

*Цей документ призначений виключно як інструмент документації,  
укладачі не несуть жодної відповідальності за його зміст*

► В

**ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 2014/47/ЄС  
від 3 квітня 2014 року**

**про технічну придорожню перевірку придатності до експлуатації  
комерційних транспортних засобів, що пересуваються в Союзі  
і визнання Директиви 2000/30/ЄС такою, що втратила чинність  
(Текст має значення для ЄЄП)**

Виправлено за:

► С1

Виправлення, OJ L 197, 04/07/2014, стор. 87 (2014/47)

**▼В**

▼ В

**ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 2014/47/ЄС  
від 3 квітня 2014 року**

**про технічну придорожню перевірку придатності до експлуатації  
комерційних транспортних засобів, що пересуваються в Союзі  
і визнання Директиви 2000/30/ЄС такою, що втратила чинність  
(Текст має значення для ЄЄП)**

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ І РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ,

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

беручи до уваги висновок Європейської комісії,

після передачі проекту законодавчого акту до національних парламентів,

беручи до уваги думку Європейського економічного і соціального комітету (<sup>1</sup>),

після консультацій з Комітетом регіонів,

діючи відповідно до звичайної законодавчої процедури (<sup>2</sup>),

та беручи до уваги таке:

(1) Біла книга від 28 березня 2011 під назвою "Дорожня карта єдиного європейського транспортного простору – в сторону конкурентоспроможних та ефективних ресурсів транспортної системи", Комісія представила мету "Концепції нуль" за умови, що Союз до 2050 року зменшить кількість смертельних втрат на автомобільному транспорті майже до нуля. Для досягнення цієї мети, автомобільна технологія повинна внести істотний внесок у підвищення безпеки дорожнього руху.

(2) У своєму Повідомленні «На шляху до Європейського простору з безпеки дорожнього руху: політичні орієнтири безпеки дорожнього руху на 2011-2020 роки» Комісія запропонувала подальше скорочення приблизно на половину від загального числа ДТП зі смертельним результатом в ЄС в 2020 році, починаючи з 2010 року. Для досягнення цієї мети, Комісія визначила сім стратегічних цілей, а також визначені заходи з підвищення безпечності транспортних засобів, заходів щодо зниження кількості людей, які постраждали внаслідок нещасних випадків і заходи щодо підвищення безпеки дорожнього руху вразливих до нещасних випадків, особливо мотоциклістів.

(3) Перевірка на придатність до експлуатації є частиною більш широкої системи, призначеної для забезпечення того, щоб транспортні засоби в процесі їх використання зберігалися в безпечному і акцептованому рівні, прийнятному з екологічної точки зору. Це повинно охоплювати періодичні перевірки придатності транспортних засобів до експлуатації та придорожні технічні перевірки придатності комерційних транспортних засобів, а також передбачати процедуру для реєстрації транспортних засобів, рух яких після придорожньої перевірки забороняють, коли транспортний засіб є прямою загрозою безпеці дорожнього руху. Періодичні перевірки придатності транспортних засобів до експлуатації повинні бути основним інструментом убезпечення дорожнього руху. Перевірки на дорогах транспортних засобів повинні бути єдиним підтвердженням відповідності перевірки придатності транспортних засобів до експлуатації.

(4) У Союзі прийнято, низку технічних стандартів і вимог щодо безпечності транспортних засобів та їх властивостей, пов'язаних з охороною навколишнього середовища. Необхідно забезпечити - стосовно системи придорожньої несподіваної технічної перевірки - щоб транспортні засоби були безпечні для дорожнього руху.

(5) Придорожня технічна перевірка придатності транспортних засобів є ключовим процесом, необхідним для досягнення стійкого високого рівня придатності до експлуатації комерційних транспортних засобів протягом свого

життєвого циклу. Ці перевірки не тільки сприяють підвищенню безпеки дорожнього руху та зниженню викидів спалин, а також для запобігання недобросовісній конкуренції на автомобільному транспорті, пов'язаній з різними рівнями контролю, що застосовуються державами-членами.

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

(7) Цю Директиву слід застосовуватися до певних транспортних засобів, які мають максимальну швидкість, що перевищує 25 км/год, залежно від категорій, визначених у Директиві 2007/46/ЄС Європейського Парламенту та Ради <sup>(4)</sup>. Дана Директива не повинна перешкоджати державам-членам виконувати технічні перевірки транспортних засобів, не охоплених цією Директивою або перевіряти інші аспекти автомобільного транспорту, зокрема ті, що пов'язані з часом водіння та періодами відпочинку або з перевезенням небезпечних вантажів.

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

(9) У Доповідях щодо реалізації Директиви 2000/30/ЄС Європейському Парламенту та Раді <sup>(5)</sup> наочно продемонстровано важливість проведення технічних перевірок на узбіччі дороги. Протягом 2009-2010 років більше 350 000 колісних транспортних засобів, що підлягали технічним перевіркам в усьому Союзі, були визнані такими транспортними засобами, що їх технічний стан потребував іммобілізації (*заборона руху*). Ці звіти також показують дуже істотні відмінності між результатами перевірок, що були проведені в різних державах-членах. У період 2009-2010 років частота виявлення несправностей перевірених транспортних засобів була в діапазоні від 2,1% до 48,3% залежно від держави-члена. Звіти показали значні відмінності між державами-членами з

точки зору кількості проведених технічних перевірок на дорогах. Для того, щоб домогтися більш збалансованого підходу, держави-члени повинні взяти на себе зобов'язання проводити достатню кількість перевірок, пропорційно кількості транспортних засобів, зареєстрованих або діючих на їх території.

(10) Легкі вантажні фургони, такі як транспортні засоби категорії N<sub>1</sub> і їх причепа, не підлягають таким же вимогам з безпеки і безпеки на рівні Європейського Союзу, таких як вантажівки, в тому числі вимог, що стосуються часу водіння, навчання для професійних водіїв або встановлення пристроїв обмеження швидкості. Транспортні засоби категорії N<sub>1</sub>, що не покриваються цією Директивою, держави-члени повинні брати до уваги у своїх загальних стратегіях з безпеки дорожнього руху та придорожнього контролю.

(11) Щоб уникнути непотрібних адміністративних обтяжень і витрат, а також підвищити ефективність управління, компетентні національні органи влади повинні бути в змозі вибрати на пріоритетній основі, транспортні засоби підприємців, що експлуатуються, які не відповідають стандартам безпеки дорожнього руху та охорони навколишнього середовища, в той час як транспортні засоби, які експлуатують відповідальні оператори, що звертають увагу на їх безпечність і належним чином підтримують свої транспортні засоби, імовірність проведення їх перевірки повинна бути меншою. Створення вибору транспортних засобів для придорожньої перевірки, заснованого на ступені ризику господарюючого суб'єкта, може бути корисним засобом для більш тісних і частих перевірок бізнесу з високим ступенем ризику.

(12) Придорожні перевірки повинні бути підтримані за рахунок використання системи оцінки ризиків. Регламент (ЄС) № 1071/2009 не вимагає від держав-членів для розширення системи оцінки ризиків, встановлених відповідно до Директиви 2006/22/ЄС Європейського Парламенту та Ради (<sup>6</sup>), стосовно реалізації правил водіння і періодів відпочинку, з тим щоб використати інші конкретні сфери, пов'язані з автомобільним транспортом, у тому числі щодо перевірки придатності транспортних засобів до експлуатації. Отже, в систему оцінки ризиків, створену згідно зі статтею 9 Директиви 2006/22/ЄС, повинна бути включена відомість про кількість і вагомість невідповідностей, виявлених у транспортних засобах. Держави-члени повинні бути в змозі прийняти рішення про відповідні технічні і адміністративні механізми щодо роботи з оцінки ризику. Слід додатково вивчити ефективність і узгодженість систем оцінки ризику усього Союзу.

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

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

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

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

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

(18) У ряді держав-членів, технічні звіти придорожньої перевірки виконують за допомогою електронних засобів. У таких випадках, водію необхідно надати копію протоколу перевірки. Всі дані та інформація, зібрана в ході придорожніх технічних перевірок, повинні бути передані в загальну базу

даних держав-членів, так щоб ці дані могли бути легко оброблені і щоб вони відповідали інформації, яка може бути передавана без будь-яких додаткових адміністративних обтяжень.

(19) З метою зниження адміністративного обтяження органів, що здійснюють початкову технічну придорожню перевірку, в тому числі перевірку транспортних засобів, зареєстрованих в третіх країнах, повинні бути затверджені єдині дані інформації про те, що транспортний засіб було перевірено і які були результати цієї перевірки. Додатковий протокол повинен вимагатися лише у випадку більш детального обстеження після проведення первинної перевірки.

(20) Комісія повинна вивчити можливість пов'язання форми протоколу, наведеного у Додатку IV, з іншими протоколами.

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

(22) Персонал, що проводить придорожню технічну перевірку, повинен бути належним чином підготовлений, мати відповідну кваліфікацію, зокрема для того, щоб ефективно виконувати візуальну перевірку. Співробітники контрольних служб, які проводять поглиблені технічні перевірки, повинні мати принаймні таку ж кваліфікацією і відповідати тим же вимогам, що й експерти з перевірки придатності транспортних засобів до експлуатації відповідно до Директиви 2014/45/ЄС Європейського Парламенту та Ради (<sup>7</sup>). Держави-члени повинні вимагати від співробітників контрольних служб, які проводять перевірки в призначених пунктах придорожньої перевірки або за допомогою мобільного придорожного пункту технічного контролю, відповідати таким вимогам або еквівалентним, затвердженим компетентним органом.

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

(24) Для досягнення більш узгодженої системи технічної придорожньої перевірки у всьому Союзі необхідні співпраця та обмін передовим досвідом між державами-членами. Держави-члени повинні, у разі можливості, також

більш тісно співпрацювати під час операційних дій. Така співпраця має включати в себе організацію регулярних спільних технічних придорожніх перевірок.

(25) З метою забезпечення ефективного обміну інформацією між державами-членами в кожній державі-члені має бути контактний пункт для співпраці з іншими органами влади. Це контактний пункт повинен також збирати відповідні статистичні дані. Крім того, держави-члени повинні застосовувати узгоджену національну стратегію застосування технічних приписів на своїй території і повинні призначити координуючий орган для її реалізації. Компетентні органи в кожній державі-члені повинні визначити процедури, що регулюють строки та зміст передаваної інформації.

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

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

(28) Щоб підприємці і водії втрачали якомога менше часу і для підвищення загальної ефективності технічних перевірок на узбіччі, одночасно з проведенням технічних придорожніх перевірок слід заохочувати проведення контролю щодо дотримання соціального законодавства стосовно дорожнього транспорту, зокрема, Регламенту (ЄС) № 561/2006 Європейського Парламенту і Ради (<sup>8</sup>), Директиви 2006/22/ЄС і Регламенту Ради (ЄЕП) № 3821/85 (<sup>9</sup>),

(29) Держави-члени повинні передбачити приписи щодо санкцій, які стосуються випадків порушення цієї Директиви, та забезпечити їх реалізацію. Ці покарання повинні бути ефективними, пропорційними, стримуючого впливу і недискримінаційного характеру. Держави-члени повинні, зокрема, звертатися до відповідних заходів, щоб реагувати на ситуацію, в якій водій або підприємець відмовляється співпрацювати з посадовими особами контрольного органу з перевірки та у випадках несанкціонованого використання транспортного засобу з небезпечними недоліками.

(30) З метою забезпечення однакових умов для реалізації цієї Директиви, на Комісію повинні бути покладені виконавчі повноваження. Ці повноваження

необхідно здійснювати відповідно до положень Європейського Парламенту та Ради, наведених у Регламенті (ЄС) № 182/2011 <sup>(10)</sup>.

(31) У випадку, коли комітет, заснований відповідно до цієї Директиви, не надає жодних пропозицій до проекту реалізації виконавчих актів Комісії, Комісія не повинна приймати до реалізації акти, що стосуються процедури повідомлень про транспортні засоби, що беруть участь у русі і мають істотні або небезпечні невідповідності в державі-члені, в якому транспортний засіб зареєстровано, а також такі, що встановлюють формат даних, за яким держави-члени збирають інформацію про перевірені транспортні засоби, і повинні бути спрямовані до Комісії.

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

(33) Оскільки мета цієї Директиви, а саме підвищення безпеки дорожнього руху встановленням загальних мінімальних вимог і узгоджених приписів для проведення придорожньої перевірки придатності до експлуатації транспортних засобів, що рухаються в Союзі, не може бути достатньою мірою досягнута державами-членами і через розмір дії, вона може бути краще досягнута на рівні Союзу, Союз може вжити заходів відповідно до принципу субсидіарності, як він викладений у статті 5 Договору. Відповідно до принципу пропорційності, як викладено в цій статті, ця Директива не виходить за рамки того, що необхідно для досягнення цієї мети.

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

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

ПРИЙНЯЛИ ТАКУ ДИРЕКТИВУ:

## ГЛАВА I

### ПРЕДМЕТ, ВИЗНАЧЕННЯ І СФЕРА ДІЇ

#### Стаття 1

#### ПРЕДМЕТ

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

#### Стаття 2

#### Сфера дії

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

а) Транспортні засоби, спроектовані і побудовані переважно для перевезення пасажирів та їх багажу, що мають більше восьми сидячих місць, крім сидіння водія - категорій M<sub>2</sub> та M<sub>3</sub>;

б) транспортні засоби спроектовані і побудовані переважно для перевезення вантажів, максимальна маса яких перевищує 3,5 т - категорії N<sub>2</sub> і N<sub>3</sub>;

в) причепа, спроектований і побудовані для перевезення пасажирів або вантажів, а також для проживання людини, з максимальною масою понад 3,5 тонн - транспортні засоби категорій O<sub>3</sub> і O<sub>4</sub>;

д) колісні трактори категорії T<sub>5</sub> використовують переважно на громадських дорогах для комерційного автомобільних перевезень вантажів з максимальною проектною швидкістю, що перевищує 40 км / год.

2. Ця Директива не стосується права держав-членів щодо проведення технічної придорожньої перевірки придатності транспортних засобів до експлуатації, що не охоплюються цією Директивою, таких як легкі комерційні

транспортні засоби категорії  $N_1$  з максимальною масою не більше 3,5 тонн, а також контролю за іншими аспектами безпеки дорожніх транспортних засобів або контролю в будь-якому місці, крім доріг загального користування. Ніщо в цій Директиві не повинно перешкоджати державам-членам обмежити використання певного типу транспортного засобу на окремих ділянках вулично-дорожньої мережі з причин унеможливлення дорожнього руху.

### Стаття 3

#### Визначення

Для цілей цієї Директиви застосовуються такі єдині визначення:

1) "транспортний засіб" означає будь-який моторний транспортний засіб або його причепи, що не пересуваються залізничною колією;

2) "автотранспортний засіб" означає будь-який механічний транспортний засіб на колесах, що урухомлюється власним урухомником, з максимальною проектною швидкістю, що перевищує 25 км/год;

3) "причіп" означає будь-який транспортний засіб на колесах, що не має власного урухомника, і побудований так, що може буксируватися моторним транспортним засобом;

4) "напівпричіп" означає всякий причіп, призначений для з'єднання з автомобілем таким чином, що частина його спирається на моторний транспортний засіб і значну частину його маси і маси вантажу несе моторний транспортний засіб;

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

6) "комерційний автомобіль" означає механічний транспортний засіб та його причіп або напівпричіп, що використовується для перевезення вантажів або пасажирів переважно у комерційних цілях, наприклад, таких як транспортний засіб за наймом або за винагороду, або для особистого користування, або інших комерційних цілей;

7) "транспортний засіб, зареєстрований в державі-члені» означає транспортний засіб, зареєстрований або затверджений для використання в державі-члені;

8) "власник реєстраційного посвідчення» означає юридичну або фізичну особу, на чие ім'я або назву зареєстровано транспортний засіб;

9) "оператор" означає зобов'язання, як визначено у частині 4 статті 2 Регламенту (ЄС) № 1071/2009;

10) "технічна придорожня перевірка" означає несподівану технічну перевірку придатності до експлуатації комерційного транспортного засобу, яка здійснюється владними органами держав-членів або під їх безпосереднім наглядом;

11) "громадська дорога" означає дорогу загального користування, таку як шлях на місцевому, регіональному чи національному рівнях, головну дорогу, швидкісну або шосе;

12) "перевірка придатності до експлуатації" означає перевірку відповідно до частини 9 статті 3 Директиви 2014/45/ЄС;

13) "сертифікат придатності до експлуатації" означає протокол придатності до експлуатації, виданий компетентним органом або пунктом технічного контролю, який містить результати перевірки придатності до експлуатації;

14) "компетентний орган" означає орган або державний орган, на яких держава-член поклала відповідальність за управління системою придорожньої перевірки придатності до експлуатації транспортних засобів, у тому числі виконання перевірки придатності до експлуатації транспортних засобів у разі необхідності;

15) "посадова особа контрольної служби" означає особу, уповноважену державою-членом або компетентним органом для проведення первинних або поглиблених придорожніх перевірок;

16) "недолік" означає технічний дефект і інші невідповідності, виявлені під час технічної придорожньої перевірки транспортного засобу;

17) "спільна придорожня перевірка" означає придорожню технічну перевірку, яка проводиться спільно компетентними органами, принаймні, двох держав-членів;

18) "суб'єкт господарювання" означає фізичну або юридичну особу, яка використовує транспортний засіб і в той же час, є власником або особою, уповноваженою власником транспортного засобу на його використання;

19) "пункт технічного контролю пересувний" означає пункт з портативним устаткуванням, необхідним для проведення поглибленої технічної придорожньої перевірки, який укомплектований співробітниками контрольних служб, компетентних здійснювати поглиблену технічну придорожню перевірку;

20) "визначений пункт придорожнього технічного контролю" означає визначений район, в якому може бути пункт придорожнього технічного контролю з напостійно встановленим устаткуванням для проведення первинної або поглибленої придорожньої перевірки придатності до експлуатації.

## РОЗДІЛ II

### **Система придорожнього технічного контролю і загальні обов'язки**

#### Стаття 4

### **Система придорожньої перевірки придатності до експлуатації**

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

#### Стаття 5

### **Відсоток транспортних засобів, які повинні бути перевірені**

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

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

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

## Стаття 6

### Система оцінки ризику

Для транспортних засобів, зазначених у пунктах а), б) і с) частини 1 статті 2, держави-члени повинні гарантувати, що зазначена в Додатку II, і, в разі необхідності, у додатку III, інформація про кількість і вагомість недоліків, виявлених у транспортних засобах, експлуатованих індивідуально підприємцем, були введені в систему оцінки ризику, встановленої відповідно до статті 9 Директиви 2006/22/ЄС. Для присвоєння ступеню ризику підприємців, держави-члени можуть застосовувати критерії, викладені в Додатку I. Ця інформація використовується для більш широкого і більш частого моніторингу підприємців з високим ступенем ризику. Системою оцінки ризиків управляє компетентний орган держави-члена.

