

BG

BG

BG



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 29.2.2008
СОМ(2008) 100 окончателен

2008/0044 (COD)

Предложение за

ДИРЕКТИВА .../.../ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

от

**относно прегледите за проверка на техническата изправност на моторните
превозни средства и техните ремаркета**

(текст от значение за ЕИП)

(представена от Комисията)

Предложение за

ДИРЕКТИВА .../.../ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

от

**относно прегледите за проверка на техническата изправност на моторните
превозни средства и техните ремаркета**

(Преработена версия)

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. На 1 април 1987 г. Комисията реши¹ да инструктира своите служби да извършват кодификация на всички законодателни актове най-късно след десетото им изменение, като подчерта, че това е минимално изискване и че в интерес на яснотата и разбираемостта на общностното законодателство службите следва да положат усилия да кодифицират текстовете, за които са отговорни, в още по-кратки срокове.
2. Комисията предприе кодификация на Директива 96/96/ЕО на Съвета от 20 декември 1996 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки относно прегледите за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета². Новата директива беше предназначена да замести различните актове, инкорпорирани в нея³.
3. Междувременно Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. относно установяване на условията и реда за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията⁴ беше изменено с Решение 2006/512/ЕО, което въведе процедурата по регулиране с контрол за мерките с общо приложение, предназначени да изменят несъществени елементи на основен акт, приет съгласно процедурата по член 251 от Договора, включително чрез заличаването на някои от тези елементи или допълването на акта чрез добавянето на нови несъществени елементи.
4. В съответствие със Съвместната декларация на Европейския парламент, Съвета и Комисията⁵ относно Решение 2006/512/ЕО, за да бъде приложима тази нова процедура към актовете, които вече са в сила, приети съгласно процедурата по член 251 от Договора, те трябва да бъдат адаптирани в съответствие с приложимите процедури.
5. Следователно е целесъобразно кодификацията на Директива 96/96/ЕО да бъде трансформирана в преработена версия, за да се инкорпорират измененията, необходими за адаптирането към процедурата по регулиране с контрол.

¹ COM(87) 868 PV.

² Изработена в съответствие със съобщението на Комисията до Европейския парламент и Съвета - Кодификация на *acquis communautaire*, COM(2001) 645 окончателен.

³ Виж приложение III, част А към настоящото предложение.

⁴ ОВ L 184, 17.7.1999, стр. 23. Решение, изменено с Решение 2006/512/ЕО (ОВ L 200, 22.7.2006 г., стр. 11).

⁵ ОВ С 255, 21.10.2006 г., стр. 1.

Предложение за

ДИРЕКТИВА .../.../ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

от

**относно прегледите за проверка на техническата изправност на моторните
превозни средства и техните ремаркета**

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 71 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията¹,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет²,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите³,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора⁴,

като имат предвид, че:

↓ НОВ

(1) Директива 96/96/ЕО на Съвета от 20 декември 1996 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки относно прегледите за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета⁵, е била неколkokратно и съществено изменяна⁶. Поради по-нататъшни изменения и с цел постигане на яснота, посочената директива следва да бъде преработена.

¹ ОВ С , , стр. .

² ОВ С , , стр. .

³ ОВ С , , стр. .

⁴ ОВ С , , стр. .

⁵ ОВ L 46, 17.2.1997 г., стр. 1. Директива, последно изменена с Регламент (ЕО) № 1882/2003 на Европейския парламент и Съвета (ОВ L 284, 31.10.2003 г., стр. 1).

⁶ Виж приложение III, част А.

↓ 96/96/ЕО съобр. 2

- (2) В рамките на общата транспортна политика определено пътнo движение в рамките на Общността би следвало да се осъществява при най-благоприятни условия по отношение на безопасността и конкурентните условия, които касаят превозвачите в държавите-членки.

↓ 96/96/ЕО съобр. 3

- (3) Нарастването на пътното движение и произтичащото от това повишаване на опасността и обезпокояващите ефекти поставят пред държавите-членки проблеми, свързани с безопасността със сходно естество и степен на сериозност.

↓ 96/96/ЕО съобр. 6

- (4) Прегледите за проверка на техническата изправност през жизнения цикъл на дадено моторно превозно средство трябва да бъдат сравнително прости, бързи и евтини.

↓ 96/96/ЕО съобр. 7
(адаптиран)

- (5) Минималните стандарти и методи на Общността, които се използват за проверка на техническата изправност на изброените в настоящата директива елементи, следва да бъдат определени в отделни директиви.

↓ 96/96/ЕО съобр. 9

- (6) Необходимо е бързо адаптиране към техническия прогрес на определените в отделните директиви стандарти и методи и, за да се улесни изпълнението на изискваните за целта мерки, е необходимо да се създаде процедура за тясно сътрудничество между държавите-членки и Комисията в рамките на Комитет по привеждане в съответствие с техническия прогрес на прегледите за проверка на техническата изправност.

