

Този документ е средство за документиране и не обвързва институциите

► **V** **ДИРЕКТИВА 2000/30/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**
от 6 юни 2000 година
относно крайпътните технически проверки на движещите се на територията на Общността
търговски превозни средства
(ОВ L 203, 10.8.2000, стр. 1)

Изменена с

		Официален вестник		
		№	страница	дата
► <u>M1</u>	Директива 2003/26/ЕО на Комисията от 3 април 2003 година	L 90	37	8.4.2003



ДИРЕКТИВА 2000/30/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 6 юни 2000 година

**относно крайпътните технически проверки на движещите се на
територията на Общността търговски превозни средства**

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 71, параграф 1, букви в) и г) от него,

като взеха предвид предложението на Комисията ⁽¹⁾,

като взеха предвид становището на Икономическия и социален комитет ⁽²⁾,

след провеждане на консултации с Комитета на регионите,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора ⁽³⁾,

като имат предвид, че:

- (1) Нарастването на пътното движение поставя пред държавите-членки проблеми, свързани с безопасността и околната среда със сходно естество и степен на сериозност.
- (2) В интерес на пътната безопасност, опазването на околната среда и справедливата конкуренция товарните автомобили трябва да се използват само при поддържане на висока степен на техническа изправност.
- (3) В съответствие с Директива 96/96/ЕО от 20 декември 1996 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки относно техническите прегледи на моторните превозни средства и техните ремаркета ⁽⁴⁾, търговските превозни средства ежегодно преминават преглед, който се извършва от оправомощен орган.
- (4) Член 4 от Директива 94/12/ЕО ⁽⁵⁾ предвижда многостранен подход към аспектите на икономическата ефективност на мерките за намаляване на замърсяването, което се предизвиква от автомобилния транспорт; европейската програма „Ауто-ойл I“ („Auto-oil I“) съчета този подход и направи обективна оценка на икономически най-ефективните мерки в областта на автомобилните технологии, качеството на горивото, наблюдението и поддръжката, както и нетехнически мерки за намаляване на емисиите от автомобилния транспорт.

⁽¹⁾ ОВ С 190, 18.6.1998 г., стр. 10, и ОВ С 116Е, 26.4.2000 г., стр. 7.

⁽²⁾ ОВ С 407, 28.12.1998 г., стр. 112.

⁽³⁾ Становище на Европейския парламент от 9 февруари 1999 г. (ОВ С 150, 28.5.1999 г., стр. 27), Обща позиция на Съвета от 2 декември 1999 г. и Решение на Европейския парламент от 14 март 2000 г. (все още непубликувани в *Официален вестник*). Решение на Съвета от 13 април 2000 г.

⁽⁴⁾ ОВ L 46, 17.2.1997 г., стр. 1. Директива, изменена с Директива 1999/52/ЕО на Комисията (ОВ L 142, 5.6.1999 г., стр. 26).

⁽⁵⁾ Директива 94/12/ЕО на Европейския парламент и Съвета от 23 март 1994 г. относно мерките, които следва да се предприемат срещу замърсяването на въздуха от емисии от моторните превозни средства и относно изменение на Директива 70/220/ЕО (ОВ L 100, 19.4.1994 г., стр. 42).