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

Держави-члени можуть забезпечити проведення добровільної перевірки придатності до експлуатації. Накопичена за допомогою інформації про добровільну перевірку на відповідність вимогам, щодо придатності до експлуатації, може бути взята до уваги для того, щоб поліпшити ступінь ризику підприємця.

## Стаття 7

### Обов'язки

1. Держави-члени повинні вимагати, щоб сертифікат придатності до експлуатації, відповідний останній перевірці або його копія, або - у разі видання електронного сертифіката придатності до експлуатації - його оригінальна роздрукована копія, завірена печаткою сертифікатора та звіт останньої

технічної придорожньої перевірки були збережені в транспортному засобі, якщо вони є. Держави-члени можуть дозволити своїм органам акцептувати електронні матеріали, що є доказами таких перевірок, якщо така інформація доступна.

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

3. Держави-члени повинні гарантувати, щоб відповідальність підприємців за підтримування використання своїх транспортних засобів в безпечному і придатному для експлуатації стані була визначена без негативного впливу на відповідальність водіїв цих транспортних засобів.

## Стаття 8

### **Співробітники служби контролю**

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

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

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

4. Поглиблена придорожня перевірка, що проводиться співробітником служби контролю, має відповідати мінімальним вимогам щодо компетентності та професійної підготовки, як визначено у статті 13 та Додатку IV Директиви 2014/45/ЄС. Держави-члени можуть передбачати, що співробітники служби контролю, які проводять придорожні перевірки в пересувних пунктах технічного або в визначених пунктах придорожнього технічного контролю, повинні відповідати цим вимогам або еквівалентним вимогам, затвердженим компетентним органом.

## ГЛАВА III

### ПРОЦЕДУРИ ПЕРЕВІРКИ

#### Стаття 9

##### **Вибір транспортних засобів для початкової придорожньої перевірки**

Ідентифікуючи транспортні засоби, які повинні бути піддані початковій технічній придорожній перевірці, співробітник служби контролю може вибрати як пріоритетні, транспортні засоби, що використовуються на підприємствах з високим ступенем ризику, як зазначено в Директиві 2006/22/ЄС. Транспортні засоби для перевірки також можуть бути обрані випадково, або у випадку, коли є підозра, що автомобіль загрожує безпеці дорожнього руху або навколишньому середовищу.

#### Стаття 10

##### **Процедури і методи придорожніх технічних перевірок**

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

Під час кожної початкової технічної придорожньої перевірки транспортного засобу співробітник служби контролю:

a) перевіряє останній сертифікат і протокол придорожньої технічної перевірки придатності до експлуатації, якщо такі зберігаються в транспортному засобі або електронні докази перевірки, відповідно до частини 1 статті 7;

b) проводить візуальну оцінку стану транспортного засобу;

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

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

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

2. На підставі результатів початкової перевірки співробітник служби контролю визначає, чи необхідно автомобіль або його причіп поглиблено перевіряти на придатність до експлуатації.

3. Поглиблена технічна придорожня перевірка включає в себе позиції, що перераховані в Додатку II, який вважається обов'язковим та актуальним стосовно позицій безпечності гальмових систем, пневматичних шин, коліс і шасі, емісій транспортного засобу, а також рекомендованих методів перевірки щодо цих позицій.

4. Якщо сертифікат придатності до експлуатації або протокол придорожньої перевірки придатності до експлуатації показує, що впродовж минулих трьох місяців було перевірено один з пунктів, перерахованих у Додатку II, співробітник служби контролю не перевіряє цей пункт, якщо він не має явно вираженого недоліку.

## Стаття 11

### **Пункт проведення придорожньої перевірки**

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

2. У випадку, коли поглиблена придорожня перевірка придатності до експлуатації повинна бути проведена в пункті технічного контролю або у визначеному пункті придорожного технічного контролю, вона виконується в найкоротші терміни і в найближчому пункті.

3. Пересувні пункти придорожного технічного контролю повинні мати відповідне обладнання для проведення поглибленої технічної придорожньої перевірки, зокрема, устаткування, необхідне для оцінки стану гальмових систем і ефективності їх дії, системи керування, підвіски, а також емісій, згідно з вимогами. Якщо пересувний пункт придорожного технічного контролю або визначений пункт придорожного технічного контролю не мають відповідного обладнання для перевірки визначеної позиції, зазначеної в початковій перевірці транспортний засіб направляють в пункт технічного контролю або до пункту, де можливо провести таку перевірку.

## Стаття 12

### **Оцінка невідповідностей**

1. Для кожного складника перевірки, додаток II містить перелік можливих несправностей, разом із зазначенням їх вагомості, що повинно бути використано під час придорожніх перевірок.

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

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

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

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

3. Транспортний засіб, в якому знайшли помилки, включені до більш ніж однієї категорії недоліків, про які йдеться в частині 2, повинні бути віднесені до найбільш небезпечної категорії невідповідності. Транспортний засіб, в якому кількість дефектів, виявлених у тих же сферах перевірок, які були визначені в перевірках, зазначених у главі 1 Додатку II, можуть бути віднесені до більш істотної категорії невідповідності, якщо сукупна дія цих невідповідностей становить велику загрозу для безпеки дорожнього руху.

## Стаття 13

### **Перевірка розміщення і закріплення вантажу**

1. Під час придорожньої перевірки придатності до експлуатації транспортні засоби можуть бути перевірені на предмет розміщення і закріплення вантажу відповідно до Додатку III для того, щоб переконатися, що вантаж розміщений і закріплений таким чином, що не створює загрозу безпеці дорожнього руху, життю і здоров'ю людей, цілісності майна та довкілля. Перевірка може бути виконана для підтвердження того, що у всіх випадках експлуатації транспортного засобу, зокрема в надзвичайних ситуаціях або під час руху вгору:

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

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

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

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

4. Держави-члени повинні забезпечити належне навчання персоналу, який бере участь у придорожніх перевірках придатності до експлуатації.

## Стаття 14

### **Дії у разі виявлення істотних або небезпечних несправностей**

1. Без шкоди для положень частини 3 статті 14, держави-члени повинні гарантувати, щоб будь-яка істотна або небезпечна невідповідність, виявлена в ході початкової або поглибленої перевірки, була усунена перед подальшим використанням транспортного засобу на дорогах загального користування.

2. Співробітники служби контролю можуть прийняти рішення, згідно з яким транспортний засіб повинен бути підданий перевірці придатності до експлуатації протягом певного періоду, якщо він зареєстрований в державі-члені, в якій була проведена придорожня перевірка придатності до експлуатації. Якщо транспортний засіб зареєстровано в іншій державі-члені, компетентний орган може звернутися до компетентного органу іншої держави-члена через контактний пункт, згаданий у статті 17, для нового дослідження придатності транспортного засобу відповідно до процедури, викладеної в частині 2 статті 18. У разі істотних або небезпечних невідповідностей транспортного засобу, зареєстрованого за межами ЄС, держави-члени можуть

прийняти рішення інформувати про це компетентний орган країни реєстрації транспортного засобу.

3. У разі будь-яких недоліків, які вимагають швидкого або негайного усунення прямого і безпосереднього ризику для безпеки дорожнього руху, держава-член або компетентний орган забезпечує, що поки не будуть усунені ці недоліки, використання такого транспортного засобу буде обмежено або заборонено. Можливо дозволити використання такого транспортного засобу, щоб доїхати до однієї з найближчих майстерень, в якій невідповідності можуть бути усунені, за умови, що ці невідповідності будуть виправлені таким чином, щоб транспортний засіб не становив безпосередньої загрози для безпеки своїх пасажирів або інших учасників дорожнього руху. Для невідповідностей, які не вимагають негайного усунення, держава-член або компетентний орган може прийняти рішення, за яких умов і в якій розумний термін транспортний засіб може бути використовуватися допоки невідповідність не буде усунена.

Якщо на транспортному засобі не можливо дозволити доїхати до майстерні, в якій він може бути відновлений, його необхідно перевезти в доступне для ремонту місце.

## Стаття 15

### **Плата за перевірку**

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

## Стаття 16

### **Звіт про перевірку і база даних про технічні придорожні перевірки**

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

- а) країна реєстрації транспортного засобу;
- б) категорія транспортного засобу;
- в) протокол попередньої технічної придорожньої перевірки.

2. Після більш ретельного огляду співробітник служби контролю повинен підготувати протокол згідно з додатком IV. Держави-члени повинні

гарантувати, щоб водій транспортного засобу отримав копію протоколу про перевірку.

3. Співробітники служби контролю повідомляють компетентний орган про результати поглибленої технічної придорожньої перевірки протягом розумного строку після завершення перевірки. Компетентний орган зберігає цю інформацію відповідно до чинного законодавства про захист даних, принаймні, 36 місяців з дати отримання.

## ГЛАВА IV

### Співробітництво та обмін інформацією

#### Стаття 17

##### Визначення контактного пункту

1. Держави-члени визначають контактний пункт, який:

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

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

#### Стаття 18

##### Співпраця між державами-членами

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

2. У разі виявлення істотних або небезпечних недоліків транспортного засобу, контактний пункт держави-члена, в якій транспортний засіб було перевірено, може звернутися до компетентного органу держави-члена, в якому зареєстровано транспортний засіб – за посередництва контактного пункту держави-члена – щоб вжити відповідних заходів для подальших дій, таких як обов'язкова перевірка придатності транспортного засобу до експлуатації, як це передбачено у статті 14.

## Стаття 19

### **Спільна придорожня технічна перевірка**

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

## Стаття 20

### **Надання інформації Комісії**

1. До 31 березня 2021 року, а потім по 31 березня кожного другого року, держави-члени повинні повідомляти Комісію в електронному виді про дані перевірки придатності транспортних засобів до експлуатації, виконані на своїй території, зібрані в ході двох попередніх календарних років. Ці дані включають в себе:

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

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

2. Комісія приймає, відповідно до процедури експертизи, зазначеної у частині 2 статті 23, докладні правила, що стосуються формату, в якому дані, згадані в частині 1, повинні бути передані за допомогою електронних засобів. Для створення таких правил, стандартна форма звіту визначена в додатку V.

Комісія повинна представити звіт про зібрані дані в Європейський Парламент і Раду.

## ГЛАВА V

### АКТИ ПРАВА ДЕЛЕГОВАНІ І ВИКОНАВЧІ

#### Стаття 21

##### Делеговані акти права

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

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

- актуалізувати частину 2 додатка II, щодо наявності більш ефективних і дієвих методів для перевірки, без розширення списку складників, що підлягають перевірці;

- приводити у відповідність розділ 2 Додатка II після позитивної оцінки витрат і вигод у зв'язку з переліком складників перевірки, методів, критеріїв, які повинні бути розглянуті для відмови та оцінки ризиків, у випадку зміни обов'язкових вимог для затвердження типу в приписах Союзу щодо безпеки або довкілля.

#### Стаття 22

##### Виконання наданих повноважень

1. Право Комісії щодо прийняття делегованих актів викладено у цій статті.

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

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

4. Як тільки Комісія приймає акт відповідно до делегованих повноважень, вона без затримки одночасно повідомляє про це Європейський Парламент і Раду.

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

## Стаття 23

### **Порядок роботи Комітету**

1. Комісія повинна отримувати допомогу від Комітету з питань придатності транспортних засобів до експлуатації, який визначено Директивою 2014/45/ЄС. Це комітет повинен бути комітетом в смислі Регламенту (ЄС) № 182/2011.

2. У разі посилання, що цю частину, застосовують статтю 5 Регламенту (ЄС) № 182/2011. Якщо комітет не виніс ніякої думки, Комісія не приймає проект виконавчого акта і застосовується абзац четвертий частини 3 статті 5 Регламенту (ЄС) № 182/2011.

## ГЛАВА VI

### **ПРИКІНЦЕВІ ПОЛОЖЕННЯ**

## Стаття 24

## Складання звітів

1. До ►С1 20 травня 2016 року◄ Комісія повинна представити Європейському Парламенту та Раді Доповідь щодо впровадження та ефективність цієї Директиви. У Доповіді необхідно проаналізувати, зокрема, питання впливу з погляду підвищення безпеки дорожнього руху, а також витрати і вигоди у разі можливого включення транспортних засобів категорії N<sub>1</sub> і O<sub>2</sub> у сферу дії цієї Директиви.

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

### Стаття 25

#### Штрафи

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

### Стаття 26

#### Транспозиція

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

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

Що стосується системи оцінки ризиків, про яку йдеться в статті 6 цієї Директиви, то ці положення застосовують з 20 травня 2019 року.

Правові положення, прийняті державами-членами повинні містити посилання на цю Директиву або супроводжуватися посиланнями на офіційне урядове оприлюднення. Способи виконання такого посилання повинні бути встановлені державами-членами.

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

#### Стаття 27

### **Втрата чинності**

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

#### Стаття 28

### **Набрання чинності та застосування**

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

#### Стаття 29

### **Адресація**

Ця Директива адресована державам-членам.

Вчинено в Брюсселі, 3 квітня 2014 року.

Від Європейського Парламенту, Президент  
Від Ради, Президент

M. SCHULZ  
D. KOURKOULAS

## ДОДАТОК I

### ОЦІНКА РИЗИКІВ СКЛАДНИКІВ СИСТЕМИ

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

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

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

1. Невідповідності оцінюють відповідно до їх вагомості, використовуючи такі коефіцієнти вагомості цих невідповідностей:

небезпечна – 40;

істотна – 10;

незначна – 1.

2. Зміни в оцінці стану підприємця (транспортного засобу) знаходять своє відображення у використанні «старих» результатів перевірки (невідповідностей) як менш вагомих, ніж результати «нових», використовуючи такі коефіцієнти:

– рік 1 – останні 12 місяців – коефіцієнт 3;

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

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

Наведене застосовують тільки до розрахунку загального рівня ризику.

3. Оцінку ризику розраховують за такими формулами:

а) формула для загальної оцінки ризику

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

де:

RR – загальна оцінка ризику;

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

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

в 1-му році

#... – кількість...

DD – небезпечна невідповідність

MaD – істотна невідповідність

MiD – незначна невідповідність

C – перевірка (обов'язкова періодична перевірка придатності до експлуатації та технічна придорожня перевірка) в 1, 2, 3 році.

б) Формула для оцінки ризику за рік

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

де:

AR – ступінь ризику за рік

#... – кількість...

DD – небезпечна невідповідність

MaD – істотна невідповідність

MiD – незначна невідповідність

C – перевірка (обов'язкова періодична перевірка придатності до експлуатації та технічна придорожня перевірка).

Ступінь ризику щорічно використовують для оцінки змін, які спостерігають за підприємцем впродовж багатьох років.

Класифікацію підприємців (транспортних засобів) здійснюють на основі загальної оцінки ризику, щоб досягнути такого розподілу в звітному діапазоні діяльності бізнесмена (транспортного засобу):

– < 30 % – низький ступінь ризику;

– 30–80 % – середній ступінь ризику;

–> 80 % – високий ступінь ризику.

## **СФЕРА ТЕХНІЧНОЇ ПРИДОРОЖНЬОЇ ПЕРЕВІРКИ**

### **1. СФЕРА КОНТРОЛЮ**

Перевірка повинна охоплювати щонайменше таке:

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

### **2. ВИМОГИ ЩОДО КОНТРОЛЮ**

Предмети, перевірка яких вимагає використання інструментів, позначені Р.

Предмети, які без використання інструменту можуть бути перевірені тільки в обмеженій мірі, позначені + Р.

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

Придорожні технічні огляди можуть включати в себе пункти, перераховані в таблиці 1, яка включає в себе рекомендовані методи випробувань, які повинні бути використані. Жодне з положень цього Додатка не повинно перешкоджати здійсненню перевірки, у разі необхідності, з додатковим обладнанням, наприклад, на підіймачі або на оглядовій канаві.

Перевірку проводять з використанням визнаних в даний час методів і обладнання, без розбирання або зняття будь-якої частини транспортного засобу за допомогою інструментів. Перевірка може також включати в себе перевірку, щодо відповідності частин і компонентів вимогам безпеки транспортних засобів та охорони навколишнього середовища, які були чинними на момент затвердження або, чого це стосується, під час модернізації.

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

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

### **3. ОБСЯГ І МЕТОДИ ПЕРЕВІРКИ, ОЦІНКА НЕДОЛІКІВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ**

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

Для проведення перевірки кожної системи і складників недоліки оцінюють, відповідно до критеріїв, викладених у таблиці, залежно від індивідуальних випадків.

Несправності, не зазначені в цьому додатку повинні бути оцінені з точки зору загрози для безпеки дорожнього руху.