↓ 96/96/ЕО съобр. 10
(адаптиран)

- (7) По отношение на спирачните системи е трудно да се определят стойности за настройка в такива области като въздушната компресия и времената за нея, поради различията в оборудването и методите в рамките на Общността.

↓ 96/96/ЕО съобр. 15

- (8) Всички, които имат отношение към прегледите за проверка на техническата изправност на превозни средства, признават, че методът за проверка и особено това, дали моторното превозно средство се проверява в натоварено, частично натоварено или разтоварено състояние, може да влияе на степента на увереност от страна на извършващите прегледа по отношение изправността на спирачната система.

↓ 96/96/ЕО съобр. 16
(адаптиран)

- (9) Определянето на предписания за препоръчителни стойности на спирачната сила за различните условия на натовареност за всеки модел превозно средство следва да спомогне за възстановяване на тази увереност. Настоящата директива следва да дава възможност за провеждане на прегледите за проверка на техническата изправност по този режим като алтернатива на преглед по минимални стойности на полезно действие за всяка категория превозно средство.

↓ 96/96/ЕО съобр. 17
(адаптиран)

- (10) По отношение на спирачните системи обхватът на настоящата директива следва да се отнася предимно за превозни средства, които са получили типово одобрение в съответствие с [Директива 71/320/ЕИО от 26 юли 1971 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки за спирачните устройства на някои категории моторни превозни средства и техните ремаркета ⁷], въпреки че се отчита, че някои видове превозни средства са получили такова одобрение в съответствие с националните стандарти, които може да се различават от изискванията на тази директива.

↓ 96/96/ЕО съобр. 18

- (11) Държавите-членки могат да разширят обхвата на спирачния тест, като включат превозни средства или елементи за проверка, които са извън обхвата на настоящата директива.

⁷ ОВ L 202, 6.9.1971 г., стр. 37. Директива, последно изменена с Директива 2006/96/ЕО (ОВ L 363, 20.12.2006 г., стр. 81 .

↓ 96/96/ЕО съобр. 19

- (12) Държавите-членки могат да въведат по-строги изисквания за спиращия тест или да увеличат честотата на проверка.

↓ 96/96/ЕО съобр. 20

- (13) Целта на настоящата директива е да се поддържа ниско равнище на емисиите през целия полезен жизнен цикъл на дадено превозно средство чрез извършване на редовни проверки на емисиите на отработени газове, както и да гарантира извеждането от експлоатация на превозни средства, които са големи замърсители, докато не бъдат приведени в подходящото състояние на поддръжка.

↓ 96/96/ЕО съобр. 21

- (14) Лошата настройка и неподходящата поддръжка са пагубни не само за двигателя, но и за околната среда, тъй като повишават замърсяването и разхода на гориво. Важно е да се развие екологичен транспорт.

↓ 96/96/ЕО съобр. 22

- (15) При двигателите с компресионно запалване (дизелови) измерването на коефициента на непрозрачност на отработените газове се смята за подходящ показател за състоянието на поддръжка на моторното превозно средство по отношение на емисиите.

↓ 96/96/ЕО съобр. 23

- (16) При двигателите с положително електрическо запалване (бензинови) измерването на емисиите на въглероден оксид от ауспуха, когато двигателят работи на празен ход, се смята за подходящ показател за състоянието на поддръжка на моторното превозно средство по отношение на емисиите.

↓ 96/96/ЕО съобр. 24

- (17) Процентът на неуспешно преминалите проверки за емисии на отработени газове превозни средства, които не са редовно поддържани, е съвсем възможно да бъде висок.

↓ 96/96/ЕО съобр. 25

- (18) В случай на превозни средства с бензинов двигател, за които стандартите за одобрение на типа изискват те да са оборудвани с изпреварващи системи за контрол на емисиите, като Т-образни катализаторни конвертори, които се управляват от ламбда-сонда, стандартите за редовния преглед за проверка на емисиите трябва да са по-строги, отколкото при конвенционалните превозни средства.

↓ 2001/9/ЕО съобр. 4
(адаптиран)

- (19) Директива 98/69/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 октомври 1998 г. за мерките, които следва да се предприемат срещу замърсяването на въздуха от емисии от моторните превозни средства и за изменение на Директива 70/220/ЕИО⁸ на Съвета, изисква въвеждането от 2000 г. на бордова диагностична сиситема (БДС) в автомобилите с бензинов двигател и лекотоварните автомобили с цел мониторинг на работата на системата за контрол на емисиите на превозните средства, които се намират в движение. От 2003 г. системите за бордова диагностика са задължителен компонент и на новите превозни средства с дизелов двигател.

↓ 96/96/ЕО съобр. 26

- (20) Държавите-членки могат при необходимост да изключат от обхвата на настоящата директива някои превозни средства, за които се счита, че представляват исторически интерес. Те могат да определят и свои собствени стандарти за такива превозни средства. Все пак, такова право не трябва да води до прилагането на по-строги стандарти от тези, на които съответните превозни средства са първоначално проектирани да отговарят.