▼B

- (5) С оглед на този подход Европейският парламент и Съветът приема Директива 98/70/ЕО ⁽¹⁾, насочена към подобряване на качеството на горивото, а с оглед установяването на по-стриктни стандарти за емисиите — Директива 98/69/ЕО ⁽²⁾ относно лични и леки търговски превозни средства и Директива 1999/96/ЕО ⁽³⁾ относно тежкотоварни автомобили.
- (6) Настоящата директива представлява част от същия подход, но от гледна точка на опазването на околната среда би било по-ефективно на този етап да не се затагват изискванията по отношение на техническите прегледи, които са установени в Директива 96/96/ЕО, а да се предвидят крайпътни технически проверки, за да се гарантира прилагането на тази директива през цялата година.
- (7) Регламентираният годишен технически преглед фактически се преценява като недостатъчен, за да се гарантира, че търговските превозни средства са технически изправни през цялата година.
- (8) Ефективното прилагане посредством допълнителна целева крайпътна техническа проверка е важна рентабилна мярка за контролиране на стандарта на поддръжка на товарните автомобили на пътя.
- (9) Крайпътните технически проверки трябва да се извършват без дискриминация на основата на националността на водача или страната на регистрация, или пускането в движение на търговските превозни средства.
- (10) Методът на подбор за извършване на проверка трябва да се основава на целеви подход при полагане на максимални усилия за идентифициране на превозните средства, за които има най-вероятни признаци за лоша поддръжка, като по този начин се повишава оперативната ефективност на органите и се свеждат до минимум разходите и забавянето за водачи и превозвачи.
- (11) В случай на сериозни неизправности в провереното превозно средство трябва да има възможност за отправяне на искане до компетентните органи на държавата-членка, в която е регистрирано превозното средство или в която то е пуснато в движение, да предприемат подходящи мерки и да информират отправилата искането държава-членка за всички взети последващи мерки.
- (12) Мерките, които са необходими за изпълнение на настоящата директива, се приемат в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. относно установяването на

⁽¹⁾ Директива 98/70/ЕО на Европейския парламент и Съвета от 13 октомври 1998 г. относно качеството на бензиновите и дизеловите горива и относно изменение на Директива 93/12/ЕИО на Съвета (ОВ L 350, 28.12.1998 г., стр. 58).

⁽²⁾ Директива 98/69/ЕО на Европейския парламент и Съвета от 13 октомври 1998 г. относно мерките, които следва да се предприемат срещу замърсяването на въздуха от емисии от моторните превозни средства и относно изменение на Директива 70/220/ЕИО (ОВ L 350, 28.12.1998 г., стр. 1).

⁽³⁾ Директива 1999/96/ЕО на Европейския парламент и Съвета от 13 декември 1999 г. относно сближаване на законодателствата на държавите-членки във връзка с мерките, които следва да се предприемат срещу изпускането на газове и механични замърсители от двигатели с компресионно запалване, които са предназначени за употреба в превозни средства, и срещу изпускането на газообразни замърсители от двигатели с положително електрическо запалване, работещи с природен или втечен петролен газ, предназначени за употреба в превозните средства и относно изменение на Директива 88/77/ЕИО на Съвета (ОВ L 44, 16.2.2000 г., стр. 1).

▼B

процедурите за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията ⁽¹⁾.

- (13) В съответствие с принципите на субсидиарност и пропорционалност, изложени в член 5 от Договора, целите на предложеното действие, а именно установяването на режим за крайпътни проверки на движещите се на територията на Общността товарни автомобили, не могат да бъдат достигнати в достатъчна степен от държавите-членки и следователно, предвид мащаба на действието, могат да бъдат по-добре постигнати на общностно равнище; настоящата директива не излиза извън рамките на необходимото за тази цел,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

1. За да се подобрят пътната безопасност и околната среда, целта на настоящата директива е да се гарантира, че движещите се на териториите на държавите-членки на Общността, търговски превозни средства по-пълно отговарят на определени технически условия, наложени от Директива 96/96/ЕО.

2. Настоящата директива установява определени условия за крайпътни технически проверки на движещите се на територията на Общността търговски превозни средства.

3. Без да се засягат разпоредбите на регламентите на Общността, настоящата директива, въпреки всичко, не засяга правото на държавите-членки да извършват проверки, които не са предвидени в настоящата директива, или да проверяват други аспекти на автомобилния транспорт, и по-специално тези, които се отнасят за търговските превозни средства. От друга страна, в контекста на проверките, които не са предмет на настоящата директива, нищо не възпрепятства дадена държава-членка да проверява изброените в приложение I елементи на други места, освен обществените пътища.

Член 2

По смисъла на настоящата директива:

- а) „търговско превозно средство“ са тези моторни превозни средства и ремаркета, които са определени в категории 1, 2 и 3 от приложение I към Директива 96/96/ЕО;
- б) „крайпътна техническа проверка“ означава проверка от техническо естество, която не е обявена от органите и следователно е внезапна, на движещо се на територията на дадена държава-членка търговско превозно средство, която се извършва на обществен път от или под контрола на компетентните органи;
- в) „технически преглед“ означава проверка на техническото състояние на дадено превозно средство съгласно предвидените изисквания в приложение II към Директива 96/96/ЕО.