Об'єкт перевірки	Метод	Критерій визнання технічного стану незадовільним	Недоліки		
			незначні	істотні	небезпечні
<b>0. Ідентифікація транспортного засобу</b>					
0.1. Реєстраційний номер (якщо обов'язковий на підставі вимог <sup>(1)</sup> )	Перевірка візуальна	а) Номерна табличка/-и відсутні або їх закріплення таке, що можуть відпасти б) Напис відсутній або не читається с) Не відповідає документам або записам про транспортний засіб	-	X	-
0.2. Ідентифікаційний номер транспортного засобу/серійний номер шасі/транспортного засобу	Перевірка візуальна	а). Номер відсутній, або його неможливо відшукати	-	X	-
		б.) Номер не комплектний, або номер не зчитуваний, або не відповідає документам транспортного засобу	-	X	-
		с) Незчитувані документи транспортного засобу або є формальні неточності	X		
<b>1. СИСТЕМА ГАЛЬМУВАННЯ</b>					
<b>1.1. Механічний стан та функціонування</b>					
1.1.1. Обмежувач ходу педалі робочого гальмового механізму/рукоятки ручного гальмового механізму	Візуальна перевірка складників задіяної системи гальмування. <i>Примітка.</i> Транспортний засіб, що має гальмові системи з підсилювачами, перевіряють із вимкненим двигуном.	а) Надмірно тугий хід		X	
		б) Надмірний знос або люфт.		X	

<p>1.1.2. Стан педалі/рукоятки та вільний хід пристрою управління гальмами</p>	<p>Візуальна перевірка складників системи гальмування.</p> <p><i>Увага!</i> Транспортні засоби з допоміжними системами гальмування належить перевіряти з вимкненим двигуном</p>	<p>а) Надмірний або тугий вільний хід б) Педаль гальма не звільняється (послаблюється) належним чином.</p> <p>Якщо впливає на функційність с) Протиковзке покриття на педалі гальма відсутнє, нещільно прикріплене або зношене.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>-</p>
<p>1.1.3. Вакуумний насос або компресор і ресивери</p>	<p>Візуальна перевірка складників за нормального робочого тиску. Перевірити час, який потрібно, щоб розріджений або атмосферний тиск досягнув безпечних робочих значень, і функціонування попереджувального пристрою, захисного клапана багатоконтурної системи та клапана регулювання тиску.</p>	<p>а) Недостатній/ надмірний тиск у системі для принаймні чотирикратного загальмовування після подачі попереджувального сигналу (або аварійних показів приладу).</p> <p>Принаймні, двічі слід діяти на гальма після сигналу попереджувального пристрою (або коли манометр показує недостатній рівень тиску).</p> <p>б) Час, потрібний на досягнення безпечних робочих значень тиску/розрідження повітря, значно перевищує наведений у вимогах (1)</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>

		<p>с) Захисний клапан багатоконтурної системи або клапан регулювання тиску не функціює</p> <p>д) Витікання повітря з системи, що спричиняє помітне падіння тиску, або витікання повітря з відчутним звуком.</p> <p>е) Зовнішнє пошкодження, що може зашкодити функціюванню гальмової системи.</p> <p>Аварійна гальмова система діє невідповідно</p>	X	X	
1.1.4. Манометр або індикатор попередження падіння тиску	Перевірка функціювання	<p>Несправність або невідповідна дія манометра або датчика або покажчика.</p> <p>Індикатор попередження про низький тиск не діє</p>	X	X	
1.1.5. Ручний кран стоянкового гальма	Візуальна перевірка складників задіяної гальмової системи.	<p>а). Орган управління зламаний, пошкоджений або надмірно зношений.</p> <p>б). Орган управління ненадійно закріплено на крані або кран ненадійно закріплено</p>		X	X

		с). Незатягнуті з'єднання або витюки з системи d) Незадовільне функціонування		X	
				X	
1.1.6. Урухомник стоянкового гальма, рукоятка управління, храповий механізм стоянкового гальма, стоянкове гальмо з електронним управлінням	Візуальна перевірка складників задіяної гальмової системи	а) Храповий механізм не блокує b) Знос рукоятки або храпового механізму.  Надмірний знос. с) Надмірний рух рукоятки, що вказує на невідповідне відрегулювання. d) Урухомник відсутній, пошкоджений або не функціонує	X	X	
		е) Невідповідне функціонування, індикатор попередження інформує про відмову		X	
1.1.7. Гальмові клапани (зворотні, розвантажувальні, регулюючі)	Візуальна перевірка складників задіяної гальмової системи.	а) Клапан пошкоджено або надмірний витік повітря.  Впливає на функційність. b) Надмірна втрата оливи з компресора. с) Клапан небезпечно або невідповідно змонтований. d) Втрата або витік гальмової рідини.  Впливає на функційність.	X	X	X
				X	X

1.1.8. З'єднання з гальмовими системами причепа (електричні та пневматичні)	Роз'єднання та повторне з'єднання всіх з'єднання між тягачем та причепом.	а) Кран або самозапірний вентиль має дефект.	X		
		Впливає на функційність.		X	
		б) Кран або вентиль небезпечно або невідповідно змонтовано.	X		
		Впливає на функційність.		X	
1.1.9. Ресивер стисненого повітря	Перевірка візуальна	с) Надмірні витoki.		X	
		Впливає на функційність.			X
		д) Невідповідне функціювання.		X	
		Впливає на функційність			X
1.1.9. Ресивер стисненого повітря	Перевірка візуальна	а). Ресивер пошкоджений, або незначно скородований.	X		
		Ресивер пошкоджений, скородований або негерметичний.		X	
		б). Не відповідно діє пристрій зливу конденсату.		X	
		Пристрій зливу конденсату не діє		X	
1.1.9. Ресивер стисненого повітря	Перевірка візуальна	с) Ресивер ненадійно або невідповідно закріплено		X	

1.1.10. Підсилювачі гальмової системи, головний циліндр (гідравлічної системи)	Візуальна перевірка складників задіяної гальмової системи в процесі роботи в разі можливості	a) підсилювач гальмової системи пошкоджений або не діє		X	
		Підсилювач не діє			X
		b) Головний циліндр пошкоджений, але гальмо діє.		X	
		Головний циліндр несправний або протікає.			X
		c) Невідповідне закріплення головного циліндра, але гальмовий механізм діє.		X	
		Невідповідне закріплення головного циліндра, гальмовий механізм не діє			X
		d) Недостатній рівень гальмової рідини, нижче позначки мінімального рівня.	X		
		Рівень гальмової рідини набагато нижче позначки мінімального рівня.		X	
		Немає гальмової рідини			X
		e) Кришка бачка головного циліндра відсутня.	X		

		f) Сигналізатор попередження про рівень гальмової рідини горить або несправний g) Невідповідне функціонування сигналізатора попередження про рівень гальмової рідини.	X		
			X		
1.1.11. Жорсткі трубопроводи гальмової системи	Візуальна перевірка складників задіяної гальмової системи у разі можливості	a) Значний ризик аварії або розриву трубопроводів.			X
		b) Трубопроводи або з'єднання мають витіки (пневматична гальмова система).		X	
		Трубопроводи або з'єднання мають витіки (гідролічна гальмова система).			X
		c) Трубопроводи пошкоджені або надмірно зкородовані.		X	
		Вплив на гальмову систему у зв'язку з блокуванням або неминучим ризиком витіку.			X
		d). Трубопроводи переплутані.  Ризик пошкодження.	X		X
1.1.12. Еластичні шланги гальмової системи	Візуальна перевірка складників задіяної гальмової системи у разі можливості	a) Значний ризик розриву або тріщини.			X

		(b) Шланги пошкоджені, зношені, сплутані або закороткі.  Шланги пошкоджені або зношені.	X				X
		с) Шланги або їх з'єднання протікають (Пневматична гальмова система).  Шланги або їх з'єднання протікають (гідравлічна гальмова система). d) Надмірне здуття шлангів під тиском  Пошкоджена тканина корду е) Шланги поруваті.		X			X
1.1.13. Гальмові накладки і колодки	Перевірка візуальна	а) Накладки надмірно зношені (досягнуто знак обмеження зносу)  Накладки надмірно зношені (не видно знак обмеження зносу). b) Накладки забруднені (олива, мастило тощо).  Впливає на дію гальмового механізму		X			X

		с) Накладки відсутні або неправильно змонтовані			X
1.1.14. Гальмові барабани, диски	Перевірка візуальна	а) Барабан або диск надмірно зношені  Барабан або диск надмірно зношені, надмірно пошкоджені, тріснуті, погано закріплені або подряпані б) Барабан або диск забруднені (олива, мастило тощо).  Впливає на дію гальмових механізмів с) Барабан або диск відсутні d) Опорний диск ненадійно закріплено	X	X	X
1.1.15. Гальмові троси, тяги, важелі, з'єднани	Візуальна перевірка складників задіяної гальмової системи.	а) Трос пошкоджений або переплутаний.  Впливає на дію гальмового механізму б) Надмірний знос або корозійні ушкодження складників.  Впливає на дію гальма с) Ненадійні троси, тяги або їхнє закріплення d). Напрямна троса пошкоджена	X	X	X

		<p>е). Обмежено вільний рух складових частин системи гальмування</p> <p>f) Ненормальний рух важеля / важільних механізмів, що свідчить про неправильне регулювання або надмірний знос</p>		X	
1.1.16. Підсилювачі гальмових механізмів (зокрема, пружини гальм або колісні гідравлічні циліндри)	Перевірка елементів візуальна під час роботи у разі можливості	<p>а) Підсилювач тріснутий або пошкоджений</p> <p>Впливає на роботу гальмових механізмів.</p> <p>б). Підсилювач має витоки</p> <p>Впливає на роботу гальмових механізмів.</p> <p>с). Підсилювач ненадійно або невідповідно встановлений</p> <p>Впливає на роботу гальмових механізмів.</p> <p>д). Підсилювач надмірно скородований</p> <p>Ймовірність появи тріщин</p>		X	X
				X	X
				X	X
				X	X

		<p>е). Занадто маленький або занадто великий хід поршневого механізму або діафрагми.</p> <p>На роботу гальмового механізму впливає недостатній неробочий хід</p> <p>ф). Пиловик пошкоджений.</p> <p>Пиловик відсутній або надмірно пошкоджений.</p>		X		X
1.1.17. Регулятор гальмових сил.	Перевірка елементів візуальна під час роботи у разі можливості	<p>а). З'єднання мають дефекти.</p> <p>б). З'єднання невідповідно налаштовано.</p> <p>с). Регулятор заклинив або не функціонує (АВС діє).</p> <p>Регулятор заклинив або не функціонує (АВС не діє).</p> <p>д). Регулятор гальмових сил відсутній (якщо передбачено)</p> <p>е). Відсутня табличка з технічними даними</p> <p>ф). Технічні дані нерозбірливі або не відповідають вимогам<sup>1</sup></p>	X	X	X	X

1.1.18. Механізми автоматичного регулювання та індикатори зазору	Перевірка візуальна	<p>а). Регулятор пошкоджено, затирання або неправильний рух, надмірний знос або його невідповідно складено</p> <p>б). Невідповідна дія регулятора зазору</p> <p>с). Невідповідна установка або заміна.</p>		X	
1.1.19. Система уповільнення (якщо встановлена або обов'язкова)	Перевірка візуальна	<p>а). Ненадійні з'єднання або закріплення.</p> <p>Негативно впливає на роботу гальмових механізмів.</p> <p>б). Система явно несправна або відсутня.</p>	X	X	X
1.1.20. Автоматичність дії гальм причепа	Роз'єднання урухомника гальмового механізму між тягачем та причепом.	Гальмо причепа не вмикається автоматично після від'єднання причепа.			X

1.1.21. Гальмова система в цілому	Перевірка візуальна	<p>a). Інші складники системи (наприклад, система проти замерзання, осушувач повітря тощо) небезпечно пошкоджені або надмірно зкородовані так, що це має певний негативний вплив на дію гальмової системи.</p> <p>Негативно впливає на роботу гальмових механізмів.</p>	X	X	X
		<p>b). Надмірні витoki повітря або антифризу.</p> <p>Негативно впливає на роботу гальмових механізмів.</p>	X	X	X
1.1.22. Клапани контрольного виводу (якщо встановлені або обов'язкові)	Перевірка візуальна	a). Відсутні.	X	X	

1.1.23 Інерційне гальмо	Перевірка візуальна та підтвердження дії випробуванням	Недостатня ефективність		X	
1.2. Функціонування та ефективність робочої гальмової системи					
1.2.1. Функціонування (Р)	Під час перевірки на гальмовому стенді або, якщо це неможливо, під час перевірки на дорозі поступово задіювати гальма до досягнення максимального зусилля.	а). Невідповідне гальмове зусилля щонайменше на одному колесі.		X	
		Немає гальмового зусилля щонайменше на одному колесі			X
		б). Гальмове зусилля на будь-якому з коліс менше ніж 70 % від максимального гальмового зусилля, зафіксованого на іншому колесі на тій самій осі. Або, в разі перевіряння на дорозі, транспортний засіб надмірно відхиляється від прямої лінії.		X	
	Сила гальмування на даному колесі становить менше ніж 50 % від максимального значення гальмового зусилля на іншому колесі тієї ж осі в разі керованих осей.				X
	с). Відсутня поступова зміна гальмового зусилля (рух з ривками).		X		

		d). Невідповідна затримка у функціонуванні гальмового механізму на будь-якому колесі. е). Надмірні коливання значень гальмових сил під час кожного повного оберту колеса.		X	
1.2.2. Ефективність (Р)	Перевірку виконують на гальмовому стенді або, якщо його не можна застосувати з технічних причин, з використанням деселерометра у процесі випробувань на дорозі (1):	Ефективність менша ніж такі мінімальні значення (2):			
		Категорії M <sub>1</sub> , M <sub>2</sub> і M <sub>3</sub> : 50 % (3)	X		
		Категорія N <sub>1</sub> : 45 %			
		Категорія N <sub>2</sub> і N <sub>3</sub> : 43 % (4)			
		Категорії O <sub>3</sub> і O <sub>4</sub> : 40 % (5)			
		Забезпечено менше 50% із зазначених вище значень.			X
1.3. Функціонування системи аварійного гальма та її ефективність (якщо це окрема система)					
1.3.1. Функціонування (Р)	Якщо система аварійного гальма відокремлена від робочої гальмової системи, застосовують метод, визначений в пункті 1.2.1.	а). Невідповідне гальмове зусилля на одному або кількох колесах.		X	
		Відсутнє гальмове зусилля на одному або кількох колесах			X

		<p>b). Гальмове зусилля на будь-якому колесі менше 70 % максимального зусилля, зафіксованого для іншого колеса на тій самій осі. Або, в разі перевіряння на дорозі, транспортний засіб надмірно відхиляється від прямої лінії.</p> <p>Гальмове зусилля на даному колесі становить менше ніж 50 % максимального зусилля, зафіксованого для іншого колеса на тій самій осі у випадку керованих осей</p> <p>с). Відсутня поступова зміна гальмового зусилля (рух з ривками).</p>	X	X
1.3.2. Ефективність (Р)	Якщо система аварійного гальма відокремлена від робочої гальмової системи, застосовують метод, визначений в пункті 1.2.2.	<p>Гальмове зусилля менше 50 % (<sup>6</sup>) значення для справної робочої гальмової системи, як визначено у пункті 1.2.2. для максимально допустимої маси.</p> <p>Забезпечено менше 50% із зазначених вище значень.</p>	X	X
1.4. Функціонування та ефективність стоянкової гальмової системи				

<p>1.4.1. Функціонування (Р)</p>	<p>Гальмові механізми вводять у дію під час випробування на гальмовому стенді</p>	<p>З одного боку транспортного засобу гальмові механізми не функціують. У разі перевірки на дорозі, транспортний засіб надмірно відхиляється від прямої лінії.</p> <p>Під час випробувань досягається менше ніж 50 % значення гальмового зусилля, про яке мова в пункті 1.4.2, відповідно до маси транспортного засобу</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	
----------------------------------	---	--	----------	----------	--

1.4.2. Ефективність (Р)	Перевіряють на гальмовому стенді. Якщо це неможливо, перевіряють на дорозі із застосуванням або індикаторного або записувального деселерометра	Для транспортних засобів усіх категорій коефіцієнт гальмування менше 16% у разі максимально допустимої маси, або менше 12% для механічних транспортних засобів у разі максимально допустимої повної маси транспортних засобів, залежно від того, який коефіцієнт вище.  Під час випробувань досягається менше ніж 50 % зазначених вище значень гальмового зусилля відповідно до повної маси транспортного засобу.	Х	Х
1.5. Функціонування системи гальмування тривалої дії	Візуальна перевірка та, якщо можливо, перевірка функцій системи засобами самодіагностування або із використанням електронного інтерфейсу управління автомобіля.	а). Відсутня поступова зміна гальмової ефективності (не застосовують до системи уповільнення у випускній системі двигуна). б). Система не функціонує.	Х	Х
1.6. Антиблокувальна гальмова система (АВС)	Перевірка візуальна і перевірка системою самодіагностування за	а). Сигнальний пристрій не функціонує.	Х	

	допомогою інтерфейсу автомобіля	електронного управління	<p>b). Сигнальний пристрій показує, що система несправна</p> <p>c). Давачі швидкості коліс відсутні або пошкоджені.</p> <p>d). Електромережу пошкоджено.</p> <p>e). Інші складники відсутні або пошкоджені.</p> <p>f). Система показує несправність через електронний інтерфейс управління автомобіля</p>	X		
				X		
				X		
				X		
1.7. Електронна гальмова система (EBS)	Перевірка за допомогою інтерфейсу автомобіля	візуальна і перевірка системи за допомогою електронного управління	<p>a). Сигнальний пристрій не функціонує</p> <p>b). Сигнальний пристрій показує, що система несправна</p> <p>c). Система показує несправність на електронний інтерфейс управління автомобіля</p> <p>d). Невідповідна з'єднина між автомобілем-тягачем і причепом або відсутність такої з'єднини</p>	X		
				X		
				X		
						X
1.8. Гальмова рідина	Перевірка	візуальна	<p>Гальмова рідина забруднена або з осадом.</p> <p>Безпосередній ризик аварії.</p>	X		X
<b>2. СИСТЕМА КЕРМУВАННЯ</b>						

2.1. Технічний стан					
2.1.1. Стан кермового механізму	кермового механізму під час повертання керма.	Візуально перевіряти функціонування кермового механізму	a). Важкий хід механізму	X	
			Вплив на функціонування		X
			b). Скручений вал керма або знос зубчастого сектора вала.	X	
			Впливає на функційність		X
			c). Надмірний знос зубчастого сектора вала.	X	
2.1.2. Стан закріплення механізму кермування системи	закріплення системи	Візуально перевіряти прикріплення корпусу кермового механізму до шасі. Повертати кермо за годинниковою стрілкою та проти годинникової стрілки.	Впливає на функційність		X
			d). Надмірний люфт на шліцах вала.	X	
			Впливає на функційність		X
			e). Надмірний люфт на шліцах вала.	X	
2.1.2. Стан закріплення механізму кермування системи	закріплення системи	Візуально перевіряти прикріплення корпусу кермового механізму до шасі. Повертати кермо за годинниковою стрілкою та проти годинникової стрілки.	a). Невідповідне закріплення корпусу кермового механізму.	X	
			Кріплення небезпечно рухається або видиме відносне переміщення відносно шасі/кузова.		X
			b). Витягнуті отвори для закріплення на шасі.	X	
2.1.2. Стан закріплення механізму кермування системи	закріплення системи	Візуально перевіряти прикріплення корпусу кермового механізму до шасі. Повертати кермо за годинниковою стрілкою та проти годинникової стрілки.	Значний вплив на надійність закріплення		X