↓ 2001/11/ЕО съобр. 4

- (21) Съществуват прости и широко разпространени системи за диагностика, които проверяващите организации могат да използват, за да изпитват по-голямата част от превозните средства, оборудвани с ограничител на скоростта. За превозните средства, които не могат да бъдат проверени посредством тези широко разпространени средства за диагностика, е необходимо проверяващите организации да използват или наличните устройства, предоставени от производителя на превозното средство, или да предвидят приемането на

⁸ ОВ L 350, 28.12.1998 г., стр. 1. Директива, която ще бъде отменена от 2 януари 2013 г. с Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и Съвета (ОВ L 171, 29.6.2007 г., стр. 1) .

подходящо удостоверяване, извършено от производителя на превозното средство или негов упълномощен представител.

↓ 2001/11/ЕО съобр. 5
(адаптиран)

- (22) Периодичната проверка на правилното функциониране на УОС следва да бъде улеснена за превозните средства, оборудвани с новия уред за регистриране на данните за движението (цифров тахограф) в съответствие с Регламент (ЕО) № 2135/98 на Съвета от 24 септември 1998 г. за изменение на Регламент (ЕИО) № 3821/85 относно уредите за регистриране на данните за движението в автомобилния транспорт и Директива 88/599/ЕИО относно прилагането на Регламенти (ЕИО) № 3820/85 и (ЕИО) № 3821/85⁹. От 2003 г., новите превозни средства са оборудвани с този уред.
-

↓ 96/96/ЕО съобр. 32

- (23) Техническите изисквания за таксите и линейки са сходни с тези за частните автомобили. Поради това подлежащите на проверка елементи могат да бъдат сходни, въпреки различията в честотата на прегледите за проверка на техническата изправност.
-

↓ 96/96/ЕО съобр. 13

- (24) Държавите-членки трябва да гарантират, в рамките на собствената си територия на компетентност, че прегледите за проверка на техническата изправност се провеждат методично и при спазване на високи стандарти.
-

↓ 96/96/ЕО съобр. 14

- (25) Комисията би следвало периодично да проверява практическото прилагане на настоящата директива.
-

↓ 96/96/ЕО съобр. 33
(адаптиран)

- (26) С оглед целите на предложеното действие, и по-специално постигане на хармонизиране на правилата за извършване на проверки на техническата изправност, за предотвратяване на нарушаване на конкуренцията между пътните
-

⁹ ОВ L 274, 9.10.1998 г., стр. 1. Регламент, последно изменен с Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и Съвета (ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 1).

превозвачи и за гарантиране на правилна проверка и поддръжка на превозните средства и като се има предвид, че тези цели не могат да бъдат напълно постигнати със самостоятелни действия на държавите-членки и могат, предвид обхвата на действието, да бъдат по-добре постигнати на общностно равнище, Общността може да приема мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, предвиден в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалност, предвиден в този член натоящата директива, не превишава необходимите действия за постигане на тези цели. ☒

↓ НОВ

- (27) За прилагането на настоящия регламент е необходимо да се приемат необходимите мерки, в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. относно установяване на условията и реда за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията¹⁰.
- (28) На Комисията следва да се предостави правомощието да направи необходимите адаптирания към стандартите и методите на техническия прогрес, определени в отделните директиви. Тъй като тези мерки имат общо приложение и са предназначени да изменят несъществени елементи на тези директиви, те трябва да бъдат приети в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, предвидена в член 5а от Решение 1999/468/ЕО.
- (29) Настоящата директива не следва да засяга задълженията на държавите-членки относно сроковете за транспониране в националното право на директивите, които са посочени в приложение III, част Б,

↓ 96/96/ЕО

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

ГЛАВА I

Общи разпоредби

Член 1

1. Във всяка държава-членка моторните превозни средства, които са регистрирани в тази държава, и техните ремаркета и полуремаркета преминават през периодични прегледи за проверка на техническата изправност в съответствие с настоящата директива.

¹⁰ ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23. Решение, изменено с Решение 2006/512/ЕО (ОВ L 200, 22.7.2006 г., стр. 11).

2. Категориите превозни средства, които подлежат на прегледи за проверка на техническата изправност, честотата на тези прегледи и елементите, които трябва да бъдат проверявани, са изброени в приложения I и II.

Член 2

Предвидените в настоящата директива прегледи за проверка на техническата изправност се извършват от държавен или от публичен орган, на който държавата-членка е възложила тази задача, или от органи или учреждения, които са определени и пряко контролирани от държавата, включително надлежно оправомощени частни органи. По-специално, когато учрежденията, определени като центрове за извършване на прегледи за проверка на техническата изправност на превозни средства извършват и ремонтни дейности, държавите-членки полагат всички усилия за осигуряване на обективност и високо качество на прегледите за проверка на техническата изправност на превозните средства.