Член 3

1. Всяка държава-членка провежда такива крайпътни технически проверки, с които да постигне заявените в член 1 цели по отношение на търговските превозни средства, които са предмет

⁽¹⁾ ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.

▼B

на настоящата директива, като взема предвид приложимите за тези превозни средства национални разпоредби, съгласно Директива 96/96/ЕО.

2. Всяка крайпътна техническа проверка се извършва без дискриминация на основата на националността на водача или на страната на регистрацията или пускане в движение на търговското превозно средство, като се има предвид необходимостта от свеждане до минимум на свързаните с това разходи и забавяне на водачи и превозвачи.

Член 4

1. Крайпътна техническа проверка включва един, два или всички посочени по-долу елементи:

- а) визуална проверка на състоянието на поддръжка на търговското превозно средство в спряло положение;
- б) проверка на посочения в член 5 последен протокол за извършена крайпътна техническа проверка или на документите, удостоверяващи техническата изправност на превозното средство, и по-специално в случай на превозно средство, което е регистрирано или пуснато в движение в държава-членка — доказателство, че търговското превозно средство е преминало задължителния технически преглед в съответствие с Директива 96/96/ЕО;
- в) проверка за неизправности, обхващаща един, повече от един или всички подлежащи на проверка елементи, които са изброени в приложение I, точка 10.

2. Проверка на спирачните системи и емисиите на отработени газове се извършва в съответствие с определените в приложение II правила.

3. Преди извършване на проверка на елементите, които са изброени в приложение I, точка 10, проверяващият взема предвид последното удостоверение за технически преглед и/или последния протокол за извършена крайпътна техническа проверка, който водачът може да представи.

Проверяващият може да вземе предвид и всякакво друго представено според случая от водача удостоверение за безопасност, издадено от упълномощен орган.

Когато тези удостоверения и/или протокол доказват, че през предходните три месеца е извършена проверка на някой от изброените в приложение I, точка 10 елементи, този елемент не се проверява отново, освен ако няма основателна причина за това, по-специално въз основа на очевиден дефект и/или неизправност.

Член 5

1. Протоколът за крайпътна техническа проверка, отнасящ се до посочената в член 4, параграф 1, буква в) проверка, се изготвя от държавния орган или инспектора, извършил проверката. Образец на този протокол е даден в приложение I, като в точка 10 са дадени елементите, предмет на проверката. Органът или инспекторът трябва да нанесе отметка в съответните квадратчета. Протоколът трябва да се връчи на водача на търговското превозно средство.

2. В случай, че държавният орган или инспекторът счита, че недостатъците в поддръжката на търговско превозно средство могат да представляват риск за безопасността, по-специално по отношение на спирането, който да оправдава по-нататъшна проверка, търговското превозно средство може да бъде подложено на по-щателна проверка в намиращ се в близост

▼B

контролно-технически пункт, определен от държавата-членка в съответствие с член 2 от Директива 96/96/ЕО.

Ако по време на посочената в член 4, параграф 1 крайпътна техническа проверка или по време на посочената в първата алинея по-щателна проверка се установи, че търговско превозно средство представлява сериозен риск за пътниците или за другите участници в пътното движение, превозното средство може да бъде спряно от движение до отстраняване на откритите опасни неизправности.

Член 6

На всеки две години до 31 март държавите-членки съобщават на Комисията събраните данни за предходните две години, касаещи броя на проверените търговски превозни средства, класифицирани по категории в съответствие с приложение I, точка 6 и по страна на регистрация, както и проверените елементи и установените дефекти въз основа на приложение I, точка 10.

Първите представени данни обхващат период от две години, считано от 1 януари 2003 г.

Комисията предава тази информация на Европейския парламент.

Член 7

1. Държавите-членки си оказват съдействие при прилагането на настоящата директива. По-специално, те взаимно си предоставят информация за компетентния/ите орган/и, които отговарят за извършване на проверките и имената на лицата за контакт.