		<p>с). Болти для закріплення відсутні або зламані.</p> <p>Значний вплив на надійність закріплення</p> <p>d). Тріщини корпусу механізму керма.</p> <p>Вплив на стабільність роботи чи закріплення корпусу.</p>	X	X
2.1.3. Стан механізму системи кермування	<p>Візуально перевірити прикріплення корпусу кермового механізму до шасі. Повертати кермо за годинниковою стрілкою та проти годинникової стрілки.</p>	<p>a). Відносний рух між складниками, які повинні бути закріплені.</p> <p>Надмірне переміщення складників або ймовірність роз'єднання</p> <p>b). Надмірний знос на стиках.</p> <p>Значна ймовірність роз'єднання</p>	X	X
		<p>с). Тріщини або деформація будь-якого складника.</p> <p>Впливає на функціонування.</p>	X	X
		<p>d). Відсутність пристроїв, що обмежують повертання</p> <p>e). Зміщення складників (наприклад, поперечної кермової тяги або поздовжньої кермової тяги).</p>	X	X

		<p>f). Небезпечна зміна конструкції<sup>3</sup>.</p> <p>Вплив на функціонування.</p> <p>g). Пиловик пошкоджений або зношений.</p> <p>Пиловик відсутній, або істотно зношений.</p>	X	X	X
2.1.4. Функціонування складників системи кермування	Візуально перевірити складники системи кермування з розміщенням коліс на опорній поверхні на наявність зносу, тріщин та безпечність їх закріплення під час повертання керма за годинниковою стрілкою та проти годинникової стрілки. Увімкнути двигун ( для кермування з підсилювачем)	<p>a). Складники системи кермування торкаються закріплених частин шасі</p> <p>b). Обмежувачі кута повороту коліс не функціують або відсутні</p>	X	X	X
2.1.5. Підсилювач системи кермування	Перевірити систему кермування щодо витоків та рівня гідравлічної рідини в резервуарі (якщо видимий). Ходові колеса розташувати на опорній поверхні, увімкнути двигун, перевірити чи функціює система кермування з підсилювачем.	<p>a). Витоки рідини або невідповідна дія</p> <p>b). Рідини недостатньо (рівень нижчий ніж зазначено).</p> <p>Недостатній об'єм робочої рідини</p> <p>c). Механізм підсилення не діє.</p> <p>Негативно впливає на систему кермування</p>	X	X	X
		<p>d). Тріщини або ненадійне закріплення.</p> <p>Негативно впливає на відповідність системи кермування</p>	X	X	X

		<p>е). Зміщення або забруднення складників.</p> <p>Негативно впливає на відповідність системи кермування</p> <p>f). Небезпечна зміна<sup>3</sup> конструкції</p> <p>Негативно впливає на відповідність системи кермування</p>	X	X
		<p>g). Кабелі/шланги пошкоджені, надмірно зкородовані.</p> <p>Негативно впливає на відповідність системи кермування</p>	X	X
<b>2.2. Кермо та кермова колонка</b>				
<b>2.2.1. Стан керма</b>	<p>Транспортний засіб ходовими колесами на опорну поверхню, штовхати назад і вперед кермо по одній прямій з колонкою, штовхати кермо у різних напрямках під прямим кутом до осі колонки/вилки. Візуальна перевірка люфту, а також стану еластичних або універсальних з'єднань.</p>	<p>a). Надмірний відносний рух між кермом та колонкою, що вказує на погане закріплення</p> <p>Велика ймовірність роз'єднання</p> <p>b) Відсутність стопорного пристрою на маточині керма</p> <p>Велика ймовірність роз'єднання</p>	X	X

		с). Розрив або люфт маточини керма, обода або шпиць.  Велика ймовірність роз'єднання		X		X
		d). Ненбезпечна зміна конструкції		X		
2.2.2. Кермова колонка/ вилка та ярмо, а також амортизатори керма	Транспортний засіб ходовими колесами на опорну поверхню, штовхати назад і вперед кермо по одній прямій з колонкою, штовхати кермо у різних напрямках під прямим кутом до осі колонки/вилки. Візуальна перевірка люфту, а також стану еластичних або універсальних з'єднань.	a). Надмірний рух центру керма вгору або вниз. b). Надмірний рух верхньої частини колонки радіально від осі колонки. с). Знос еластичних з'єднань		X		X
		d). Пошкоджене кріплення.  Велика ймовірність роз'єднання е). Небезпечна зміна конструкції <sup>3</sup>		X		X X
2.3. Сумарний люфт керма	Запустіть двигун автомобіля з посилювачем керма і установіть колеса в положення для прямолінійного руху. Обережно поверніть кермо за годинниковою стрілкою та проти годинникової стрілки наскільки це можливо без повертання коліс. Візуально перевірити чи рух вільний	Надмірний вільний люфт керма (наприклад, рух точки на ободі перевищує одну п'яту діаметра керма або не відповідає вимогам <sup>1</sup> .)  Впливає на безпечність кермування.		X		X

2.4. Кути уставлення коліс (X) <sup>2</sup>	Перевірити відповідність уставлення керованих коліс за допомогою відповідного устаткування.	Кути уставлення коліс не відповідають даним виробника транспортного засобу або вимогам <sup>1</sup> .  Впливає на рух прямо вперед; погіршення курсової стійкості.	X		
2.5. Поворотний круг керованої осі причепа	Візуальна перевірка або перевірка із застосуванням спеціально адаптованого устаткування примусового коливання коліс	а). Складник легко пошкоджений.  Складник істотно пошкоджений або тріснутий (розірваний) б). Занадто великий люфт.  Впливає на рух прямо вперед; погіршує курсову стійкість. с). Дефекти закріплення.  Значні дефекти закріплення	X	X	X
2.6. Електронна система керування з підсилювачем (EPS)	Контроль візуальний та перевірка відповідності між кутом керма та кутом повороту коліс у разі ввімкнення/вимкнення двигуна або за допомогою електронного інтерфейсу управління автомобіля	а). Індикатор недоліків EPS (MIL EPS) показує будь-яку несправність системи.		X	
		б). Підсилювач не діє.		X	
		с). Система показує несправність через електронний інтерфейс транспортного засобу		X	
3. ОГЛЯДОВІСТЬ					

3.1. Поле огляду	Візуальна перевірка з місця водія	<p>Перешкода в межах поля обзору водія, що фізично заважає огляду спереду або з боків (поза зоною, яку очищають склоочисники вітрового скла)</p> <p>Обмеження оглядовості в області, яку очищають склоочисники вітрового скла, або через зовнішні дзеркала.</p>	Х	Х	
3.2. Стан стекол	Перевірка візуальна	<p>а). Тріщини або зміни забарвлення вітрового скла або пластику (якщо це дозволено) (поза зоною, яку очищають склоочисники).</p> <p>Зниження можливості огляду в зоні вітрового скла, де діють склоочисники, або не видно зовнішніх дзеркал.</p> <p>б). Скляне або пластикове вітрове скло (зокрема із світловідбивною плівкою або тоноване) не відповідають вимогам<sup>1</sup> (поза зоною, яку очищають склоочисники).</p>	Х	Х	
			Х		

		<p>Зниження можливості огляду в зоні вітрового скла, де діють склоочисники, або не видно зовнішні дзеркала.</p> <p>с). не припустимий технічний стан скляного або пластикового вітрового скла</p> <p>Значне зниження видимості в зоні, яку очищають склоочисники.</p>		X	
3.3. Дзеркала або пристрої заднього виду	Перевірка візуальна	<p>а). Дзеркало або пристрій відсутні або не закріплені відповідно до вимог<sup>1</sup> (за наявності принаймні двох пристроїв заднього виду)</p> <p>Наявні менше двох пристроїв заднього виду.</p>	X		
		<p>б). Дзеркало або пристрій легко пошкоджені або не закріплені.</p> <p>Дзеркало або пристрій не діє, дуже пошкоджене, не закріплене або ненадійно закріплене.</p>	X		
		<p>с). Належне поле огляду не забезпечено</p>		X	

3.4. Склоочисники вітрового скла	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	а). Очисники не діють або відсутні		X	
		б). Пошкоджена щітка склоочисника <sup>1</sup>  Немає щітки склоочисника або її значно пошкоджено.	X		X
3.5. Обмивачі вітрового скла	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	Обмивачі не діють належним чином (обмивач без рідини, але насос діє, або неправильно спрямований потік).	X		
		Обмивач не діє		X	
3.6. Система протисвітління скла (X) <sup>2</sup>	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	Система не функціонує або має явно видимий дефект	X		
<b>4. ФАРИ, СВІТЛОВІДБИВАЧІ, ЕЛЕКТРООБЛАДНАННЯ</b>					
<b>4.1. Фари дальнього і ближнього світла</b>					
4.1.1. Стан та функціонування	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	а). Відсутня фара/ джерело світла або її пошкоджено (комплексне світло/ джерела світла; у ліхтарях зі світлодіодів не діє більше їх третини).  Істотно погіршена видимість однієї фари/ джерела світла; у світлодіодів значно погіршена видимість.	X		X

		<p>b). Проекційна система (рефлектор та лінзи) має незначні пошкодження.</p> <p>Проекційна система (рефлектор та лінзи) має значні пошкодження.</p> <p>с). Ненадійне закріплення джерела світла</p>	X				X		
4.1.2. Відрегулювання	Визначити рівень фокуса кожної фари в режимі ближнього світла, застосовуючи пристрій або екран для фокусування фар або за допомогою електронного інтерфейсу автомобіля	<p>a). Фокус фари поза граничними значеннями, встановленими у вимогах<sup>1</sup>.</p> <p>b). Система показує несправність через електронний інтерфейс транспортного засобу</p>		X			X		
4.1.3. Перемикання	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	<p>a). Перемикач не функціонує відповідно до вимог<sup>1</sup> (кількість фар, увімкнених одночасно).</p> <p>Перевищена максимально допустима сила світла фар дальнього світла.</p> <p>b). Невідповідна дія перемикача</p>	X				X		
4.1.4. Відповідність вимогам <sup>(1)</sup>	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	a). Ліхтар, колір світла, місце установки або маркування не відповідають вимогам <sup>1</sup>		X			X		

		<p>b). Наявні речовини на лінзах або джерелі світла помітно знижують силу світла або змінюють його колір</p> <p>c). Джерело світла та фара невідповідні одне одному</p>	X		
4.1.5. Пристрої для регулювання кута нахилу фар (якщо обов'язкові)	Перевірка візуальна та перевірка функціонування, якщо є така можливість.	<p>a). Пристрій не діє</p> <p>b). Ручний пристрій не можна задіяти з місця водія.</p>	X		
4.1.6. Пристрій очищення фар ближнього і дальнього світла (якщо обов'язковий)	Перевірка візуальна та перевірка функціонування, якщо це можливо	<p>Пристрій не функціонує.</p> <p>У разі газорозрядних ламп</p>	X		
4.2. Передні, бокові, задні габаритні та контурні ліхтарі					
4.2.1. Стан та функціонування	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	<p>a). Джерело світла має дефект</p> <p>b). Лінзи мають дефект</p> <p>c). Фару закріплено ненадійно.</p> <p>Істотний ризик втрати (відпадиння).</p>	X		
4.2.2. Перемикач	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	<p>a). Перемикач не функціонує відповідно до вимог (1).</p> <p>Задні габаритні вогні і бічні габаритні вогні можуть бути вимкнені, коли фари включені</p> <p>b). Невідповідна дія перемикача</p>	X		

4.2.3. Відповідність вимогам (1)	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	<p>а). Ліхтар, колір світла, місце установки або маркування не відповідають вимогам<sup>1</sup></p> <p>Червоне світло видно спереду або біле заднє світло видно ззаду; значно знижена сила світла.</p>	X	X	
		<p>б) Наявні речовини на лінзах або джерелі світла знижують силу світла або змінюють його колір.</p> <p>Червоне світло видно спереду або біле заднє світло видно ззаду; значно знижена сила світла.</p>	X	X	
4.3. Стоп-сигнали					
4.3.1. Стан та функціонування	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	<p>а). Пошкоджене джерело світла (у ліхтарях зі світлодіодів не діє більше їх третини).</p> <p>Єдине джерело світла: у разі світлодіодів, діє менше 2/3.</p> <p>Усі джерела світла не функціують</p>	X	X	X

		<p>b). Незначне пошкодження ліхтаря (не впливає на випромінюване світло).</p> <p>Істотне пошкодження ліхтаря (впливає на випромінюване світло).</p> <p>с). Ненадійне закріплення ліхтаря.</p> <p>Істотний ризик втрати (відпадиння).</p>	X			X	
4.3.2. Перемикання	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	<p>а). Дія перемикача не відповідає вимогам<sup>1</sup>.</p> <p>Діє із запізненням</p> <p>Перемикач не діє взагалі</p> <p>б). Невідповідна дія перемикача</p>	X			X	X
4.3.3. Відповідність вимогам <sup>(1)</sup>	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	<p>Ліхтар, колір світла, місце установки, сила світла або маркування не відповідають вимогам<sup>1</sup>.</p> <p>Видно біле задне світло; значно знижена сила світла.</p>	X			X	
4.4. Показчики поворотів та аварійна сигналізація							

4.4.1. Стан і функціонування	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	а). Пошкоджене джерело світла (у ліхтарях зі світлодіодів не діє більше їх третини).  Єдине джерело світла: у разі світлодіодів, діє менше 2/3	X		
		б). Незначне пошкодження ліхтаря (не впливає на випромінюване світло).  Істотне пошкодження ліхтаря (впливає на випромінюване світло). с). Ненадійне закріплення ліхтаря.  Істотний ризик втрати (відпадиння).	X	X	
4.4.2. Перемикання	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	Перемикач не діє згідно з вимогами <sup>1</sup> .  Перемикач не діє взагалі	X		X
4.4.3. Відповідність вимогам <sup>1</sup>	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	Невідповідність типу, кольору світла, місця установки, сили світла або маркування <sup>1</sup> .		X	
4.4.4. Частота миготіння	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	Частота миготіння не відповідає вимогам <sup>(1)</sup> . (відхил понад 25 %).	X		
4.5. Передні та задні протитуманні ліхтарі					

4.5.1. Стан та функціонування	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	<p>а). Пошкоджене джерело світла (у ліхтарях зі світлодіодів не діє більше їх третини).</p> <p>Розрізнена дія джерел світла; у разі світлодіодів, діє менше 2/3.</p> <p>б). Незначне пошкодження ліхтаря (не впливає на випромінюване світло).</p> <p>Істотне пошкодження ліхтаря (впливає на випромінюване світло).</p>	X	X	
		<p>с). Ненадійне закріплення ліхтаря.</p> <p>Істотний ризик втрати (відпадиння).</p>	X	X	
4.5.2. Установлення (X) <sup>2</sup>	Перевірка візуальна та на функціонування	<p>Неправильне встановлення світлорозподілу передніх протитуманних ліхтарів у горизонтальній площині (світлова тінь надто низько).</p> <p>Межа тіні вище норми для ближнього світла.</p>	X	X	
4.5.3. Перемикання	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	<p>Перемикач не діє згідно з вимогами<sup>1</sup>.</p> <p>Перемикач не діє</p>	X	X	

4.5.4. Відповідність вимогам <sup>1</sup>	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	а) Ліхтар, колір світла, місце установки, сила світла або маркування не відповідають вимогам <sup>1</sup> .  б). Система не діє згідно з вимогами <sup>1</sup> .	X		
4.6. Ліхтарі заднього ходу					
4.6.1. Стан та функціонування	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	а). Джерело світла має дефект	X		
		б). Лінзи мають дефект	X		
		с). Небезпечне закріплення ліхтаря.  Істотний ризик втрати (відпадіння).	X		X
4.6.2. Відповідність вимогам <sup>1</sup>	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	а) Ліхтар, колір світла, місце установки, сила світла або маркування не відповідають вимогам б). Система не діє згідно з вимогами <sup>1</sup> .		X	
4.6.3. Перемикання	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	Перемикач не діє згідно з вимогами <sup>1</sup> .  Світло заднього ходу може бути ввімкнено якщо включена передача, інша ніж передача заднього ходу	X		X
4.7. Ліхтар освітлення заднього номерного знаку					
4.7.1. Стан та функціонування	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	а). Ліхтар світить прямо назад або біле світло видно ззаду	X		

		<p>b). Пошкоджене джерело світла (комплекс джерел світла).</p> <p>Пошкоджене джерело світла (окреме джерело світла).</p>	X		
		<p>с). Небезпечне закріплення ліхтаря.</p> <p>Істотний ризик втрати (відпадиння).</p>	X		
4.7.2. Відповідність вимогам <sup>1</sup>	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	Система не діє згідно з вимогами <sup>1</sup> .	X		
4.8. Світловідбивачі, марковини з покращеними світло відбивними характеристиками та задні маркувальні таблички (номерні знаки)					
4.8.1. Стан	Перевірка візуальна	<p>а) Світловідбивальний пристрій має дефекти або пошкодженний.</p> <p>Впливає на відблискові функції</p>	X		
		<p>б). Небезпечне закріплення світловідбивача.</p> <p>Можливий ризик втрати (відпадиння).</p>	X		
4.8.2. Відповідність вимогам <sup>1</sup>	Перевірка візуальна	<p>Пристрій, колір, що відбивається, або місце встановлення не відповідають вимогам<sup>1</sup>.</p> <p>Немає пристрою або відбивання червоного світла вперед або білого світла назад.</p>	X		
4.9. Сигнали, обов'язкові для освітлювального обладнання					

4.9.1. Стан та функціонування	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	Не діють.  Не діють для головного світла фар або заднього протитуманного ліхтаря.	X			X
4.9.2. Відповідність вимогам (1)	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	Не відповідають вимогам <sup>1</sup> .	X			
4.10. Електричні джгути між тягачем та причепом або напівпричепом	Перевірка візуальна: якщо можливо, перевірити електропровідність джгутів	а). Ненадійно закріплені нерухомі елементи.  Вільний електричний рознім б). Пошкоджена або зношена ізоляція.  Може спричинити коротке замкнення  с). Невідповідна дія електричних з'єднань з причепом або тягачем.  Гальмові ліхтарі не діють взагалі.	X			X
				X		
					X	
						X

4.11. Електрична мережа	Перевірка візуальна транспортного засобу, зокрема відсіку двигуна (якщо можливо)	а). Ненадійний або недостатній захист проводів (джгутів).	X		
		Кріплення вільні, джгути торкаються гострих країв, ймовірне відключення рознімів.		X	
		Кабелі (джгути) можуть торкатися гарячих деталей, деталей, які обертаються, або «маси»; з'єднани, необхідні для гальмування, кермування від'єднані			X
		б). Незначні пошкодження ізоляції.	X		
		Значні пошкодження ізоляції.		X	
		Гранична зношеність провідників (джгутів) відповідних частин, що стосуються систем гальмування, кермування.			X