Член 3

1. Държавите-членки предприемат такива мерки, каквито считат за необходими, за да може да се докаже, че моторното превозно средство е преминало проверка за техническа изправност, отговаряйки най-малко на разпоредбите на настоящата директива.

За тези мерки се уведомяват другите държави-членки и Комисията.

2. Всяка държава-членка на същото основание, както, ако тя самата е издала удостоверение, признава удостоверение, издадено в друга държава-членка в уверение на това, че дадено моторно превозно средство, регистрирано на територията на друга държава, заедно с неговото ремарке или полуремарке е преминало проверка на техническата изправност, отговаряйки най-малко на разпоредбите на настоящата директива.

3. Държавите-членки прилагат подходящи процедури за установяване, доколкото това е практически възможно, дали спирачната ефективност на регистрираните на територията им превозни средства отговарят на определените в настоящата директива изисквания.

ГЛАВА II

Освобождавания

Член 4

1. Държавите-членки имат право да изключат от обхвата на настоящата директива превозни средства, които се числят към въоръжените сили, органите на закона и реда и противопожарните служби.

2. Държавите-членки могат, след консултация с Комисията, да изключат от обхвата на настоящата директива или да направят предмет на специални разпоредби определени превозни средства, които се експлоатират или ползват при извънредни условия, и

превозни средства, които никога или почти никога не се използват по обществени пътища, включително превозни средства, които представляват исторически интерес и са произведени преди 1 януари 1960 г., или които временно са спрени от движение.

3. Държавите-членки могат, след консултация с Комисията, да определят свои собствени стандарти за проверка на техническата изправност на превозни средства, за които се смята, че представляват исторически интерес.

Член 5

Независимо от разпоредбите на приложения I и II, държавите-членки могат:

- а) да определят по-рано датата за първия задължителен преглед за проверка на техническата изправност и по целесъобразност да подложат превозното средство на проверка преди регистрация;
- б) да съкратят интервала между два последователни задължителни прегледа за проверка на техническата изправност;
- в) да направят задължителна проверката на незадължително оборудване;
- г) да увеличат броя на подлежащите на проверка елементи;
- д) да разширят изискването за периодична проверка на техническата изправност и за други категории превозни средства;
- е) да предпишат специални допълнителни проверки;
- ж) да изискват за регистрираните на тяхна територия превозни средства по-високи минимални стандарти за спираща ефективност, отколкото посочените в приложение II, и включващи преглед за проверка на техническата изправност за моторни превозни средства с по-тежко натоварване при условие, че тези изисквания не надвишават изискванията за първоначално одобрение на типа на превозното средство.

ГЛАВА III

Заклучителни разпоредби

↓ 96/96/ЕО Чл.7

⇒ НОВ

Член 6

1. С квалифицирано мнозинство и по предложение на Комисията, Съветът приема отделните директиви, които са необходими за определяне на минималните стандарти и методи за проверка на изброените в приложение II елементи.

2. ⇒ Комисията приема ⇐ всички изменения, необходими за адаптиране към техническия прогрес на определените в отделните директиви стандарти и методи.

⇒ Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи на посочените директиви ⇐, се приемат ⇒ в съответствие ⇐ с процедурата по ⇒ регулиране ⇐ с контрол, посочена в член 7, параграф 2.

↓ 1882/2003 Чл.3 и

Приложение III, т. 68
(адаптиран)

⇒ НОВ

Член 7

1. Комисията се подпомага от комитет за привеждане в съответствие с техническия прогрес на директивата за изпитвания за техническа изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета, наричан по-долу „комитета“.

2. При позоваване на настоящия ☒ параграф ⇐ се прилагат разпоредбите на ⇒ член 5а, параграфи 1 — 4 и ⇐ член 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от същото решение.

~~Периодът, предвиден в член 5, параграф 6 от Решение 1999/468/ЕО, се определя на три месеца.~~

~~3. Комитетът приема свой процедурен правилник.~~

↓ 96/96/ЕО Чл.9

Член 8

Не по-късно от три години след въвеждането на редовен преглед за проверка на техническата изправност на устройствата за ограничаване на скоростта, Комисията проверява дали въз основа на придобития опит установените прегледи са достатъчни за разкриване на дефектни или манипулирани устройства за ограничаване на скоростта или, дали е необходимо изменение на правилата.

↓ 96/96/ЕО Чл.11

Член 9

Държавите-членки съобщават на Комисията текстовете на разпоредбите на националното законодателство в областта, уредена с настоящата директива.

↓

Член 10

Директива 96/96/ЕО, изменена с актовете, посочени в приложение III, част А, се отменя, без да се засягат задълженията на държавите-членки относно сроковете за транспониране в националното право и за прилагане на директивите, които са посочени в приложение III, част Б.