2. Сериозни неизправности на търговско превозно средство, собственост на непребиваващ, и по-специално неизправности, водещи до забрана за ползване на превозното средство, се докладват на компетентните органи на държавата-членка, в която превозното средство е регистрирано или пуснато в движение, като за целта се използва посоченият в приложение I образец на доклад, без това да накърнява правото за съдебно преследване в съответствие с действащото законодателство в държавата-членка, в която е регистрирана неизправността.

Без да се засягат разпоредбите на член 5, компетентните органи на държавата-членка, в която е установена сериозна неизправност на търговско превозно средство, собственост на непребиваващ, могат да поискат от компетентните органи на държавата-членка, в която превозното средство е регистрирано или пуснато в движение, да предприеме подходящи мерки по отношение на нарушителя, като например да подложи превозното средство на нов технически преглед.

Компетентните органи, до които е отправено такова искане, уведомяват компетентните органи на държавата-членка, в която са установени неизправностите на търговско превозно средство, за всички предприети по отношение на нарушителя мерки.

Член 8

Измененията, които са необходими за привеждане в съответствие на приложение I и за привеждане в съответствие с техническия напредък в областта на изискванията, определени в Приложение II, се извършват съгласно процедурата, описана в член 9, параграф 2.

Все пак, такива изменения не трябва да водят до разширяване на приложното поле на настоящата директива.



Член 9

1. Комисията се подпомага от Комитета за привеждане в съответствие с техническия напредък, създаден по силата на член 8 от Директива 96/96/ЕО и по-долу наричан „Комитет“.

2. Когато се правят позовавания на настоящия параграф, се прилагат членове 5 и 7 от Решение 1999/468/ЕО в съответствие с разпоредбите на член 8 от него.

Предвиденият в член 5, параграф 6 от Решение 1999/468/ЕО период се определя на три месеца.

3. Комитетът приема свой процедурен правилник.

Член 10

Държавите-членки изготвят разпоредби за санкциите за водачи или превозвачи, които не спазват техническите изисквания, които се проверяват въз основа на настоящата директива.

Те предприемат всички необходими мерки, за да гарантират прилагането на тези мерки. Така предвидените санкции са ефективни, съразмерни и възпиращи.

Член 11

В срок от една година след получаване на посочените в член 6 данни от държавите-членки Комисията представя на Съвета доклад за прилагането на настоящата директива, заедно с обобщение на постигнатите резултати.

Първият доклад обхваща период от две години, считано от 1 януари 2003 г.

Член 12

1. Държавите-членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива, най-късно до 6 юни 2002 г. Те незабавно информират Комисията за това.

2. Когато държавите-членки приемат тези мерки, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условията и редът на позоваване се определят от държавите-членки.

3. Държавите-членки съобщават на Комисията текстовете от националното законодателство, които те приемат в областта, уредена от настоящата директива.

Член 13

Настоящата директива влиза в сила в деня на публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейските общности*.

Член 14

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.



ПРИЛОЖЕНИЕ I

ОБРАЗЕЦ НА ПРОТОКОЛ ЗА КРАЙПЪТНА ТЕХНИЧЕСКА ПРОВЕРКА, ВКЛЮЧВАЩ СПИСК НА ПОДЛЕЖАЩИТЕ НА ПРОВЕРКА ЕЛЕМЕНТИ

(Директива 2000/30/ЕО)

1. Място на проверката
2. Дата
3. Час
4. Знак за националност на превозното средство и регистрационен номер
5. Знак за националност и регистрационен номер на ремарке/полуремарке
6. Клас на превозното средство

(а) ☐ Лекотоварен автомобил (от 3,5 до 12 т) ⁽¹⁾	(д) ☐ Камион (над 12 т) ⁽²⁾
(б) ☐ Ремарке ⁽²⁾	(е) ☐ Полуремарке ⁽⁶⁾
(в) ☐ Автовлак ⁽³⁾	(ж) ☐ Съчленено превозно средство ⁽⁷⁾
(г) ☐ Автобус ⁽⁴⁾	
7. Транспортна фирма/адрес
8. Националност
9. Водач

⁽¹⁾ Моторни превозни средства с най-малко четири колела, използвани за превоз на товари и с максимална маса над 3,5 т, но по-малко от 12 т (категория N2).