		<p>с). Пошкоджена або зношена ізоляція.</p> <p>Можливе коротке замкнення.</p> <p>Безпосередня загроза займання, іскроутворення</p>	X		X	
4.12. Додаткові ліхтарі та світловідбивачі (X) <sup>2</sup>	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	<p>а). Ліхтар/світловідбивач встановлено не відповідно до вимог<sup>1</sup>.</p> <p>Випромінює / відбиває червоне світло вперед або біле світло назад.</p>	X		X	
		<p>б). Ліхтарі діють не відповідно до вимог<sup>1</sup>.</p> <p>Кількість передніх фар, що діють одночасно, перевищує встановлену яскравість світла. Червоне світло з переду або біле світло із задньої частини.</p>	X		X	
		<p>с). Ненадійне закріплення ліхтарів або світловідбивачів.</p> <p>Істотний ризик втрати (відпадиння).</p>	X		X	

4.13. Акумулятор (-и)	Перевірка візуальна	<p>a). Ненадійне закріплення.</p> <p>Не передбачене закріплення. Може спричинити коротке замкнення.</p> <p>b). Витоки.</p> <p>Витоки небезпечних речовин.</p> <p>c). Пошкоджено вимикач акумулятора (якщо вимагається)</p> <p>d). Пошкоджено запобіжник акумулятора (якщо вимагається)</p> <p>e). Не допустимий стан системи вентиляції (якщо вимагається).</p>	X	X	
5. ОСІ, КОЛЕСА, ШИНИ ТА ПІДВІСКА					
5.1. Осі					
5.1.1. Осі (+ Р)	Візуальна перевірка або перевірка із застосуванням спеціального устаткування для примусового коливання коліс	<p>a). Вісь розколена або zdeформована.</p> <p>b). Небезпечно прикріплена до транспортного засобу.</p> <p>Знижує стабільність, негативно впливає на дію: надмірний рух відносно точки закріплення.</p>		X	X

		<p>с). Небезпечна зміна конструкції<sup>3</sup>.</p> <p>Впливає на стабільність закріплення, надто мала відстань від інших частин транспортного засобу або опорної поверхні.</p>		X	X
5.1.2. Цапфа колеса (+ P)	<p>Візуальна перевірка або перевірка із застосуванням спеціального устаткування для примусового коливання коліс.</p> <p>Прикладати вертикальне або горизонтальне зусилля до кожного колеса та занотовувати сумарний рух між балкою моста та цапфою колеса.</p>	а). Цапфа має тріщини.			X
		<p>б). Надмірний знос з'єднувального шворня та/або втулок.</p> <p>Ймовірне ослаблення; погіршення курсової стійкості</p>		X	X
		<p>с) Надмірний вертикальний хід цапфи відносно балки осі.</p> <p>Ймовірне ослаблення; погіршення курсової стійкості.</p>		X	X
		<p>д). Люфт шворня в отворі балки осі.</p> <p>Ймовірне ослаблення; погіршення курсової стійкості.</p>		X	X

5.1.3. Підшипники колеса (+ Р)	Візуальна перевірка або перевірка із застосуванням спеціального устаткування для примусового коливання коліс. Крутити колесо або прикладати горизонтальне зусилля до кожного колеса та занотовувати рух колеса вгору відносно цапфи колеса.	а). Істотний люфт підшипників колеса.  Погіршення курсової стійкості; небезпечність зруйнування.		X	X
		б). Підшипник колеса надто тугий, заклинений.  Небезпечність перегріву; небезпечність зруйнування.		X	X
5.2. Колеса та шини					
5.2.1. Маточина ходового колеса	Перевірка візуальна	а). Будь-які гайки або шпильки втрачено.  Кріплення колеса втрачене або ослаблене настільки, що має дуже серйозний вплив на безпеку дорожнього руху.		X	X
		б). Маточина зношена або пошкоджена.  Знос або пошкодження маточини такі, що впливають на безпечне закріплення коліс.		X	X
5.2.2. Колеса	Перевірка візуальна з обох боків кожного колеса, транспортний засіб розташувати на оглядовій	а). Будь-які сколи або дефект зварювання.			X

	канаві або підймачі	b). Невідповідне закріплення стопорних кілець.		X	
		Вірогідне розборткування			X
		c) Колесо сильно деформоване або зношене.  Впливає на надійність закріплення на маточині; на надійність закріплення шини		X	X
		d). Розмір, конструкція, сумісність або тип колеса не відповідають вимогам <sup>(1)</sup> та шкодять безпеці на дорозі		X	

5.2.3. Пневматичні шини	Перевірка візуальна з обох сторін шини переміщенням транспортного засобу вперед і назад.	<p>a). Розмір, індекс несівної здатності, символ категорії швидкості або марковина затвердження типу не відповідають вимогам <sup>(1)</sup> та шкодять безпеці на дорозі.</p> <p>Недостатній рівень індексу несівної здатності або символу категорії швидкості відносно фактичного використання, шина торкається нерухомих частин транспортного засобу</p> <p>b). Шини на одній осі або на здвоєних колесах різних розмірів.</p> <p>c). Шини на одній осі різної конструкції (радіальна/діагональна)</p> <p>d). Будь-яке серйозне пошкодження або прокол шини.</p> <p>Видимий або пошкоджений корд шини</p>	X	X	X
-------------------------	--	---	---	---	---

		<p>е). Біговина зношена до індикаторів зносу.</p> <p>Глибина рисунку протектора не відповідає вимогам <sup>(1)</sup>.</p>		X	X
		<p>ф) Шину перетирає інший складник (еластичний бризковик).</p> <p>Шина затирає інші елементи (без впливу на безпечність)</p>	X		X
		<p>г) Шина з відновленим рисунком протектора не відповідає вимогам<sup>1</sup>.</p> <p>Впливає на захисний шар корду</p>		X	X
<b>5.3. Підвіска</b>					
5.3.1. Ресорні пружини та стабілізатори (+ Р)	Візуальна перевірка або перевірка із застосуванням спеціального устаткування для примусового коливання коліс, якщо воно доступне.	<p>а). Небезпечне прикріплення пружин до шасі або осей.</p> <p>Видимі зміщення. Закріплено з істотним люфтом</p> <p>б). Пошкоджено або зруйновано складник пружини.</p> <p>Головна ресора (лист ресори), або підресорники істотно пошкоджені</p>		X	X
				X	X

		<p>с) Пружина відсутня</p> <p>Істотний вплив на роботу основної ресори (пружини) або листів додаткової ресори.</p>	X		X
		<p>d). Невідповідна зміна конструкції<sup>3</sup>.</p> <p>Надто мала відстань від інших частин транспортного засобу ; система пружин не функціює</p>	X		X
5.3.2. Амортизатори	Перевірка візуальна	<p>a). Ненадійне прикріплення амортизатора до шасі або осі.</p> <p>Істотний люфт в кріпленні амортизатора.</p>	X	X	
		<p>b). Амортизатор істотно пошкоджений, невідповідно діє.</p> <p>є)</p>	X		
5.3.3. Торсіони, штовхальні штанги, поперечні важелі та важелі підвіски (+ P)	Візуальна перевірка або перевірка із застосуванням спеціального устаткування для примусового коливання коліс, якщо воно доступне.	<p>a). Ненадійне закріплення складника до підвіски або осі.</p> <p>Ймовірний люфт, погіршує курсової стійкості транспортного засобу.</p>	X		X

		<p>b). Ушкодження або надмірна корозія елементів.</p> <p>Впливає на стабільність дії складників, може призвести до тріщин.</p> <p>с). Небезпечна зміна конструкції<sup>3</sup>.</p> <p>Надто мала відстань від інших частин транспортного засобу, система не діє.</p>		X				X
5.3.4. Осі балансира підвіски (+ P)	Візуальна перевірка або перевірка із застосуванням спеціального устаткування для примусового коливання коліс, якщо воно доступне	<p>а). Надмірний знос втулки, підшипника або осі балансира.</p> <p>Ймовірний люфт; погіршення курсової стійкості</p> <p>б). Пиловик відсутній або надмірно зношений.</p> <p>Немає або розірваний гумовий покрив.</p>		X			X	X
5.3.5. Пневматична підвіска	Перевірка візуальна	а). Система не діє						X

		<p>b). Будь-який складник пошкоджений, модифікований або зношений таким чином, що може негативно вплинути на функціонування системи.</p> <p>Істотно впливає на функціонування системи</p>		X		X
		<p>c). Чути (на слух) витікання з системи.</p>		X		
<b>6. ШАСІ ТА ЕЛЕМЕНТИ ЗАКРІПЛЕННЯ НА ШАСІ</b>						
<b>6.1. Шасі або рама та елементи закріплення на них</b>						
<b>6.1.1. Стан загальний</b>	<b>Перевірка візуальна.</b>	<p>a). Невеликі сколи або деформації лонжеронів або поперечин.</p> <p>Значні сколи, деформації лонжеронів або поперечин.</p>		X		X
		<p>b). Небезпечність підсилюючих пластин або елементів закріплення.</p> <p>Люфт більшості закріплень; недостатня міцність складників</p>		X		X
		<p>c). Надмірна корозія, що шкодить жорсткості складника.</p> <p>Недостатня міцність складника</p>		X		X

6.1.2. Випускні трубопроводи спалин та глушники	Перевірка візуальна.	<p>a). Випускна система нещільна або ненадійно закріплена.</p> <p>b). Дим потрапляє в кабінку або пасажирський відсік.</p> <p>Загрожує здоров'ю осіб, які перебувають в автомобілі</p>		X	
6.1.3. Паливний бак та трубопроводи (включаючи трубопроводи підігрівача паливного бака)	Перевірка візуальна; у разі ЗНГ/СПГ систем застосовувати пристрої для виявлення витоків	<p>a). Ненадійне закріплення паливного бака і трубопроводів</p> <p>b). Наявні виток пального або кришка заливної горловини відсутня чи неефективна.</p> <p>Є ризик виникнення пожежі</p> <p>c). Трубопроводи зношені.</p> <p>Трубопроводи пошкоджені.</p> <p>d). Запірний кран пального не відповідає вимогам (якщо передбачений).</p> <p>e). Небезпека загоряння через:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– виток пального,</li> <li>– невідповідний захист паливного бака або випускної системи,</li> <li>- стан відсіку двигуна.</li> </ul>	X	X	X

		f) Система ЗНГ/СПГ або водню не відповідає вимогам <sup>1</sup> , будь-яка з паливних систем має дефекти			X
6.1.4. Бампери, боковий захист і задні захисні пристрої	Перевірка візуальна	а). Закріплені з люфтом або пошкоджені складники, що можуть спричинити травмування через дотик чи зіткнення.  Складник може відпасти; значно погіршені виконувані функції  б). Пристрій очевидно не відповідає вимогам <sup>1</sup> .		X	X
6.1.5. Закріплення запасного колеса (якщо встановлене)	Перевірка візуальна	а). Кронштейн колеса в незадовільному стані  б). Кронштейн із тріщинами або не надійно закріплений  с). Запасне колесо не залишається в утримувачі.  Істотний ризик падіння	X	X	X

6.1.6. Буксирне обладнання та механізми з'єднання (+ P)	Перевірка візуальна щодо зносу та відповідності функціонування, особливу увагу приділити будь-яким встановленим забезпечувальним пристроям та/або застосуванню вимірювальних приладів	а). Складники (які не використовуються) ушкоджені, невідповідно діють або мають тріщини.		X	
		Складники (які використовуються) ушкоджені, невідповідно діють або мають тріщини			X
		b). Надмірно зношені складники.	X		
		Знос нижче граничного			X
		с). Кріплення пошкоджене.	X		
		Люфт у закріпленні із значним ризиком відпадиння пристрою			X
		d). Будь-який забезпечувальний пристрій відсутній або функціонує невідповідно	X		
		e). Будь-який індикатор не діє.	X		
		f). Перекриває номерний знак або будь-який ліхтар, коли обладнання не використовується.	X		
		Не зчитується номерний знак, коли обладнання не використовується.		X	

		<p>g). Небезпечна зміна конструкції (другорядних складників).</p> <p>Небезпечна зміна конструкції (основних складників)</p> <p>h). З'єднувальне обладнання невідповідної міцності</p>	X		X
6.1.7. Силова передача	Перевірка візуальна	<p>a). Силові болти закріплені з люфтом або відсутні.</p> <p>Силові болти закріплені з люфтом такого ступеню, що загрожують безпеці руху</p>	X		X
		<p>b). Надмірний знос у підшипнику вала силової передачі.</p> <p>Істотний ризик ослаблення або зруйнування</p>	X		X
		<p>c). Надмірний знос шарнірів карданного валу або ланцюгів/ремінних передач.</p> <p>Істотний ризик ослаблення або зруйнування</p>	X		X
		<p>d). Елестичні з'єднани пошкоджено.</p> <p>Істотний ризик ослаблення або зруйнування</p>	X		X

		<p>e). Вал пошкоджено або викривлено</p> <p>f) Корпус підшипника з тріщиною або пошкоджено.</p> <p>Істотний ризик ослаблення або зруйнування</p> <p>g) Пиловик істотно зношено.</p> <p>Пиловик втрачено або зруйновано</p> <p>h). Протиправна зміна конструкції силової передачі</p>	X	X	X
6.1.8. Закріплення двигуна	Перевірка візуальна.	<p>Кріпильні деталі зношені, очевидно істотно пошкоджені.</p> <p>Кріплення ослаблені або з тріщинами</p>	X		X
6.1.9. Функціонування двигуна (X) <sup>2</sup>	Перевірка візуальна без або за допомогою електронного інтерфейсу транспортного засобу	<p>a). Перепрограмування блоку управління, що впливає на безпеку або навколишнє середовище</p> <p>b). Зміна конструкції двигуна, що впливає на безпеку довкілля</p>	X		X
6.2. Кабіна і кузов					
6.2.1. Технічний стан	Перевірка візуальна	<p>a). Незакріплена або пошкоджена панель чи частина, що може травмувати.</p> <p>Загроза втрати (відпадиння)</p>	X		X

		<p>b). Стояк кузова ненадійно закріплений.</p> <p>Погіршена стійкість</p> <p>c). В середину проникає дим з випускної системи або двигуна.</p> <p>Загрожує здоров'ю осіб, що перебувають всередині</p>	X		X
		<p>d). Небезпечна зміна конструкції.</p> <p>Недостатній зазор з обертовими і рухомими частинами та дорожнім покриттям</p>	X		X
6.2.2. Закріплення	Перевірка візуальна	<p>a). Небезпечне закріплення кузова або кабіни.</p> <p>Погіршена надійність</p> <p>b). Очевидне зміщення кабіни/кузова відносно шасі</p>	X		X
			X		

		<p>с). Точки закріплення кузова / кабіни до шасі, або поперечних симетричних елементів рами шасі ненадійні чи відсутні.</p> <p>Точки закріплення кузова / кабіни до шасі ненадійні чи відсутні або поперечні елементи рами в такому стані, що загрожують безпеці дорожнього руху.</p>	X	X
		<p>d). Надмірна корозія в точках закріплення кузова.</p> <p>Погіршена надійність</p>	X	X
6.2.3. Двері і замки	Перевірка візуальна	<p>а). Двері важко відчиняються або зачиняються</p> <p>б). Зсувні двері можуть самочинно відкритися або залишитися не закритими.</p> <p>Двері на завісах можуть самочинно відчинятися або залишатися не зачиненими</p>	X	X

		с). Пошкоджено двері, завіси, замки, стояки дверей.  Відсутні, розбиті двері, завіси замки, стояки дверей	X		
6.2.4. Підлога (днище)	Перевірка візуальна з використанням оглядової канави чи підіймача.	Підлога небезпечно закріплена або її технічний стан незадовільний  Недостатня стабільність (стійкість)		X	X
6.2.5. Сидіння водія	Перевірка візуальна	а). Конструкція сидіння пошкоджена.  Ослаблене кріплення сидіння		X	X
		б). Невідповідно діє механізм регулювання сидіння.  Переміщення сидіння або його спинки неможливо заблокувати.		X	X
6.2.6. Інші сидіння	Перевірка візуальна	а). Сидіння пошкоджені або ненадійно закріплені (другорядні частини).  Сидіння пошкоджені або ненадійно закріплені (головні частини).	X		X

		<p>б). Сидіння не установлені згідно з вимогами<sup>1</sup>.</p> <p>Перевищена допустима кількість місць; сидіння установлені в місцях, що не відповідають затвердженому типу.</p>	X		X
6.2.7. Органи управління	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	<p>Невідповідна дія (несправність), принаймні одного покажчика або приладу, необхідного для безпечної експлуатації транспортного засобу.</p> <p>Впливає на безпечну експлуатацію.</p>		X	X
6.2.8. Сходи кабіни	Перевірка візуальна	<p>а). Ненадійне закріплення сходинок або поручня.</p> <p>Недостатня стабільність</p>	X		X
		<p>б). Сходинок або поручні в стані, що загрожує безпеці руху</p>		X	
6.2.9. Інші зовнішні і внутрішні пристрої та обладнання	Перевірка візуальна	<p>а). Пошкоджено закріплення додаткових аксесуарів або обладнання.</p>		X	

		<p>b). Додаткові аксесуари або обладнання не відповідають вимогам<sup>1</sup>.</p> <p>Закріплені частини можуть поранити, впливають на безпеку їх використання</p>	X		
		<p>с). Витоки з гідравлічних систем.</p> <p>Надмірні витоки небезпечних матеріалів</p>	X		
6.2.10. Бризковики (крила), пристрої гасіння бризок	Перевірка візуальна	<p>а). Втрачено, ослаблене кріплення або значно скородовані його частини.</p> <p>Можуть стати причиною травм; небезпека відпадиння</p>	X		
		<p>b). Недостатня відстань від шини/колеса (фартухи бризковиків).</p> <p>Недостатня відстань від шини/колеса (бризковик).</p>	X		
		<p>с). Не відповідає вимогам<sup>1</sup>.</p> <p>Покриття на всю ширину шини недостатнє</p>	X		
<b>7. ІНШЕ ОБЛАДНАННЯ</b>					
7.1. Ремені безпеки, їх фіксатори та обмежувальні системи					