Позоваванията на отменената директива се считат за позовавания на настоящата директива и се четат съгласно таблицата на съответствието в приложение IV.

↓ 96/96/ЕО Чл.12

Член 11

Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

↓ 96/96/ЕО Чл.13

Член 12

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Брюксел на

За Европейския парламент:
Председател

За Съвета:
Председател:

ПРИЛОЖЕНИЕ I

КАТЕГОРИИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА, КОИТО ПОДЛЕЖАТ НА ПРЕГЛЕД ЗА ПРОВЕРКА НА ТЕХНИЧЕСКАТА ИЗПРАВНОСТ, И ЧЕСТОТА НА ПРЕГЛЕДИТЕ

Категории моторни превозни средства	Честота на прегледите
1. Моторни превозни средства, използвани за превоз на пътници и с повече от осем места, без мястото на шофьора	Една година след датата, на която превозното средство е използвано за първи път, а след това ежегодно
2. Моторни превозни средства, използвани за превоз на товари и с максимално разрешена маса над 3 500 кг	Една година след датата, на която превозното средство е използвано за първи път, а след това ежегодно
3. Ремаркета и полуремаркета с максимално разрешена маса над 3 500 кг	Една година след датата, на която превозното средство е използвано за първи път, а след това ежегодно
4. Таксита и линейки	Една година след датата, на която превозното средство е използвано за първи път, а след това ежегодно
5. Моторни превозни средства с най-малко четири колела, обичайно използвани за сухопътен превоз на товари и с максимално разрешена маса не повече от 3 500 кг, без селскостопански трактори и машини	Четири година след датата, на която превозното средство е използвано за първи път, а след това на всеки две години
6. Моторни превозни средства с най-малко четири колела, използвани за превоз на пътници и с не повече от осем места, без мястото на шофьора	Четири година след датата, на която превозното средство е използвано за първи път, а след това на всеки две години

↓ 96/96/ЕО (адаптиран)
→ 2003/27/ЕО Чл.1 и
Приложение

ПРИЛОЖЕНИЕ II

ЕЛЕМЕНТИ, КОИТО ПОДЛЕЖАТ НА ЗАДЪЛЖИТЕЛНА ПРОВЕРКА

Проверката трябва да обхваща най-малко изброените по-долу елементи, при условие че те са свързани със задължителното оборудване на превозното средство, което се проверява в съответната държава-членка.

Включените в това приложение проверки могат да се извършват визуално, без демонтиране на частите на автомобила.

В случай на установяване на дефекти по отношение на изброените по-долу елементи компетентните органи в държавата-членка трябва да приемат процедура за определяне на условията, при които превозното средство може да се използва, преди да премине друг преглед за проверка на техническата изправност.

ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА ОТ КАТЕГОРИИ 1, 2, 3, 4, 5 И 6

1. Спирачни системи

В проверката за техническа изправност на спирачните системи следва да бъдат включени изброените по-долу елементи. Резултатите от прегледа, получени при проверката на спирачните системи, трябва да са приравнени, доколкото е практически възможно, към техническите изисквания на [Директива 71/320/ЕИО]

<i>Елементи, подлежащи на преглед/проверка</i>	<i>Причини за установена неизправност</i>
1.1. Механично състояние и експлоатация	
1.1.1. Палец на педала на крачната спирачка	– прекалено стегнат – износен лагер – прекалено износен/хлабав
1.1.2. Състояние на педала и ход на задвижващото спирачно устройство	– излишен или недостатъчен резервен ход – спирачният механизъм не отделя правилно – липсващо, разлепено или износено покритие на педала против хлъзгане

<p>1.1.3. Вакуумна помпа или компресор и резервоари</p>	<ul style="list-style-type: none"> – прекалено дълго време за повишаване на въздушната компресия/вакуум за ефективна работа на спирачките – недостатъчно въздушно налягане/вакуум за подпомагане най-малко на две приложения на спирачката след задействане на предупредителното устройство (или несигурни показания на датчика) – изтичане на въздух, което предизвиква забележим спад в налягането, или шумно изпускане на въздух
<p>1.1.4. Предупредителен индикатор или датчик за ниско налягане</p>	<ul style="list-style-type: none"> – неправилно функциониращ или дефектен индикатор/датчик за ниско налягане
<p>1.1.5. Ръчен клапан за контрол на спирачката</p>	<ul style="list-style-type: none"> – спукан или повреден контролен уред, прекалено износен – неправилно функциониране на контролния клапан – ненадежден контрол на стеблото на клапана или несигурен клапан – хлабави връзки или изтичане в системата – незадоволителна работа
<p>1.1.6. Ръчна спирачка, контрол на лоста, палец на ръчната спирачка</p>	<ul style="list-style-type: none"> – палецът на ръчната спирачка не задържа правилно – прекомерно износване на пръта на спирачката или на механизма на палеца – прекомерен ход на лоста, показващ неправилна настройка

