимогам
		2.1. Механічний стан	4.1.6. Пристрій для очищення фар	4.10. Електричні з'єднання між транспортним засобом-буксиром і причепом чи напівприцепом.
		2.1.1. Стан кермової передачі	4.2. Передні та задні габаритні ліхтарі, бічні габаритні ліхтарі, ліхтарі повного габариту та денні ходові вогні	4.11. Електрична проводка
		2.1.2. Кріплення корпусу кермової передачі	4.2.1. Стан та функціонування	4.12. Необов'язкові ліхтарі та ретрорефлектори
		2.1.3. Стан з'єднань кермового механізму	4.2.2. Перемикання	4.13. Акумулятор
		2.1.4. Працездатність з'єднань кермового механізму	4.2.3. Відповідність вимогам	
		2.1.5. Підсилювач керма	4.3. Стоп-сигнали	
			4.3.1. Стан та функціонування	
			4.3.2. Перемикання	
			4.3.3. Відповідність вимогам	
			4.4. Ліхтарі повороту та сигнал аварійної зупинки	
			4.4.1. Стан та функціонування	

5.	ОСІ, КОЛЕСА, ШИНИ ТА ПІДВІСКА	6.1.7.	Трансмісія	7.5.	Дорожня аптечка	9.1.	Двері
5.1.	Колісні осі	6.1.8.	Монтажні кріплення двигуна	7.6.	Колісні стопори (клинці)	9.1.1.	Вхідні та вихідні двері
5.1.1.	Колісні осі	6.1.9.	Робочі якості	7.7.	Звуковий сигнал попередження	9.1.2.	Аварійні виходи
5.1.2.	Цапфи коліс	6.2.	Кабіна і кузов	7.8.	Спідометр	9.2.	Система обігріву та розморожування скла
5.1.3.	Підшипники коліс	6.2.1.	Стан	7.9.	Тахограф	9.3.	Система вентиляції та опалення
5.2.	Колеса і шини	6.2.2.	Монтаж	7.10.	Пристрій обмеження швидкості	9.4.	Сидіння
5.2.1.	Маточини керованих коліс	6.2.3.	Двері та дверні замки	7.11.	Одометр	9.4.1.	Пасажи́рські сидіння
5.2.2.	Колеса	6.2.4.	Підлога	7.12.	Електронний контроль стійкості (ESC)	9.4.2.	Сидіння водія
5.2.3.	Шини	6.2.5.	Сидіння водія	8.	НЕГАТИВНИЙ ВПЛИВ	9.5.	Освітлювальні та приймальні прилади салону
5.3.	Система підвіски	6.2.6.	Інші сидіння	8.1.	Система приглушення шуму	9.6.	Проходи, стоячі місця
5.3.1.	Пружини та стабілізатор	6.2.7.	Органи керування	8.2.	Викиди	9.7.	Сходи та підніжки
5.3.2.	Амортизатори	6.2.8.	Сходи в кабінку	8.2.1.	Викиди двигуна з примусовим запалюванням палива	9.8.	Система комунікації з пасажирами
5.3.3.	Труби карданного вала, радіальні штанги, поперечні важелі та балансири підвіски	6.2.9.	Інші внутрішні або зовнішні пристрої та обладнання	8.2.1.1.	Обладнання для обмеження викидів	9.9.	Інформація для пасажирів
5.3.4.	З'єднання підвіски	6.2.10.	Бризковики (щитки), протибризкові пристрої	8.2.1.2.	Газоподібні викиди	9.10.	Вимоги щодо перевезення дітей
5.3.5.	Пневматична підвіска	7.	ІНШЕ ОБЛАДНАННЯ	8.2.2.	Викиди компресійного двигуна	9.10.1.	Двері
6.	ШАСІ ТА НАВІСНЕ УСТАТКУВАННЯ ШАСІ	7.1.	Пасив/прямки безпеки та системи фіксації	8.2.2.1.	Обладнання для обмеження викидів	9.10.2.	Сигнальне та спеціальне обладнання
6.1.	Шасі або рама та навісне устаткування	7.1.1.	Безпечність встановлення пасив/пряжок безпеки	8.2.2.1.1.	Обладнання для обмеження викидів	9.11.	Вимоги щодо перевезення осіб з обмеженою мобільністю
6.1.1.	Загальний стан	7.1.2.	Стан пасив/пряжок безпеки	8.2.2.2.	Непрозорість	9.11.1.	Двері, рампи та підйомачі
6.1.2.	Випускні труби та глушники	7.1.3.	Обмежувач навантаження на пас безпеки	8.4.	Інші позиції, пов'язані з впливом на довкілля	9.11.2.	Система фіксації інвалідного візка
6.1.3.	Паливний бак і паливопровід (у тому числі обігрів паливного бака та паливопроводу)	7.1.4.	Переднатягувачі пасив безпеки	8.4.1.	Протікання рідин	9.11.3.	Сигнальне та спеціальне обладнання
6.1.4.	Бампери, засоби поперечного захисту та захисту від наїзду ззаду	7.1.5.	Подушки безпеки	9.	ДОДАТКОВИЙ ТЕХНІЧНИЙ КОНТРОЛЬ ПАСАЖИРСЬКИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ КАТЕГОРІЙ M₂ ТА M₃.		
6.1.5.	Контейнер для запасного колеса	7.1.6.	Системи SRS				
6.1.6.	Механічний зачіп та буксирувальний пристрій	7.2.	Вогнегасник				
		7.3.	Замки та протикрадіжні пристрої				
		7.4.	Знак аварійної зупинки				

(¹) Директива Європейського Парламенту і Ради 2003/37/ЄС від 26 травня 2003 року про затвердження типу сільськогосподарських або лісгосподарських тракторів, причепів до них та взаємозамінних буксируваних машин, а також їхніх систем, компонентів та окремих технічних вузлів, та скасування Директиви 74/150/ЄЕС (ОВ L 171, 09.07.2003, с. 1).

(²) Транспоновано Директивою Європейського Парламенту і Ради 2008/68/ЄС від 24 вересня 2008 про внутрішні перевезення небезпечних вантажів (ОВ L 260, 30.09.2008, с. 13), зі змінами, внесеними, між іншим, Директивою Комісії 2012/45/ЄС (ОВ L 332, 04.12.2012, с. 18).

(³) Директива Ради 95/50/ЄС від 06 жовтня 1995 року про уніфіковані процедури перевірки дорожніх перевезень небезпечних вантажів (ОВ L 249, 17.10.1995, с. 35).