7.1.1. Безпечність закріплення ременів безпеки/їх фіксаторів	Перевірка візуальна	<p>a). В точках закріплення ременів є значні зруйнування.</p> <p>Впливає на стабільність</p> <p>b). Ослаблення в точках закріплення</p>		X	X
7.1.2. Загальний стан ременів безпеки/їх фіксаторів	Перевірка візуальна, перевірка функціонування	a). Відсутній обов'язковий ремінь безпеки або він не закріплений		X	
		b). Пошкодження ременів безпеки. Надрізи або ознаки розтягнення	X	X	
		c). Ремінь безпеки не відповідає вимогам <sup>1</sup> .		X	
		d). Пошкодження або невідповідне функціонування ремня безпеки.		X	
		e). Пошкодження або невідповідне функціонування втягувача ремня безпеки		X	
7.1.3. Обмежувач натягу ремня безпеки	Перевірка візуальна, без або за допомогою електронного інтерфейсу транспортного засобу	a). Обмежувач відсутній або не відповідний типу транспортного засобу		X	
		b). Система вказує на відмову через електронний інтерфейс транспортного засобу		X	

7.1.4. Попередній натяг ременів безпеки	Перевірка візуальна, без або за допомогою електронного інтерфейсу транспортного засобу	a). Натягувач відсутній або не відповідний типу транспортного засобу.		X	
		b). Система вказує на відмову через електронний інтерфейс транспортного засобу		X	
7.1.5. Подушки безпеки	Перевірка візуальна, без або за допомогою електронного інтерфейсу транспортного засобу	a). Подушки відсутні або не відповідні типу транспортного засобу.		X	
		b). Система вказує на відмову через електронний інтерфейс транспортного засобу.		X	
		c). Подушка явно не роботоздатна		X	
7.1.6. Система пасивної безпеки (пневмаподушки) (SRS)	Перевірка візуальна індикатором самодіагностики, без або за допомогою електронного інтерфейсу транспортного засобу	a). Індикатор самодіагностики SRS вказує на будь-який вид відмови в системі		X	
		b). Система вказує на будь-який вид відмови через електронний інтерфейс транспортного засобу.		X	
7.2. Вогнегасник (X) <sup>2</sup>	Перевірка візуальна	a). Відсутній		X	

		b). Не відповідає вимогам <sup>1</sup> . Якщо обов'язковий (наприклад, таксі, автобус, автобус туристичний тощо)	X	X	
7.3. Замки і пристрої проти викрадення	Перевірка візуальна, перевірка функціонування	a). Пристрій, що унеможливорює рух транспортного засобу, не діє b). Пошкоджено. Самочинне замикання або блокування дверей	X	X	X
7.4. Трикутний знак аварійної зупинки (якщо обов'язковий) (X) <sup>2</sup>	Перевірка візуальна	a). Відсутній або трикутний знак не комплектний b). Не відповідає вимогам <sup>1</sup> .	X	X	
7.5. Аптечка першої допомоги (якщо обов'язкова) (X) <sup>(2)</sup>	Перевірка візуальна	Втрачена, некомплектна або не відповідає вимогам <sup>(1)</sup> .	X		
7.6. Протидкотні упори (якщо обов'язкові) (X) <sup>2</sup>	Перевірка візуальна	Втрачені або у невідповідному стані, недостатня міцність або розміри		X	
7.7. Попереджувальний звуковий сигнал	Перевірка візуальна, перевірка функціонування	a). Невідповідно діє. Не діє взагалі b). Ненадійна дія натискного елемента сигналу	X	X	

		с). Не відповідає вимогам <sup>1</sup> . Звучання звукового сигналу сприймається як сигнал спеціальних транспортних засобів.	X		
				X	
7.8. Вимірювач швидкості (спідометр)	Перевірка візуальна або перевірка функціонування під час перевірки на дорозі чи електронними засобами	а). Встановлений не відповідно до вимог <sup>1</sup> . Немає (якщо обов'язковий)	X		X
		б). Невідповідно діє. Не діє взагалі	X		X
		с). Відсутність адекватного підсвітлення. Повна відсутність підсвітлення	X		X
7.9. Тахограф (якщо встановлений/обов'язковий)	Перевірка візуальна	а). Встановлено не відповідно з вимогами <sup>1</sup> .		X	
		б). Не діє		X	
		с). Немає пломб або пломби пошкоджені		X	
		д). Відсутня калібрувальна табличка, дані нерозбірливі або застарілі		X	
		е). Очевидні ознаки маніпуляцій або фальсифікаційних дій		X	
		ф). Розмір пневматичних шин не відповідає параметрам калібрування		X	

7.10. Обмежувач швидкості (якщо встановлено / обов'язковий) (+ P)	Перевірка візуальна та перевірка функціонування, якщо наявне обладнання	a). Встановлений не відповідно до вимог 1.	X	
		b). Очевидно не діє	X	
		c). Встановлено занадто велику швидкість (якщо перевірено)	X	
		d). Немає пломб або пломби пошкоджені	X	
		e). Відсутні таблички або вони нерозбірливі	X	
		f). Розмір пневматичних шин не відповідає параметрам калібрування	X	
7.11. Одометр, якщо наявний (X) <sup>2</sup>	Перевірка візуальна або за допомогою електронного інтерфейсу автомобіля	a). Явні ознаки маніпуляцій (шахрайства) для зниження чи фальсифікації даних про пробіг транспортного засобу	X	
		b). Очевидно не діє	X	
7.12. Електронна система контролю курсової стійкості (ESC), якщо встановлена/обов'язкова	Перевірка візуальна або за допомогою електронного інтерфейсу автомобіля	a). відсутні або пошкоджені давачі частоти обертання коліс.	X	
		b). Пошкодження провідників електромережі	X	
		c). Відсутні або пошкоджені інші елементи	X	
		d). Пошкодження або несправність вимикача.	X	

		е). Індикатор несправності ESC вказує на будь-який вид відмови в системі.		X	
		ф). Система вказує на будь-який вид відмови через електронний інтерфейс транспортного засобу.		X	
8. ЕМІСІЇ					
8.1. Акустичний шум					
8.1.1. Система зниження шуму (+ P)	Суб'єктивне оцінювання (якщо за оцінкою рівень шуму на межі допустимого, можна виконати стаціонарну перевірку на шумовипромінювання із застосуванням шумоміра)	а). Рівень шуму перевищує допустимий рівень, встановлений вимогами <sup>1</sup>  б). Будь-яка частина системи зниження шуму незакріплена, може відпасти, пошкоджена, невідповідно встановлена, втрачена або очевидно модифікована таким чином, що негативно впливає на рівень шуму.  Небезпечний ризик відпадиння		X	X
8.2 Спалини					
8.2.1. Спалини двигунів з іскровим запалюванням					
8.2.1.1. Обладнання, яким контролюють емісію спалин	Перевірка візуальна	а). Обладнання, що контролює викиди спалин, встановлене виробником відсутнє, модифіковане або невідповідно діє		X	



8.2.2.1. Обладнання, яким контролюють викиди спалин	Перевірка візуальна	а) Обладнання, що контролює викиди спалин, встановлене виробником відсутнє, модифіковане або невідповідно діє. б). Витоки, що можуть негативно вплинути на результати вимірювання викидів.		X	
		с). Частота обертання не відповідає правильній послідовності натискання на акселератор (є провал).		X	
		d). Недостатня кількість реагенту, якщо застосовний		X	
8.2.2.2. Задимленість спалин	Див. «Методи випробувань за 8.2.2.2» у доповненні Б	Див. «Критерії визнання технічного стану незадовільним за 8.2.2.2» у доповненні Б		X	
8.4. Інше, пов'язане з охороною довкілля					

8.4.1. Витоки рідин		Будь-які надмірні витоки рідин, крім води, які можуть завдати шкоди довкіллю або становити загрозу для безпеки інших учасників дорожнього руху.  Стійке формування крапель, що є істотним ризиком		X	X
<b>9. ДОДАТКОВІ ВИПРОБУВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ КАТЕГОРІЙ M<sub>2</sub> ТА M<sub>3</sub> ДЛЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ</b>					
9.1. Двері					
9.1.1. Двері вхідні-вихідні	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	а). Невідповідна дія б). Незадовільний технічний стан. Ймовірне спричинення травм с). Пошкодження механізму аварійного відчинення дверей.	X	X	X
		д). Пошкодження обладнання для дистанційного управління дверима або попереджувальних пристроїв.		X	
9.1.2. Аварійні виходи	Перевірка візуальна і перевірка функціонування	а). Невідповідна дія		X	

	(якщо це можливо)	<p>b). Нерозбірливі позначки аварійного виходу.</p> <p>Немає позначок аварійного виходу</p> <p>c) Відсутній молоток для розбивання стекол</p> <p>d). Не відповідають вимогам 1.</p> <p>Недостатня ширина або заблокований вихід</p>	X		
				X	
			X		
			X		X
9.2. Системи запотівання вікон (X) <sup>2</sup>	Перевірка візуальна та перевірка функціонування проти обмерзання	<p>a). Невідповідна дія.</p> <p>Впливає на безпечну дію транспортного засобу</p> <p>b). Всмоктування або впуск токсичних газів всередину кабіни водія і салону.</p> <p>Ризик для здоров'я людини</p>	X	X	
		<p>c). Пошкодження системи проти-обмерзання стекол (якщо вимагається)</p>		X	
9.3. Вентилювання обігрівання (X) <sup>2</sup>	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	<p>a). Невідповідна дія.</p> <p>Ризик для здоров'я людини в транспортному засобі</p>	X	X	

		<p>b). Всмоктування або проникнення токсичних газів всередину кабіни водія і салону.</p> <p>Ризик для здоров'я людини</p>		X			X
9.4. Сидіння							
9.4.1. Пасажирські сидіння (включаючи сидіння для супроводжувачого персоналу)	Перевірка візуальна	<p>Відкидні сидіння (якщо це дозволено) не діють автоматично.</p> <p>Сидіння заблоковують аварійний вихід.</p>	X				X
9.4.2. Сидіння водія (додаткові вимоги)	Перевірка візуальна	<p>a). Пошкодження спеціального обладнання, наприклад, сонцезахисного козирка.</p> <p>Звужена зона оглядовості</p>	X				X
		<p>b). Пристрої для захисту водія ненадійно закріплені або суперечать вимогам<sup>1</sup></p> <p>Можливе травмування</p>	X			X	
9.5. Пристрої внутрішнього освітлення та транспарантів маршруту руху (X) <sup>2</sup>	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	<p>Пристрій має дефект або не відповідає вимогам<sup>1</sup>.</p> <p>Не діє взагалі</p>	X				X
9.6. Проходи, місця для стоячих	Перевірка візуальна	<p>a). Небезпечне закріплення підлоги.</p> <p>Негативно впливає на стабільність</p>		X			X

		b). Поручні або ручки для утримування мають дефекти. Незручно або неможливо користуватися	X		X	
9.7. Сходи та сходинок	Перевірка візуальна та перевірка функціонування (де можливо)	а). Небезпечний технічний стан. Пошкоджені Впливають на стабільність	X		X	X
9.8. Система спілкування з пасажиром (X) <sup>2</sup>	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	Система пошкоджена. Не діє взагалі	X		X	
9.9. Інформаційні таблиці (X) <sup>2</sup>	Перевірка візуальна	а). Написи втрачено, мають помилки або неможливо прочитати.	X			
		Невідповідна інформація			X	
9.10. Вимоги щодо перевезення дітей (X) <sup>2</sup>						
9.10.1. Двері	Перевірка візуальна	Захист дверей не відповідає вимогам <sup>1</sup> , з точки зору цього виду перевезення.			X	
9.10.2. Сигнальне та спеціальне обладнання	Перевірка візуальна	Подання сигналів або спеціальне обладнання відсутні або не відповідають вимогам <sup>1</sup> .	X			
9.11. Вимоги щодо перевезення осіб з обмеженими фізичними можливостями (X) <sup>2</sup>						
9.11.1. Двері, пандуси та ліфти	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	а). Невідповідна дія. Впливає на безпечність функціонування	X		X	

			<p>b). Незадовільний технічний стан.</p> <p>Впливає на стабільність. Ймовірне спричинення травми</p>	X		
			<p>c). Пошкоджені прилади контролю.</p> <p>Впливає на безпечність дії</p>	X		X
			<p>d). Пошкоджені запобіжні пристрої.</p> <p>Не діє взагалі</p>	X		X
9.11.2. Закріплення інвалідного візка	Перевірка візуальна та перевірка функціонування (де можливо)	а). Невідповідна дія.	Впливає на безпечність функціонування	X		X
		b). Незадовільний технічний стан.	Впливає на стабільність. Ймовірне спричинення травми	X		X
		c). Пошкодження пристроїв управління.	Впливає на безпечність дії.	X		X
9.11.3. Засоби подання сигналів та спеціальне обладнання	Перевірка візуальна	Засоби подання сигналів або спеціальне обладнання відсутні або не відповідають вимогам <sup>1</sup>			X	

(<sup>1</sup>) Відсоток ефективності гальмування розраховують методом ділення загального гальмового зусилля під час застосування гальм на вагу від повної маси транспортного засобу або у разі причепа на суму навантаг на осі, з подальшим множення результату на 100.

(<sup>2</sup>) Категорії транспортних засобів поза сферою дії цієї Директиви, були прийняті до уваги для цілей орієнтації.

(<sup>3</sup>) 48% для автомобілів без антиблокувальної системи (ABS) або транспортних засобів, тип яких був офіційно затверджений до 01 жовтня 1991 року.

(<sup>4</sup>) 45% для транспортних засобів, зареєстрованих після 1988 або після дати, зазначеної у вимогах, залежно від того яка із зазначених дат є пізнішою.

(<sup>5</sup>) 43% для напівпричепів та причепів, зареєстрованих після 1988 або з дати, зазначеної у вимогах, залежно від того яка із зазначених дат є пізнішою.

(<sup>6</sup>) 2,2 м/с<sup>2</sup> для транспортних засобів категорії N<sup>1</sup>, N<sup>2</sup> і N<sup>3</sup>.

(<sup>7</sup>) Транспортні засоби, тип яких був затверджений відповідно до таблиці 1 додатка I Директиви 70/220/ЄЕС (5 євро) Регламенту (ЄС) № 715/2007, Директива 88/77/ЄЕС і Директиви 2005/55/ЄС.

(<sup>8</sup>) Транспортні засоби, тип яких був затверджений відповідно до таблиці 2 додатка I Регламенту (ЄС) № 715/2007(6 євро) та Регламенту (ЄС) № 595/2009 (Євро VI).

(<sup>9</sup>) Транспортні засоби, тип яких був затверджений відповідно до граничних значень в рядку В розділу 5.3.1.4 додатка I до Директиви 70/220/ЄЕС; рядках В1, В2 або С пункту 6.2.1 додатку I до Директиви 88/77/ЄЕС, або зареєстровані чи введені в експлуатацію вперше або після 01 липня 2008 року.

(<sup>10</sup>) Транспортні засоби, тип яких був затверджений відповідно до таблиці 2 додатку I (6 євро) Регламенту (ЄС) № 715/2007 та Регламенту (ЄС) № 595/2009 (Євро VI).

#### ПРИМІТКИ ДО ДОДАТКУ I:

<sup>1</sup> «Вимоги» – вимоги, визначені в затвердженні типу від дня затвердження, першої реєстрації або першого допуску до експлуатації (початку експлуатації), а також відповідно до зобов'язань в плані модернізації (переобладнання) або приписів національного законодавства в країні реєстрації транспортного засобу. Ці критерії визначення технічного стану незадовільним застосовують винятково тоді, коли перевіряють дотримання цих вимог.

<sup>2</sup> (X) – позначка елементів, які стосуються технічного стану транспортного засобу та його придатності до експлуатації, які неосновні для проведення придорожньої перевірки придатності транспортного засобу до експлуатації.

<sup>3</sup> «Небезпечна зміна конструкції (ремонт або модифікуванням, переобладнанням)» – зміна конструкції, яка справляє негативний вплив на безпечність транспортного засобу або створює непропорційно негативний вплив на навколишнє середовище.

P – Щоб перевірити цю позицію необхідно використовувати інструмент.

---

## ДОПОВНЕННЯ Б

до пункту 8.2.2.2.

### Методи перевірки за 8.2.2.2

Стосовно класів викидів транспортних засобів Євро-5, Євро V і нижчих<sup>(9)</sup>:

Задимленість спалин вимірюють під час вільного прискорення (без навантаги, від мінімальної частоти неробочого ходу до максимальної частоти обертання) з перемиканням важеля передач у нейтральне положення і з включеним зчепленням або зчитуванням записів OBD. Випробування у випускній трубі, це метод, використовуваний для оцінки викидів (за замовчуванням). На основі оцінки еквівалентності і з урахуванням відповідного законодавства про затвердження типу, держави-члени можуть офіційно дозволити використання записів показів OBD відповідно до інструкцій заводу-виробника та інших вимог.

Стосовно класів викидів транспортних засобів Євро-6 та Євро VI<sup>(10)</sup>:

Задимленість спалин вимірюють під час вільного прискорення (без навантаги, від мінімальної частоти неробочого ходу до максимальної частоти обертання) з перемиканням важеля передач у нейтральне положення і з включеним зчепленням або зчитуванням записів OBD відповідно до інструкцій виробника та інших вимог<sup>1</sup>.

#### Попередня підготовка транспортного засобу:

1. Транспортний засіб можна перевіряти без його попередньої підготовки, проте з міркувань безпеки, переконайтеся, що двигун прогрітий і перебуває в задовільному стані.

2. Вимоги до попередньої підготовки:

(i) двигун повинен бути повністю розігрітий, наприклад, температура моторної оливи, виміряна зондом в трубці для щупа рівня оливи, повинна бути не менше 80 °C або, якщо вона нижча, відповідати нормальній робочій температурі, або температура блоку двигуна, виміряна за рівнем інфрачервоного випромінювання, повинна досягати принаймні еквівалентної температури. Якщо через конструкцію транспортного засобу такі вимірювання неможливо виконати, висновок про нормальну робочу температуру двигуна можливо зробити за допомогою інших засобів, наприклад, на підставі вмикання вентилятора двигуна;

(ii) випускна система повинна бути очищена, принаймні, трьома циклами вільного прискорення або еквівалентним методом.

#### Процедури випробування:

1. Перед початком кожного з циклів вільного прискорення двигун і можлива турбосистема повинні функціювати в режимі неробочого ходу. У разі дизелів високої потужності так очікують не менше 10 секунд після відпускання педалі акселератора.

2. Для початку кожного з циклів вільного прискорення обертання натисніть на педаль акселератора до упору, швидко і плавно (менш ніж за одну секунду), але без ривків, так щоб отримати максимальну дозу палива, яку може подати насос високого тиску.