<p>1.1.7. Спирачни клапани (педално управлявани, разтоварващи, регулиращи клапани и т.н.)</p>	<ul style="list-style-type: none"> – повредени, прекомерно изпускащи въздух – прекомерно изпускане на масло от компресора – ненадежден/неправилен монтаж – изтичане на хидравлична спирачна течност
<p>1.1.8. Съединения за спирачки на ремаркета</p>	<ul style="list-style-type: none"> – дефектни изолационни кранове или самозатваряща се клапа – ненадежден/неправилен монтаж – прекомерни изтичания
<p>1.1.9. Резервоар за въздух под налягане</p>	<ul style="list-style-type: none"> – повреден, ръждясал, изпускащ – неработещо дренажно устройство – ненадежден/неправилен
<p>1.1.10. Спирачни серво механизми, главен спирачен цилиндър (хидравлични системи)</p>	<ul style="list-style-type: none"> – дефектен или неефективен серво механизъм – дефектен или изпускащ главен спирачен цилиндър – ненадежден главен спирачен цилиндър – недостатъчно количество спирачна течност – липсваща капачка на резервоара на главния спирачен цилиндър – светеща или дефектна предупредителна лампа за спирачна течност – неправилно функциониране на предупредителното устройство за равнището на спирачна течност

1.1.11. Твърди спирачни въздухопроводи	<ul style="list-style-type: none"> – риск от повреда или счупване – изтичане от въздухопроводите или съединенията – повредени или прекалено корозирали – изместени
1.1.12. Гъвкави спирачни маркучи	<ul style="list-style-type: none"> – риск от повреда или счупване – повредени, износени, прекалено къси, усукани – изтичане от маркучите или съединенията – издуване на маркуча под налягане – поръзност
1.1.13. Накладки	<ul style="list-style-type: none"> – прекомерно износени – замърсени (с масло, грес и др.)
1.1.14. Спирачни барабани, спирачни дискове	<ul style="list-style-type: none"> – прекомерно износени, прекомерно надрани, с пукнатини несигурни или пукнати – замърсени (с масло, грес и др.) – ненадежден заден диск
1.1.15. Спирачни кабели, щанги, лостово свързване	<ul style="list-style-type: none"> – повредени, усукани кабели – прекомерно износени или корозирали – небезопасен кабел или гарнитура на щангата – дефектен кабелен водач – всякакво ограничение на свободното движение на спирачната система – всякакво неправилно движение на лостове/щанги, показващо лоша настройка или прекомерно износване

<p>1.1.16. Задвижващи спирачни механизми (включително пружини или хидравлични цилиндри)</p>	<ul style="list-style-type: none"> – спукани или повредени – изпускащи – ненадежден/неправилен монтаж – прекомерно корозирали – прекомерен ход на работното бутало или на диафрагмения механизъм – липсващо или прекомерно повредено противопоухово покритие
<p>1.1.17. Товаросензорен клапан</p>	<ul style="list-style-type: none"> – дефектно свързване – неправилна настройка – блокирал, не работи – липсващ
<p>1.1.18. Автоматични устройства за регулиране на хлабината, който сочат</p>	<ul style="list-style-type: none"> – блокиране или неправилно движение, прекомерно износване или неправилна настройка – дефекти
<p>1.1.19. Забавяща система (където е монтирана или се изисква)</p>	<ul style="list-style-type: none"> – ненадеждни свързки или монтаж – дефектна
<p>1.2. Полезно действие и ефективност на крачната спирачка</p>	
<p>1.2.1. Полезно действие (постепенно увеличаващо се до максимална спирачна сила)</p>	<ul style="list-style-type: none"> – неправилна спирачна сила върху едно или повече колела – спирачната сила от всяко колело е по-малко от 70 % от максималното регистрираната сила от друго колело на същата ос. В случай на проверка на спирачките на пътя — прекалено голямо отклонение на превозното средство от права линия – няма постепенна промяна на спирачната сила (захващане) – неправилен времеви интервал във функционирането на спирачката на което и да е колело

	<ul style="list-style-type: none"> – прекомерно отклонение на спирачната сила, поради изкривени дискове или овални барабани
1.2.2. Ефективност	<ul style="list-style-type: none"> – спирачно съотношение, което е свързано с максимално разрешената маса или, в случай на полуремаркета, със сума от допустимото натоварване, където се използва, по-малко от следните стойности: <p style="margin-left: 40px;">минимална спирачна ефективност</p> <ul style="list-style-type: none"> – категория 1: 50 %¹ – категория 2: 43 %² – категория 3: 40 %³ – категория 4: 50 % – категория 5: 45 %⁴ – категория 6: 50 % – или – спирачна сила, по-малка от препоръчителните стойности, ако са посочени от производителя за осите на превозното средство⁵

¹ 48 % за превозни средства от категория 1, които не са оборудвани с антиблокираща спирачна система ABS или които са типово одобрени преди 1 октомври 1991 г. (датата на забрана за първо пускане в движение без типово одобрение на ЕО за компонентите) (Директива [71/320/ЕИО, изменена с Директива 88/194/ЕИО на Комисията, ОВ L 92, 9.4.1988 г., стр. 47]).