⁽²⁾ Всяко превозно средство, предназначено за прикачване към моторно превозно средство, с изключение на полуремаркета, които поради дизайна и оборудването си се използват за превоз на товари; ремаркета с максимална маса над 3,5 т, но по-малко от 10 т (категория O3); ремаркета с максимална маса над 10 т (категория O4).

⁽³⁾ Моторно превозно средство, предназначено за превоз на товари, чиято максимална маса е над 3,5 т (категории N2 и N3) с прикачено ремарке (категории O3 и O4).

⁽⁴⁾ Моторни превозни средства с най-малко четири колела, използвани за превоз на пътници, с повече от осем места плюс мястото на шофьора (категории M2 и M3).

⁽⁵⁾ Моторни превозни средства с най-малко четири колела, използвани за превоз на товари и с максимална маса над 12 т (категория N3).

⁽⁶⁾ Всяко превозно средство, предназначено за прикачване към моторно превозно средство по такъв начин, че полуремаркетото е върху моторното превозно средство и значителна част от теглото му или от теглото на товара в него се поема от това превозно средство, и което поради дизайна и оборудването си се използва за превоз на товари (категории O3 и O4).

⁽⁷⁾ Влекач с прикачено полуремарке.

▼ B

10. Списък за проверка:

	проверен	непроверен	неизправен
(а) спирачна система и компоненти ⁽¹⁾	☐	☐	☐
(б) система за отвеждане на отработени газове ⁽¹⁾	☐	☐	☐
(в) димност (дизел) ⁽¹⁾	☐	☐	☐
(г) отработени газове (бензин, природен или втечен петролен газ) ⁽¹⁾	☐	☐	☐
(д) кормилни задвижващи устройства	☐	☐	☐
(е) светлини, осветление и сигнални устройства	☐	☐	☐
(ж) колела/гуми	☐	☐	☐
(з) окачване (видими дефекти)	☐	☐	☐
(и) шаси (видими дефекти)	☐	☐	☐
(й) тахограф (монтаж)	☐	☐	☐
► ⁽¹⁾ (к) ограничител на скоростта (монтиране и функциониране) ◀	☐	☐	☐
(л) следи от изтичане на гориво и/или масло	☐	☐	☐

11. Резултат от проверката:

Забрана за използване на превозното средство, което има сериозни дефекти ☐

12. Разни/забележки

13. Орган/служител или инспектор, извършил проверката

Подпис на проверяващия орган/служител или инспектор

⁽¹⁾ Тези елементи подлежат на специфични прегледи и/или проверки, както е посочено в приложение II към Директива 2000/30/ЕО.



ПРИЛОЖЕНИЕ II

ПРАВИЛА ЗА ПРЕГЛЕД И/ИЛИ ПРОВЕРКА НА СПИРАЧНИ СИСТЕМИ И ЕМИСИИ НА ОТРАБОТЕНИ ГАЗОВЕ

1. Специфични условия, касаещи спирачките

Изисква се всяка част на спирачната система и механизмите ѝ за действие да бъдат поддържани в добро и ефективно работно състояние и да бъдат правилно регулирани.

Спирачките на превозното средство трябва да изпълняват следните спирачни функции:

- а) за моторни превозни средства и техните ремаркета и полуремаркета — работна спирачка, която може да намалява скоростта на движение на превозното средство и да го спира безопасно, бързо и ефективно, независимо от условията на натоварване и наклона на пътя, по който то се движи;
- б) за моторни превозни средства и техните ремаркета и полуремаркета — спирачка за паркиране, която може да задържи неподвижно превозното средство, независимо от условията на натоварване и наклона на пътя.



2. Специални условия за отработените емисии

2.1. Превозни средства, оборудвани с двигател с принудително запалване (бензин)

- а) Когато отработените емисии не са контролирани от усъвършенствана система за регулиране, като например трипътен каталитичен конвертор, управляван от ламбда-сонда:

1. визуално инспектиране на изпускателната система с оглед да се провери дали е комплектована и в задоволително състояние, и дали няма течове;
2. визуално инспектиране на всяко монтирано от производителя оборудване за регулиране на емисиите с оглед да се провери дали е комплектовано и в задоволително състояние, и дали няма течове.