3. Під час кожного з циклів вільного прискорення педаль акселератора повинна бути звільнена після того, як двигун досяг максимальної частоти або, для транспортних засобів з автоматичною коробкою передач, частоти, визначеної виробником, або, якщо вона не визначена, двох третин максимальної частоти обертання. Це можливо перевірити, наприклад, відстежуванням частоти обертання двигуна або шляхом дотримання достатньої кількості часу з початку натиснення на педаль акселератора і її відпускання, який для транспортних засобів категорій  $M_2$ ,  $M_3$ ,  $N_2$  і  $N_3$ , становить, щонайменше, дві секунди.

4. Транспортний засіб вважають не відповідним вимогам, тільки якщо середнє арифметичне принаймні трьох останніх циклів вільного прискорення частоти обертання перевищує встановлену межу. Виміри, що значно відрізняються від середнього значення, можуть бути упущені або враховані результати іншого статистичного розрахунку, що враховує розсіювання вимірів. Держави-члени можуть обмежити число випробувальних циклів.

5. Щоб уникнути зайвих випробувань, держави-члени можуть не визнавати технічний стан транспортних засобів, в яких виміри менш ніж після трьох циклів істотно перевищують граничні значення вільного прискорення або після продувки. Так само, щоб уникнути непотрібних випробувань, держави-члени можуть оцінити позитивно технічний стан транспортних засобів, якщо виміри істотно нижчі менш ніж після трьох циклів вільного прискорення або після продувки.

### **Критерії визнання технічного стану незадовільним**

#### **за 8.2.2.2 «Задимлення спалин»**

а). Для транспортних засобів, вперше зареєстрованих або введених в експлуатацію після дати, зазначеної у вимогах<sup>1</sup>,

рівень задимленості перевищує рівень, зазначений на таблиці виробника, встановленій на транспортному засобі;

б). У разі відсутності даних, або коли вимоги<sup>1</sup> не допускають використання контрольних значень

– для двигунів без наддуву:  $2,5 \text{ м}^{-1}$ ,

- для двигунів з турбонаддувом:  $3,0 \text{ м}^{-1}$ , або
- для транспортних засобів, зазначених у вимогах<sup>1</sup> або вперше зареєстрованих чи введених в експлуатацію після дати, зазначеної у вимогах<sup>1</sup>:  
 $1,5 \text{ м}^{-1}$  (<sup>9</sup>)  
або  $0,7 \text{ м}^{-1}$  (<sup>10</sup>).

## ДОДАТОК III

### I. Правила розміщення та закріплення вантажу

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

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

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

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

4. Щоб захистити вантаж ви можете використовувати один або комбінація таких способів закріплення:

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

## 5. Чинні стандарти:

Стандарт	Застосування
EN 12195-1	Розрахунок сил закріплення
EN 12640	Точки закріплення
EN 12642	Міцність конструкції кузова
EN 12195-2	Ремені з синтетичних волокон
EN 12195-3	Кріпильні ланцюги
EN 12195-4	Сталеві кріпильні троси
ISO 1161, ISO 1496	Контейнер ISO
EN 283	Знімні кузова
EN 12641	Чохли-тенти
EUMOS 40511	Бруси і стояки
EUMOS 40509	Транспортна тара

## II. Перевірка закріплення вантажу

### 1. Класифікація невідповідностей

Невідповідності класифікують в одній з таких груп:

- незначні невідповідності: вантаж надійно закріплений, але було б корисно дотриматись вказівок щодо безпеки;
- істотна невідповідність: істотна невідповідність має місце, коли вантаж не достатньо закріплений і може виникнути його зміщення або перевертання вантажу чи його частини;
- небезпечна невідповідність: виникнення невідповідності, коли є пряма загроза безпеці дорожнього руху в результаті втрати вантажу або його частини, або безпеці людей, яка витікає з самого вантажу.

Перевезення, за якого виявлено помилки, включені до більш ніж однієї групи, класифікують за найбільш вагомою групою невідповідностей. Перевезення в якому кілька невідповідностей підрозділяють на високі категорії, класифікують за сукупним ефектом цих невідповідностей, ймовірно, буде кваліфікуватися за найвищою категорією.

### 2. Методи контролю

Метод перевірки заснований на візуальній оцінці правильності використання відповідних заходів в обсязі, необхідному для захисту вантажу або на вимірюванні сил натягу, розрахунку ефективності закріплення і, якщо необхідно, перевірки сертифікатів.

### 3. Оцінка невідповідностей

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

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

Значення, наведені в таблиці 1, орієнтовні і їх належить трактувати як вказівки для визначення категорії невідповідностей у світлі конкретних обставин – зокрема, залежно від типу вантажу – і залежно від визначення посадової особи служби контролю.

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

Таблиця 1

Позиція	Невідповідність	Оцінка невідповідності		
		Незначна	Істотна	Небезпечна
A	Транспортне упакування не дозволяє надійно закріпити вантаж.	На розсуд посадової особи, служби контролю, яка перевіряє		
B	Принаймні, один елемент вантажу встановлено неправильно.	На розсуд посадової особи, служби контролю, яка перевіряє		
C	Транспортний засіб не підходить для вантажу розміщеному на ньому (невідповідності крім тих, що перераховані в пункті 10).	На розсуд посадової особи, служби контролю, яка перевіряє		
D	Очевидні дефекти кузова транспортного засобу (крім невідповідностей, що згадані в пункті 10).	На розсуд посадової особи, служби контролю, яка перевіряє		
10	Відповідність транспортного засобу			
10.1.	Передня стінка (якщо використовується для закріплення вантажу)			
10.1.1.	Пошкодження, заподіяне корозією або деформацією через ослаблення складників		X	
	Тріщини частин, що загрожують порушенню цілісності вантажного відсіку			X
10.1.2.	Занадто мала міцність (в сертифікаті або на марковині у відповідних випадках)		X	

Позиція	Невідповідність	Оцінка невідповідності		
		Незначна	Істотна	Небезпечна
	Занадто мала висота відносно вантажу, що перевозиться			X
10.2.	Бортові стінки (якщо їх використовують для закріплення вантажу)			
10.2.1.	Пошкодження, викликані корозією або деформацією частин, через недостатню міцність, незадовільний стан шарнірів або замків		X	
	Занадто мала висота відносно вантажу, що перевозиться			X
10.2.2.	Занадто мала міцність (в сертифікаті або на марковині у відповідних випадках)		X	
	Занадто мала висота відносно кількості вантажу, що перевозиться			X
10.2.3.	Бічна панель в незадовільному технічному стані		X	
	Тріснуті частини			X
10.3.	Задня стінка (якщо її використовують для закріплення вантажу)			
10.3.1.	Пошкодження, заподіяне в результаті корозії або міцності внаслідок чого zdeформовані частини, незадовільний стан шарнірів або замків		X	
	Поломка деталей; відсутні або не діють петлі чи замки			X
10.3.2.	Занадто мала міцність (в сертифікаті або на марковині у відповідних випадках)		X	
	Занадто мала висота відносно кількості вантажу, що перевозиться			X
10.4.	Стояки (якщо їх використовують для закріплення вантажу)			
10.4.1.	Пошкодження, заподіяне в результаті корозії або деформації частин, в результаті недостатньої міцності або незадовільний стан закріплення на транспортному засобі		X	
	Поломка деталей; закріплення до транспортного засобу ненадійне			X
10.4.2.	Занадто мала міцність або невідповідна конструкція		X	
	Занадто мала висота відносно кількості вантажу, що перевозиться			X
10.5.	Точки для закріплення (якщо їх використовують для закріплення вантажу)			
10.5.1.	Незадовільний стан або невідповідна конструкція		X	
	Непридатність для прикладення необхідної сили для закріплення			X

Позиція	Невідповідність	Оцінка невідповідності		
		Незначна	Істотна	Небезпечна
10.5.2.	Недостатня кількість		X	
	Занадто мала величина сили, яку можливо застосувати для закріплення вантажу			X
10.6.	Обов'язкові спеціальні конструкції (якщо їх використовують для закріплення вантажу)			
10.6.1.	Незадовільний стан, пошкодження		X	
	Пошкодження деталей; недостатня несівна здатність для закріплення			X
10.6.2.	Невідповідність вантажу, який перевозять		X	
	Відсутні			X
10.7.	Підлога (якщо її використовують для закріплення вантажу)			
10.7.1.	Незадовільний технічний стан, пошкодження		X	
	Пошкоджені частини; вантаж занадто важкий			X
10.7.2.	Недостатня несівна здатність		X	
	Вантаж занадто важкий			X
20	Методи закріплення вантажу			
20.1.	Замкнення, блокування, безпосереднє закріплення пасами			
20.1.1.	Безпосереднє закріплення вантажу (блокування)			
20.1.1.1.	Занадто далеко від передньої стінки, якщо її безпосередньо використовують для закріплення вантажу		X	
	Понад 15 см з небезпекою пробиття стінки			X
20.1.1.2.	Занадто далеко від бокової стінки, якщо її безпосередньо використовують для закріплення вантажу		X	
	Понад 15 см з небезпекою пробиття стінки			X
20.1.1.3.	Занадто далеко від задньої стінки, якщо її безпосередньо використовують для закріплення вантажу		X	
	Понад 15 см з небезпекою пробиття стінки			X
20.1.2.	Кріпильне устаткування, таке як кріпильні рейки, балки блокувальні, підкладки і клини спереду, збоку та ззаду			
20.1.2.1.	Невідповідне закріплення вантажу на транспортному засобі	X		
	Недостатнє закріплення вантажу		X	
	Пристрої не придатні для передання сил, що знерухомлюють, не закріплені			X
20.1.2.2.	Невідповідне закріплення вантажу на транспортному засобі	X		
	Недостатнє закріплення вантажу		X	
	Повністю не ефективне			X
20.1.2.3.	Затискні системи не придатні		X	
	Повністю непридатні затискні системи			X

Позиція	Невідповідність	Оцінка невідповідності		
		Незначна	Істотна	Небезпечна
20.1.2.4.	Застосовано не оптимальну систему вибраному методу закріплення вантажу		X	
	Вибраний метод закріплення повністю не придатний			X
20.1.3.	Безпосереднє закріплення у раз застосування сіток і покриття			
20.1.3.1.	Стан сіток і покриття (відсутня або пошкоджена марковина але устаткування у задовільному стані)	X		
	Пошкоджені пристрої, що знерухомлюють вантаж		X	
	Істотно зношене устаткування, що знерухомлює вантаж			X
20.1.3.2.	Недостатня міцність сітки і покриття		X	
	Міцність менша ніж 2/3 сили, необхідної для закріплення вантажу			X
20.1.3.3.	Недостатнє закріплення сітки і покриття		X	
	Сила закріплення менша ніж 2/3 сили, необхідної для закріплення вантажу			X
20.1.3.4.	Невідповідне використання сіток і покриття для закріплення вантажу		X	
	Устаткування повністю невідповідне			X
20.1.4.	Поділ вантажу на частини і заповнення простору між ними або відстань інших елементів			
20.1.4.1.	Ступінь адекватності розділення вантажу на частини і заповнення простору між ними		X	
	Занадто великі відстані між частинами вантажу або відступи від інших елементів			X
20.1.5.	Безпосереднє закріплення (горизонтально, поперечно, навскоси, змішано і зв'язування)			
20.1.5.1.	Занадто малі сили закріплення		X	
	Менше ніж 2/3 необхідної сили			X
20.2.	Забезпечення більшого тертя			
20.2.1.	Отримання необхідних сил безпеки			
20.2.1.1.	Занадто малі сили закріплення		X	
	Сила закріплення менша ніж 2/3 сили, необхідної для закріплення вантажу			X
20.3.	Застосоване устаткування для закріплення вантажу			
20.3.1.	Придатність устаткування для знерухомлення вантажу		X	
	Устаткування повністю не придатне			X
20.3.2.	Марковина відсутня/пошкоджена (наприклад, етикетка), але пристрій перебуває в задовільному стані	X		

Позиція	Невідповідність	Оцінка невідповідності		
		Незначна	Істотна	Небезпечна
	Марковина відсутня/пошкоджена (наприклад, етикетка), а пристрій перебуває в зношеному стані		X	
20.3.3.	Пошкодження устаткування для знерухомлення вантажу		X	
	Істотно зношені і не придатні для використання пристрої для знерухомлення вантажу			X
20.3.4.	Невластиве використання натягувача пасів		X	
	Пошкодження натягувача пасів			X
20.3.5.	Невластиве застосування пасів, що знерухомлюють вантаж		X	
	Застосування пасів, що знерухомлюють вантаж, з вадами (наприклад, вузли)			X
20.3.6.	Застосування устаткування для закріплення вантажу невідповідне		X	
	Сила закріплення менша ніж 2/3 сили, необхідної для закріплення вантажу			X
20.4.	Додаткове устаткування (наприклад, протиковзкі килимки, захист крайок, ковзка крайка)			
20.4.1.	Застосовано невідповідне устаткування	X		
	Застосовано обладнання невідповідне або з недоліками		X	
	Застосовано повністю невідповідне обладнання			X
20.5.	Транспортування насипних, легких і незакріплених матеріалів			
20.5.1.	Удар сипучого матеріалу може призвести до порушення руху транспортного засобу.		X	
	Створює загрозу для руху			X
20.5.2.	Невідповідне забезпечення перевезення незакріплених матеріалів		X	
	Втрата вантажу спричиняє загрозу руху			X
20.5.3	Відсутнє накриття легких вантажів		X	
	Втрата вантажу спричиняє загрозу руху			X
20.6.	Транспортування кругляку			
20.6.1.	Перевізний матеріал (колоди) частково очищені			X
20.6.2.	Сили закріплення вантажної одиниці невідповідні		X	
	Сила закріплення менша ніж 2/3 сили, необхідної для закріплення вантажу			X
30.	Вантаж взагалі не закріплено			X

## ДОДАТОК IV

(лицьовий бік)

## ЗРАЗОК ПРОТОКОЛУ ПРО ТЕХНІЧНУ ПРИДОРОЖНЮ ПЕРЕВІРКУ ПРИДАТНОСТІ ДО ЕКСПЛУАТАЦІЇ З ВІДОМІСТЮ ПЕРЕВІРКИ ПРИДАТНОСТІ ДО ЕКСПЛУАТАЦІЇ

1. Місце перевірки.....		
2. Дата.....		
3. Час.....		
4. Знак національної належності та реєстраційний номер транспортного засобу.....		
5. Ідентифікаційний номер/VIN транспортного засобу.....		
6. Категорія транспортного засобу		
(a) <input type="checkbox"/> N <sub>2</sub> <sup>(a)</sup> (від 3,5 до 12 т)	(e) <input type="checkbox"/> M <sub>2</sub> <sup>(a)</sup> (> 9 сидінь <sup>(b)</sup> до 5 т)	
(b) <input type="checkbox"/> N <sub>3</sub> <sup>(a)</sup> (більше 12 т)	(f) <input type="checkbox"/> M <sub>3</sub> <sup>(a)</sup> (> 9 сидінь <sup>(b)</sup> більше 5 т)	
(c) <input type="checkbox"/> O <sub>3</sub> <sup>(a)</sup> (від 3,5 до 10 т)	(g) <input type="checkbox"/> T5	
(d) <input type="checkbox"/> O <sub>4</sub> <sup>(a)</sup> (більше 10 т)	(h) інша категорія транспортного засобу (визначити)	
7. Покази лічильника пробігу в кілометрах на час перевірки		
8. Підприємство, що здійснює перевезення		
(a) Назва та адреса .....		
(b) Номер ліцензії Співтовариства <sup>(c)</sup> (Регламент (ЄС) № 1072/2009).....		
9. Громадянство (водія) .....		
10. Ім'я та прізвище водія .....		
11. Відомість технічної перевірки		
	<b>Перевірено<sup>(d)</sup></b>	<b>Не відповідає вимогам<sup>(e)</sup></b>
(0) ідентифікація транспортного засобу <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(1) система гальмування <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(2) система кермування <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(3) оглядовість <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(4) зовнішні світлові прилади та частини електричної системи <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(5) осі, колеса, шини, підвіска <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(6) шасі та елементи закріплені на шасі	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(7) інше обладнання, включаючи тахограф <sup>(f)</sup> та пристрій обмеження швидкості	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(8) джерела шкідливих викидів, включаючи емісію спалин, підтікання пального та/або олів	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(9) додаткова перевірка транспортних засобів категорій M <sub>2</sub> і M <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(10) закріплення вантажу	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. Висновок перевірки:		
Позитивний.....		<input type="checkbox"/>
Виявлено істотні недоліки .....		<input type="checkbox"/>
Заборонено або обмежено використання транспортного засобу через недоліки, що загрожують безпеці руху..		<input type="checkbox"/>
12. Різні/примітки: .....		
13. Уповноважений орган/його представник або інспектор, що виконав перевірку		
Підписи:		
Уповноваженого органа/представник або інспектор	Водій	

**Примітки:**<sup>(a)</sup> Категорія транспортного засобу згідно зі статтею 2 Директиви 2007/47/ЄС.<sup>(b)</sup> Кількість сидінь, включаючи сидіння водія (пункт S.1 свідоцтва про реєстрацію).<sup>(c)</sup> У разі наявності.<sup>(d)</sup> «Перевірений» означає, що перевірено принаймні один або більше з позицій для перевірки, наведених у додатках II або III до Директиви 2014/47/ЄС, перевірено наявність незначних недоліків або стверджується, немає жодних недоліків.<sup>(e)</sup> Недоліки зазначено на звороті<sup>(f)</sup> Методи перевірки та настанови для оцінювання недоліків згідно з додатками II і III до Директиви 2014/47/ЄС.