² 45 % за превозни средства, които са регистрирани съгласно националното законодателство на държавите-членки след 1988 г. или от датата на прилагане на Директива [71/320/ЕИО, изменена с Директива 85/647/ЕИО на Комисията (ОВ L 380, 31.12.1985 г., стр.1)], което от двете е с по-късна дата.

³ 43 % за полуремаркета или ремаркета с теглици, които са регистрирани съгласно националното законодателство на държавите-членки след 1988 г. или от датата на прилагане на [Директива 71/320/ЕИО, изменена с Директива 85/647/ЕИО на Комисията], което от двете е с по-късна дата.

⁴ 50 % за превозни средства от категория 5, които са регистрирани съгласно националното законодателство на държавите-членки след 1988 г. или от датата на прилагане на Директива [71/320/ЕИО, изменена с Директива 85/647/ЕИО на Комисията], което от двете е с по-късна дата.

⁵ Референтната стойност за осите на превозното средство е спирачната сила (изразена в нютони), която е необходима за постигане на тази минимална предписана спирачна сила при определено тегло на превозното средство.

1.3.	Вторично (аварийно) спиращно полезно действие и ефективност (ако се осъществява чрез отделна система)	
1.3.1.	Работа	<ul style="list-style-type: none"> – спиращката не работи от едната страна – спиращната сила от което и да е колело е по-малко от 70 % от най-голямата регистрирана сила от друго колело на същата ос – няма постепенно изменение на ефективността (захващане) – автоматичната спиращна система не работи, при ремаркета
1.3.2.	Ефективност	<ul style="list-style-type: none"> – за всички категории превозни средства спиращно съотношение по-малко от 50 %⁶ на работата на крачната спиращка, определена в 1.2.2. във връзка с максимално допустимата маса или при полуремаркетата — към сбора от допустимите товари на ос
1.4.	Полезно действие и ефективност на ръчната спиращка	
1.4.1.	Полезно действие	<ul style="list-style-type: none"> – спиращката не работи от едната страна

⁶ За превозни средства от категория 2 и 5 минималното вторично спиращно полезно действие трябва да бъде 2,2 м/сек² (тъй като вторичното полезно действие не е предмет на Директива [71/320/ЕИО, изменена с Директива 85/647/ЕИО на Комисията]).

1.4.2. Ефективност	– за всички категории превозни средства спиращо съотношение по-малко от 16 % спрямо максимално разрешената маса или за моторни превозни средства — по-малко от 12 % спрямо максимално разрешената комбинирана маса на превозното средство, което от двете е по-голямо
1.5. Полезно действие на забавящото устройство или моторната спираща система	– няма постепенно изменение на ефективността (забавяне) – дефектна
1.6. Антиблокираща спираща система (ABS)	– лошо функциониране на предупредителното устройство на антиблокиращата спираща система (ABS) – дефектна
ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА ОТ КАТЕГОРИИ 1, 2 И 3	ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА ОТ КАТЕГОРИИ 4, 5 И 6
2. Кормилно управление и волан	2. Кормилно управление
2.1. Механично състояние	2.1. Механично състояние
2.2. Волан	2.2. Кормилна хлабина
2.3. Кормилна хлабина	2.3. Прикачване на система за кормилно управление
2.4. Кормилни лагери	
3. Видимост	3. Видимост
3.1. Полезрение	3.1. Полезрение
3.2. Състояние на стъклата	3.2. Състояние на стъклата
3.3. Огледала за обратно виждане	3.3. Огледала за обратно виждане
3.4. Чистачки на предно стъкло	3.4. Чистачки на предно стъкло
3.5. Устройства за пръскане на течност върху предното стъкло	3.5. Устройства за пръскане на течност върху предното стъкло

4. Светлини, отражатели и електрическо оборудване	4. Светлинно оборудване
4.1. Дълги и къси светлини	4.1. Дълги и къси светлини
4.1.1. Състояние и функциониране	4.1.1. Състояние и функциониране
4.1.2. Центровка	4.1.2. Центровка
4.1.3. Ключове	4.1.3. Ключове
4.1.4. Зрителна ефективност	
4.2. Странични светлини и габарити	4.2. Състояние и функциониране, състояние на лещите, цвят и визуална ефективност на:
4.2.1. Състояние и функциониране	4.2.1. Странични и задни светлини
4.2.2. Цвят и зрителна ефективност	4.2.2. Стопове
	4.2.3. Мигачи
	4.2.4. Светлини за заден ход
	4.2.5. Фарове за мъгла
	4.2.6. Светлини на задна регистрационна табела
	4.2.7. Светоотразители
	4.2.8. Аварийни светлини
4.3. Стопове	
4.3.1. Състояние и функциониране	
4.3.2. Цвят и зрителна ефективност	
4.4. Мигачи	
4.4.1. Състояние и функциониране	
4.4.2. Цвят и зрителна ефективност	
4.4.3. Ключове	
4.4.4. Честота на мигане	