След достатъчен период на привеждане на двигателя до работен режим (като се вземат предвид препоръките на производителя) концентрацията на емисиите от въглероден окис (CO) се измерва при работа на празен ход на двигателя (двигателят е с отцепен съединител).

Максимално допустимата концентрация на CO в отработените газове е указаната от производителя на превозното средство. Когато няма такава информация или когато компетентните органи на държавите-членки решат да не я приемат като референтна стойност, концентрацията на CO не трябва да надвишава следните стойности:

- i) за превозните средства, регистрирани или въведени в първоначална експлоатация между датата, определена от държавите-членки, от която дата тези превозни средства трябва да удовлетворяват изискванията на Директива 70/220/ЕИО на Съвета ⁽¹⁾, и 1 октомври 1986 г.: CO — 4,5 об. %;
 - ii) за превозните средства, регистрирани или въведени в първоначална експлоатация след 1 октомври 1986 г.: CO — 3,5 об. %.
- б) Когато отработените емисии се контролират от усъвършенствана система за регулиране, като например трипътен каталитичен конвертор, управляван от ламбда-сонда:
 1. визуално инспектиране на изпускателната уредба с оглед да се провери дали е комплектована и дали е в задоволително състояние, и дали няма течове;

⁽¹⁾ ОВ L 76, 9.3.1970 г., стр. 1.

▼ M1

2. визуално инспектиране на всяко монтирано от производителя оборудване за регулиране на емисиите с оглед да се провери дали е комплектовано и в задоволително състояние, и дали няма течове;
3. определяне на ефикасността на системата за регулиране на емисиите чрез измерване на стойността ламбда и на концентрацията на въглероден окис (CO) в отработените газове в съответствие с разпоредбите на точка 4 или на процедурите, предложени от производителя и одобрени по време на типовото одобрение. За всяко от изпитванията двигателят се привежда до съответната работна температура в съответствие с препоръките на производителя на превозното средство;
4. емисии при изхода на изпускателната тръба — пределни стойности.

Максимално допустимата концентрация на CO в отработените газове е указаната от производителя на превозното средство. Когато тази стойност не е налице, концентрацията на CO не трябва да надвишава следните стойности:

- i) измервания, които се извършват при работа на празен ход на двигателя:

максимално допустимата концентрация на CO в отработените газове не трябва да надвишава 0,5 об. %; тя не трябва да надвишава 0,3 об. % за превозните средства, типово одобрени в съответствие с пределните стойности, указани на ред А или Б от таблицата в точка 5.3.1.4 от приложение I към Директива 70/220/ЕИО, така, както е изменена с Директива 98/69/ЕО ⁽¹⁾ или впоследствие. Когато няма възможно съответствие с Директива 70/220/ЕИО, изменена с Директива 98/69/ЕО, споменатите по-горе разпоредби се прилагат за превозните средства, регистрирани или въведени в първоначална експлоатация след 1 юли 2002 г.

- ii) измервания, които се извършват при работа на празен ход на двигателя с високи обороти, скорост на двигателя (при отцепен съединител) най-малко равна на 2000 мин⁻¹:

максимално допустимата концентрация на CO в отработените газове не трябва да надвишава 0,3 об. %; тя не трябва да надвишава 0,2 об. % за превозните средства, типово одобрени в съответствие с пределните стойности, указани на ред А или Б от таблицата в точка 5.3.1.4 от приложение I към Директива 70/220/ЕИО, така, както е изменена с Директива 98/69/ЕО или впоследствие. Когато няма възможно съответствие с Директива 70/220/ЕИО, изменена с Директива 98/69/ЕО, разпоредбите по-горе се прилагат за превозните средства, регистрирани или въведени в първоначална експлоатация след 1 юли 2002 г.

Ламбда: $1 \pm 0,03$ или според спецификациите на производителя.