## (зворотний бік)

<b>0.</b>	<b>ІДЕНТИФІКАЦІЯ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ</b>	1.4.	Функціонування та ефективність стоянкової гальмової системи	4.4.3.	Відповідність вимогам	6.1.4.	Бампери, боковий захист і задні захисні пристрої
0.1.	Ресстраційний номер			4.4.4.	Частота миготіння	6.1.5.	Закріплення запасного колеса
0.2.	Ідентифікаційний номер транспортного засобу/серійний номер шасі/	1.4.1.	Функціонування	4.5.	Передні та задні протитуманні ліхтарі	6.1.6.	Механізми з'єднання та буксирне обладнання
<b>1.</b>	<b>СИСТЕМА ГАЛЬМУВАННЯ</b>	1.4.2.	Ефективність	4.5.1.	Стан та функціонування	6.1.7.	Силова передача
1.1.	Механічний стан та функціонування	1.5.	Функціонування системи гальмування тривалої дії	4.5.2.	Установлення	6.1.8.	Закріплення двигуна
1.1.1.	Обмежувач ходу педалі робочого гальма	1.6.	Антиблокувальна гальмова система	4.5.3.	Перемикання	6.1.9.	Функціонування двигуна
1.1.2.	Стан педалі/рукоятки та вільний хід пристрою управління гальмом	<b>2.</b>	<b>СИСТЕМА КЕРМУВАННЯ</b>	4.5.4.	Відповідність вимогам	6.2.	Кабіна та кузов
1.1.3.	Вакуумний насос або компресор та ресивери	2.1.	Технічний стан	4.6.	Ліхтарі заднього ходу	6.2.1.	Технічний стан
1.1.4.	Манометр або індикатор попередження падіння тиску	2.1.1.	Стан кермового механізму	4.6.1.	Стан та функціонування	6.2.2.	Закріплення
1.1.5.	Ручний кран стоянкового гальма	2.1.2.	Стан закріплення системи гальмування	4.6.2.	Перемикання	6.2.3.	Двері та дверні замки
1.1.6.	Урухомник стоянкового гальма, рукоятка управління, храповий механізм стоянкового гальма	2.1.3.	Стан з'єднанні системи кермування	4.6.3.	Відповідність вимогам	6.2.4.	Підлога (днище)
1.1.7.	Гальмові клапани (зворотні, розвантажувальні, регулюючі)	2.1.4.	Функціонування з'єднанні системи кермування	4.7.	Ліхтар(-і) освітлення заднього номерного знаку	6.2.5.	Сидіння водія
1.1.8.	З'єднання з гальмовими системами причепа (електричні та пневматичні)	2.1.5.	Підсилювач системи кермування	4.7.1.	Стан та функціонування	6.2.6.	Інші сидіння
1.1.9.	Ресивер енергії стисненого повітря	2.2.	Кермо та кермова колонка	4.7.2.	Відповідність вимогам	6.2.7.	Органи управління
1.1.10.	Підсилювачі гальмової системи, головний циліндр (гідралічної системи)	2.2.1.	Стан керма	4.8.	Світлодіодівачі, марковини з покращеними світлодіодівачими характеристиками та задні маркувальні таблички	6.2.8.	Сходи кабіни
1.1.11.	Жорсткі трубопроводи гальмової системи	2.2.2.	Кермова колонка	4.8.1.	Стан	6.2.9.	Інші зовнішні та внутрішні пристрої та обладнання
1.1.12.	Гнучкі шланги гальмової системи	2.3.	Люфт керма	4.8.2.	Відповідність вимогам	6.2.10.	Бризковики (крила), пристрої гасіння бризок
1.1.13.	Гальмові накладки і колодки	2.4.	Кути усталення колес	4.9.	Сигнали, обов'язкові для освітлювального обладнання	<b>7.</b>	<b>ІНШЕ ОБЛАДНАННЯ</b>
1.1.14.	Гальмові барабани, диски	2.5.	Поворотний круг керованої осі причепа	4.9.1.	Стан та функціонування	7.1.	Ремені безпеки та їх фіксатори
1.1.15.	Гальмові троси, тяги, важелі, з'єднання	<b>3.</b>	<b>ОГЛЯДОВІСТЬ</b>	4.9.2.	Відповідність вимогам	7.1.1.	Безпечність закріплення
1.1.16.	Підсилювачі гальмових механізмів (зокрема, пружинні гальма або колісні гідравлічні циліндри)	3.1.	Поле огляду	4.10.	Електричні джгути між тягачем і причепом або напівпричепом	7.1.2.	Загальний стан
1.1.17.	Регулятор гальмових сил	3.2.	Стан стекол	4.11.	Електрична мережа	7.1.3.	Обмежувач натягу ремня безпеки
1.1.18.	Механізми автоматичного регулювання та індикатори зносу	3.3.	Дзеркала заднього виду	4.12.	Додаткові ліхтарі та світлодіодівачі	7.1.4.	Попередній натяг ремня ременів безпеки
1.1.19.	Система уповільнення (якщо встановлена або обов'язкова)	3.4.	Склоочисники вітрового скла	4.13.	Акумуляторна батарея	7.1.5.	Подушка(-и) безпеки
1.1.20.	Автоматичність дії гальм причепа	3.5.	Обмивачі вітрового скла	<b>5.</b>	<b>ОСІ, КОЛЕСА, ШНИ ТА ПІДВІСКА</b>	7.1.6.	Система пневматичних подушок безпеки (SRS)
1.1.21.	Гальмова система в цілому	3.6.	Система проти-спітніння скла	5.1.	Осі	7.2.	Вогнегасник
1.1.22.	Клапани контрольного виводу	<b>4.</b>	<b>ФАРИ, СВІТЛОВІДІВЧАЧІ, ЕЛЕКТРООБЛАД- НАННЯ</b>	5.1.1.	Осі	7.3.	Замки та пристрій проти викрадення
1.2.	Функціонування та ефективність робочої гальмової системи	4.1.	Фари дальнього і ближнього світла	5.1.2.	Цапфа колеса	7.4.	Трикутний знак аварійної зупинки
1.2.1.	Функціонування	4.1.1.	Стан та функціонування	5.1.3.	Підшипники колеса	7.5.	Аптечка першої допомоги
1.2.2.	Ефективність	4.1.2.	Відрегулювання	5.2.	Колеса та шини	7.6.	Противідкотні упори
1.3.	Функціонування системи аварійного гальма та її ефективність	4.1.3.	Перемикання	5.2.1.	Магочина ходового колеса	7.7.	Попереджувальний звуковий сигнал
1.3.1.	Функціонування	4.1.4.	Відповідність вимогам	5.2.2.	Колеса	7.8.	Спідометр
1.3.2.	Ефективність	4.1.5.	Пристрої для регулювання кута нахилу фар	5.2.3.	Пневматичні шини	7.9.	Тахограф
		4.1.6.	Пристрої очищення фар ближнього і дальнього світла	5.3.	Підвіска	7.10.	Обмежувач швидкості
		4.2.	Передні, бокові, задні, габаритні контурні ліхтарі	5.3.1.	Ресорні пружини та стабілізатори	7.11.	Одометр
		4.2.1.	Стан та функціонування	5.3.2.	Амортизатори	7.12.	Електронна система контролю курсової стійкості (ESC)
		4.2.2.	Перемикання	5.3.3.	Торсіони, штовхальні штанги, поперечні важелі та важелі підвіски	<b>8.</b>	<b>ЕМІСІЇ</b>
		4.2.3.	Відповідність вимогам	5.3.4.	Осі балансира підвіски	8.1.	Система зниження шуму
		4.3.	Стоп-сигнали	5.3.5.	Пневматична підвіска	8.2.	Спалани
		4.3.1.	Стан та функціонування	<b>6.</b>	<b>ШАСІ ТА ЗАКРІПЛЕНІ НА ШАСІ ЕЛЕМЕНТИ</b>	8.2.1.	Викиди бензинового двигуна
		4.3.2.	Перемикання	6.1.	Шасі або рама та елементи закріплені на них	8.2.1.1.	Обладнання, що контролює шкідливі викиди
		4.3.3.	Відповідність вимогам	6.1.1.	Загальний стан	8.2.1.2.	Газоподібні шкідливі викиди
		4.4.	Показники поворотів та аварійна сигналізація	6.1.2.	Випускні трубопроводи спалін та глушники	8.2.2.	Спалани дизеля
		4.4.1.	Стан та функціонування	6.1.3.	Паливні бак та трубопроводи (включаючи паливний бак та трубопроводи підігрівача)	8.2.2.1.	Обладнання, яким контролюють викиди спалін
		4.4.2.	Перемикання			8.2.2.2.	Димність
						8.3.	Заглушення електромагнітних завад
						8.4.	Інші пункти, пов'язане із захистом довкілля
						8.4.1.	Видимі витоки диму
						8.4.2.	Витоки рідини

## ДАТОК V

### ЗРАЗОК ФОРМИ ДОПОВІДІ КОМІСІЇ

Типова форма повинна бути виконана в електронному вигляді та надіслана електронною поштою, використовуючи стандартне програмне забезпечення.

Кожна держава-член встановлює:

- зведену таблицю, а також
- для кожної країни реєстрації транспортних засобів розглядається більш детально: окрема докладна таблиця, яка містить інформацію про перевірені і виявлених недоліків для кожної категорії транспортного засобу.

#### Зведена таблиця усіх (початкових і поглиблених) перевірок

	Держа-член, яка складає доповідь	Наприклад, Бельгія	Період від	Рік [X]	до	Рік [X+1]
--	--	-----------------------	---------------	------------	----	--------------



Szwecja																		
Zjednoczone Królestwo																		
Albania																		
Andora																		
Armenia																		
Azerbejdżan																		
Białoruś																		
Bośnia i Hercegowina																		
Gruzja																		
Kazachstan																		
Liechtenstein																		
Monako																		
Czarnogóra																		
Norwegia																		
Republika Mołdawii																		
Federacja Rosyjska																		
San Marino																		
Serbia																		
Szwajcaria																		
Tadżykistan																		
Turcja																		
Turkmeniistan																		
Ukraina																		
Uzbekistan																		
Była jugosłowiańska republika																		

Macedonii																		
Inne kraje trzecie (należy je wymienić)																		

(<sup>1</sup>) Показати істотні або небезпечні недоліки КТЗ, які не пройшли перевірку відповідно до Додатку IV.

### Висновки поглибленого контролю

Держава-член, яка складає доповідь:	Наприклад, Belgia				
Назва держави-члена, яка складає звіт					
Місце реєстрації:	Наприклад, Bulgaria	Період: від	01/рік [X]	до	12/рік [X+1]
Назва місця реєстрації КТЗ					

Kategoria pojazdu:	N <sub>2</sub>		N <sub>3</sub>		M <sub>2</sub>		M <sub>3</sub>		O <sub>3</sub>		O <sub>4</sub>		T5		Інші категорії (факультативно)		Разом		
	Кількість КТЗ, які не перевірені	Кількість КТЗ, які не перевірені	Кількість КТЗ, перевірених	Кількість КТЗ, які не перевірені	Кількість КТЗ, перевірених	Кількість КТЗ, які не перевірені	Кількість КТЗ, які не перевірені	Кількість КТЗ, перевірених	Кількість КТЗ, які не перевірені	Кількість КТЗ, перевірених	Кількість КТЗ, які не перевірені	Кількість КТЗ, перевірених	Кількість КТЗ, які не перевірені	Кількість КТЗ, перевірених	Кількість КТЗ, які не перевірені	Кількість КТЗ, перевірених	Кількість КТЗ, які не перевірені	Кількість КТЗ, перевірених	

### Детальні недоліки

	Перевірено	Виявлено	Перевірено	Виявлено	Перевірено	Виявлено	Перевірено	Виявлено	Перевірено	Виявлено	Перевірено	Виявлено	Перевірено	Виявлено	Перевірено	Виявлено	Перевірено	Виявлено	
(0) Ідентифікація КТЗ																			
(1) Гальмові системи																			
(2) Систем а керування																			

(3) Оглядові ість																			
(4) Засоби освітлення, елементи електричної системи																			
(5) Осі, колеса, шини, підвіска																			
(6) Шасі і елементи, прикріплені до шасі																			
(7) Інше обладнання, в т.ч. тахограф, обмежувач швидкості																			
(8) Викиди, вт. Ч. емісія с палин, витоки палива. олив																			
(9) Додаткові випробування для КТЗ категорій M <sub>2</sub> і M <sub>3</sub>																			
(10) Закріплення вантажу																			
<b>Детальна інформація про недоліки (за бажанням)</b>																			
1.1.1																			
1.1.2																			
...																			
2.1.1																			

2.1.2																		
...																		
3.1																		
3.2																		
...																		
20.6.2																		
30																		
Загальна кількість виявлених недоліків																		
<sup>(1)</sup> Показати істотні або небезпечні недоліки КТЗ, які не пройшли перевірку відповідно до Додатку IV.																		

(<sup>1</sup>) OJ C 44, 15.2.2013, p 128

(<sup>2</sup>) Position of the European Parliament of 11 March 2014 (not yet published in the Official Journal) and decision of the Council of 24 March 2014. (*Позиція Європейського Парламенту від 11 березня 2014 року (ще не опубліковано в Офіційному журналі) і Рішення Ради від 24 березня 2014 року*)

(<sup>3</sup>) Regulation (EC) No 1071/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 establishing common rules concerning the conditions to be complied with to pursue the occupation of road transport operator and repealing Council Directive 96/26/EC. (OJ L 300, 14.11.2009, p. 51). (*Регламент Європейського Парламенту та Ради (ЄС) № 1071/2009 від 21 жовтня 2009 про встановлення загальних правил, що стосуються професії автотранспортного оператора і визнання такою, що втратила чинність Директиви Ради 96/26 / ЄС*).

(<sup>4</sup>) Directive 2007/46/EC of the European Parliament and the Council of 5 September 2007 establishing a framework for the approval of motor vehicles and their trailers, and of systems, components and separate technical units intended for such vehicles (OJ L 263, 9.10.2007, p. 1). (*Директива 2007/46/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 5 вересня 2007 року, що встановлює основи для затвердження механічних транспортних засобів та їхніх причепів, а також систем, компонентів та окремих технічних пристроїв, призначених для таких транспортних засобів*).

(<sup>5</sup>) Directive 2000/30/EC of the European Parliament and of the Council of 6 June 2000 on the technical roadside inspection of the roadworthiness of commercial vehicles circulating in the Community (OJ L 203, 10.8.2000, p. 1). (*Директива 2000/30/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 6 червня 2000 про придорожню перевірку придатності до експлуатації комерційних транспортних засобів, що переміщуються в Співтоваристві*).

(<sup>6</sup>) Directive 2006/22/EC of the European Parliament and of the Council of 15 March 2006 on minimum conditions for the implementation of Council Regulations (EEC) No 3820/85 and (EEC) No 3821/85 concerning social legislation relating to road transport activities and repealing Council Directive 88/599/EEC (OJ L 102, 11.4.2006, p. 35). (*Директива 2006/22/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 15 березня 2006 про мінімальні умов для реалізації Регламенту Ради (ЄС) № 3820/85 і (ЄС) № 3821/85 щодо соціального законодавства, що стосується діяльності дорожнього транспорту та визнає такою, що втратила чинність, Директиву Ради 88/599/ЄС*).

(<sup>7</sup>) Directive 2014/45/EU of the European Parliament and of the Council of 3 April 2014 on periodic roadworthiness tests for motor vehicles and their trailers and repealing Directive 2009/40/EC (see page 51 of this Official Journal). (*Директива 2014/45 / ЄС від 3 квітня 2014 про періодичну перевірку придатності до*

експлуатації автотранспортних засобів та їхніх причепів, яка визнає такою, що втратила чинність, Директиву 2009/40/ЄС).

(<sup>8</sup>) Regulation (EC) No 561/2006 of the European Parliament and of the Council of 15 March 2006 on the harmonisation of certain social legislation relating to road transport and amending Council Regulations (EEC) No 3821/85 and (EC) No 2135/98 and repealing Council Regulation (EEC) No 3820/85 (OJ L 102, 11.4.2006, p. 1). *(Регламент (ЄС) № 561/2006 Європейського Парламенту та Ради від 15 березня 2006 року щодо гармонізації певного соціального законодавства, що стосується автодорожнього транспорту та вносить зміни до Регламенту Ради (ЄС) № 3821/85 і (ЄС) № 2135/98 і також скасовує Регламент Ради (ЄС) № 3820/85).*

(<sup>9</sup>) Council Regulation (EEC) No 3821/85 of 20 December 1985 on recording equipment in road transport (OJ L 370, 31.12.1985, p. 8). *(Регламент Ради (ЄС) № 3821/85 від 20 грудня 1985 року про записуючу апаратуру на автомобільному транспорті).*

(<sup>10</sup>) Regulation (EU) No 182/2011 of the European Parliament and of the Council of 16 February 2011 laying down the rules and general principles concerning mechanisms for control by the Member States of the Commission's exercise of implementing powers (OJ L 55, 28.2.2011, p. 13). *(Постанова Європейського Парламенту та Ради Регламенту (ЄС) № 182/2011 від 16 лютого 2011 року, що встановлює правила і загальні принципи, які стосуються механізмів контролю з боку держав-членів виконавчих повноважень Комісії).*

(<sup>11</sup>) Commission Recommendation 2010/379/EU of 5 July 2010 on the risk assessment of deficiencies detected during technical roadside inspections (of commercial vehicles) in accordance with Directive 2000/30/EC (OJ L 173, 8.7.2010, p. 97). *(Рекомендація Комісії 2010/379 / ЄС від 5 липня 2010 року про оцінку ризику недоліків, виявлених під час придорожніх перевірок (транспортних засобів) відповідно до Директиви 2000/30/ЄС Європейського парламенту та Ради).*

(<sup>12</sup>) Directive 2003/37/EC of the European Parliament and the Council of 26 May 2003 on type-approval of agricultural or forestry tractors, their trailers and interchangeable towed machinery, together with their systems, components and separate technical units and repealing Directive 74/150/EEC (OJ L 171, 9.7.2003, p. 1). *(Директива 2003/37 / ЄС Європейського Парламенту та Ради від 26 травня 2003 про затвердження типу сільськогосподарських та лісгосподарських тракторів, їх причепів і змінної причіпної техніки, разом з їх системами, компонентами та окремими технічними вузлами і визнає Директиву 74/150/ЄС такою, що втратила чинність).*

(<sup>13</sup>) Transposed by Directive 2008/68/EC of the European Parliament and of the Council of 24 September 2008 on the inland transport of dangerous goods (OJ L 260, 30.9.2008, p. 13), as amended by, inter alia, Commission Directive 2012/45/EU (OJ L 332, 4.12.2012, p. 18). *(Транспонована Директива 2008/68/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 24 вересня 2008 року для внутрішніх перевезень небезпечних вантажів (ОJ L 260, 30.9.2008, стор. 13), з поправками, внесеними, зокрема, Директивою Комісії 2012/45/ЄС).*

(<sup>14</sup>) Council Directive 95/50/EC of 6 October 1995 on uniform procedures for checks on the transport of dangerous goods by road (OJ L 249, 17.10.1995, p. 35). *(Директива Ради 95/50 / ЄС від 6 жовтня 1995 року щодо однакових процедур для перевірки з перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом).*