- iii) за моторните превозни средства, оборудвани с бордова диагностична система (БДС) в съответствие с Директива 70/220/ЕИО, изменена с Директива 98/69/ЕО и с последващите ѝ изменения, държавите-членки могат, вместо да използват указаното в подточка i) изпитване, да контролират функционирането на системата за регулиране на емисиите, като извършват подходящо отчитане на данните на устройството БДС, като едновременно с това проверяват правилното функциониране на системата БДС.

2.2. Превозни средства, оборудвани с двигател със запалване на горивно-въздушната смес от сгъстяване (дизелов двигател)

- a) Измерване на непрозрачността на димните емисии при свободно ускорение (двигател с отцепен съединител, от скоростта при празен ход до скоростта на прекъсване на захранването), като скоростният лост е в неутрално положение и педалът на съединителя е натиснат.

- б) Привеждане на превозното средство до работно положение:

⁽¹⁾ ОВ L 350, 28.12.1998 г., стр. 1.

▼ M1

1. Превозните средства могат да бъдат контролирани без предварително привеждане до работно положение, но не и без да се установи, поради изискванията за безопасност, че двигателят е загрят и е в задоволително състояние от механична гледна точка;
 2. с изключение на предвиденото в буква г, точка 5, нито едно превозно средство не може да бъде отказано, без да е било приведено в следното състояние:
 - i) двигателят трябва да е напълно загрят: тоест температурата на маслото на двигателя, измерена с помощта на сонда в тръбата за контролиране на нивото му, трябва да е най-малко равна на 80 °C или да съответства на нормалната температура на работа, ако тя е по-ниска, или пък температурата на блока на двигателя, измерена според нивото на инфрачервеното излъчване, трябва да достигне еквивалентна стойност. Ако поради конфигурацията на превозното средство не е възможно да се извършат тези измервания, нормалната температура на работа на двигателя може да се установи по друг начин, например, въз основа на работата на вентилатора за охлаждане на двигателя;
 - ii) изпускателната система трябва да се прочисти с три резки натискания на педала на газта при празен ход на двигателя или чрез еквивалентен начин.
- в) Процедура на изпитване:
1. Визуално инспектиране на всяко монтирано от производителя оборудване за регулиране на емисиите с оглед да се провери дали е комплектовано и в задоволително състояние и дали няма течове;
 2. двигателят или турбокомпресорът трябва да работят с оборотите на празен ход преди началото на всеки цикъл на свободно ускорение. За двигателите на тежкотоварните автомобили това означава, че трябва да се изчака най-малко 10 секунди след отпускането на педала на газта;
 3. в началото на всеки цикъл на свободно ускорение педалът на газта трябва да се натисне бързо и плавно (за по-малко от една секунда), но не и прекалено рязко, така че да се постигне максимален дебит на помпата за впръскване на гориво;
 4. при всеки цикъл на свободно ускорение двигателят трябва да достигне до скоростта на прекъсване на захранването или за колите с автоматична трансмисия, скоростта, указана от производителя или ако тя не е известна, две трети от скоростта на прекъсване на захранването, преди да се отпусне педалът на газта. Това може да се разбере, например, като се наблюдава режимът на работа на двигателя или като се остави да изтече достатъчен интервал от време между момента, в който се натиска педалът на газта и момента, в който той се отпуска, тоест най-малко две секунди за превозните средства от категория 1 и 2 от приложение I.
- г) Пределни стойности:
1. Нивото на концентрация не трябва да надвишава нивото, записано на табелката в съответствие с Директива 72/306/ЕИО на Съвета ⁽¹⁾;
 2. когато няма такава информация или когато компетентните органи на държавите-членки решат да не я приемат като референтна стойност, концентрацията не трябва да надвишава обявеното от производителя ниво или следните пределни стойности на коефициента на поглъщане:

Максимален коефициент на поглъщане за:

- дизелови двигатели с обикновено всмукване: 2,5 м⁻¹;
- дизелови двигатели с турбокомпресор: 3,0 м⁻¹,

⁽¹⁾ ОВ L 190, 20.8.1972 г., стр. 1.

▼ M1

— прилага се ограничение от $1,5 \text{ m}^{-1}$ за следните превозни средства, типове одобрени в съответствие с указаните пределни стойности:

- а) на ред Б от таблицата в точка 5.3.1.4 от приложение I към Директива 70/220/ЕИО, изменена с Директива 98/69/ЕО (лекотоварни автомобили с дизелови двигатели - Евро 4);
- б) на ред Б1 от таблиците в точка 6.2.1 от приложение I към Директива 88/77/ЕИО, изменена с Директива 1999/96/ЕО (лекотоварни автомобили с дизелов двигател - Евро 4);
- в) на ред Б2 от таблиците в точка 6.2.1 от приложение I към Директива 88/77/ЕИО, изменена с Директива 1999/96/ЕО (тежкотоварни автомобили с дизелов двигател - Евро 5);
- г) на ред В от таблиците в точка 6.2.1 от приложение I към Директива 88/77/ЕИО, изменена с Директива 1999/96/ЕО (тежкотоварни автомобили - EEV),

или в съответствие с пределните стойности, дадени в последващите изменения на Директива 70/220/ЕИО, изменена с Директива 98/69/ЕО, или в съответствие с пределните стойности, дадени в последващите изменения на Директива 88/77/ЕИО, изменена с Директива 1999/96/ЕО, или в съответствие с еквивалентни пределни стойности, ако се използва друг тип апарат, различен от използвания при типовото одобрение на ЕО.

Когато няма възможно съответствие с точка 5.3.1.4 от приложение I към Директива 70/220/ЕИО, изменена с Директива 98/69/ЕО, или с точка 6.2.1 от приложение I към Директива 88/77/ЕИО, изменена с Директива 1999/96/ЕО, разпоредбите по-горе се прилагат за превозните средства, регистрирани или въведени в първоначална експлоатация след 1 юли 2008 г.;

3. тези разпоредби не се прилагат за превозните средства, регистрирани или въведени в първоначална експлоатация преди 1 януари 1980 г.;
4. превозните средства се отхвърлят, само ако средноаритметичната от наблюдаваните стойности при най-малко трите последни цикъла на свободно ускорение надвишава пределната стойност. Тази средна стойност може да се изчисли, като не се вземат предвид наблюдаваните стойности, които се отклоняват значително от измерената средна стойност, или да се получи с друг метод на статистическо изчисление, който взема предвид наличието на разлики в измерените стойности. Държавите-членки могат да ограничават броя на изпитвателните цикли за провеждане;
5. за да се избегнат ненужните изпитвания, държавите-членки могат, по изключение от разпоредбите на точка 2.2, буква г, 4, да отказват превозни средства, за които стойностите, наблюдавани през най-малко три цикъла на свободно ускорение или след циклите на прочистване, посочени в точка 2.2, буква б), 2, ii) (или при прилагане на еквивалентна процедура), надвишават значително пределните стойности. Също така, за да се избегнат ненужните изпитвания, държавите-членки могат, по изключение от разпоредбите на точка 2.2, буква г), 4, да одобряват превозни средства, за които стойностите, наблюдавани през най-малко три цикъла на свободно ускорение или след циклите на прочистване, посочени в точка 2.2, буква б), 2, ii) (или при прилагане на еквивалентна процедура), са значително по-ниски от пределните стойности.

2.3. Апаратура за контрол

Емисиите на превозните средства се контролират с помощта на апаратура, създадена да определя с точност степента на спазване на пределните стойности, предписани или указани от производителя.

▼M1**3. Специални условия за ограничителите на скоростта:**

- ако е възможно, се проверява дали ограничителят на скоростта е монтиран в съответствие с Директива 92/6/ЕИО на Съвета ⁽¹⁾,
- контролира се валидността на табелката на ограничителя на скоростта,
- ако е възможно, се проверява дали печатите на ограничителя на скоростта и, според случая, всяко друго устройство за защита срещу неправомерно използване, са непокътнати,
- проверява се, доколкото е възможното, дали ограничителят на скоростта възпрепятства превозните средства, посочени в членове 2 и 3 от Директива 92/6/ЕИО, да превишават предписаните стойности.

⁽¹⁾ ОВ L 57, 2.3.1992 г., стр. 27.