4.5.	Предни и задни светлини за мъгла	
4.5.1.	Разположение	
4.5.2.	Състояние и функциониране	
4.5.3.	Цвят и зрителна ефективност	
4.6.	Светлини за заден ход	
4.6.1.	Състояние и функциониране	
4.6.2.	Цвят и зрителна ефективност	
4.7.	Лампа на задната регистрационна табела	
4.8.	Светлоотразители – състояние и цвят	
4.9.	Сигнални устройства	
4.10.	Електрически връзки между теглещото превозно средство и ремаркетото или полуремаркетото	
4.11.	Електрическа инсталация	
5.	Оси, колела, гуми, окачване	5.
5.1.	Оси	5.1.
5.2.	Колела и гуми	5.2.
5.3.	Окачване	5.3.
6.	Шаси и приставки на шасито	6.
6.1.	Шаси или рама и приставки	6.1.
6.1.1.	Общо състояние	6.1.1.
6.1.2.	Тръби и шумозаглушители на системата за отвеждане на отработени газове	6.1.2.
6.1.3.	Резервоар за гориво или тръби	6.1.3.

6.1.4.	Геометрични характеристики и състояние на задното защитно устройство при тежкотоварни камиони	6.1.4.	Носач на резервно колело
6.1.5.	Носач на резервно колело	6.1.5.	Обезопасеност на свързващия механизъм (ако е монтиран)
6.1.6.	Свързващ механизъм — влекачи, ремаркета и полуремаркета		
6.2.	Кабина и купе	6.2.	Купе
6.2.1.	Общо състояние	6.2.1.	Структурно състояние
6.2.2.	Монтаж	6.2.2.	Врати и ключалки
6.2.3.	Врати и ключалки		
6.2.4.	Под		
6.2.5.	Седалка на водача		
6.2.6.	Контролно табло		
7.	Друго оборудване	7.	Друго оборудване
7.1.	Обезопасителни колани	7.1.	Монтаж на седалката на водача
7.2.	Пожарогасител	7.2.	Монтаж на акумулатора
7.3.	Ключалки и устройство против кражба	7.3.	Звуково предупредително устройство
7.4.	Предупредителен триъгълник	7.4.	Предупредителен триъгълник
7.5.	Аптечка	7.5.	Предпазни колани
7.5.1.	Надеждност на монтажа		
		7.5.2.	Състояние на коланите
7.5.3.	Функциониране		
7.6.	Кормилен/ни щифт/ове		
7.7.	Звуково предупредително устройство		
7.8.	Скоростомер		

<p>7.9. Тахограф (наличие и цялост на пломбите)</p> <ul style="list-style-type: none"> – проверка на валидността на табелата на тахографа, ако се изисква от Регламент (ЕИО) № 3821/85 <input checked="" type="checkbox"/> на Съвета <input checked="" type="checkbox"/>⁷ – в случай на съмнение да се провери дали номиналната обиколка или размерът на гумите отговаря на посочените на табелата данни – където е практично, да се провери дали пломбите на тахографа и, по целесъобразност, всякакви други средства за защита на връзките срещу неправомерно манипулиране са непокътнати 	
<p>7.10. Устройство за ограничаване на скоростта</p> <ul style="list-style-type: none"> – по възможност да се провери дали ограничителят на скоростта е монтиран съгласно изискванията на Директива 92/6/ЕИО – проверка на валидността на табелата на ограничителя на скоростта – ➔₁ проверява се, доколкото е възможно, дали ограничителят на скоростта възпрепятства превозните средства, споменати в членове 2 и 3 от Директива 92/6/ЕИО, да превишават предписаните стойности. ← 	

⁷ ОВ L 370, 31.12.1985 г., стр. 8.

8. Нередности	8. Нередности
8.1. Шум	8.1. Шум

↓ 2003/27/ЕО Чл. 1 и
Приложение (адаптиран)

8.2. Емисии от отработили газове



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

а) Когато отработените емисии не са ограничени 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 (СО) се измерва при работа на празен ход на двигателя (двигателят е с отцепен съединител).

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

- i) за превозните средства, регистрирани или въведени в първоначална експлоатация между датата, определена от държавите-членки, от която тези превозни средства трябва да удовлетворяват [Директива 70/220/ЕИО  на Съвета] ¹, и 1 октомври 1986 г.: СО: - 4,5 об. %;
- ii) за превозните средства, регистрирани или въведени в първоначална експлоатация след 1 октомври 1986 г.: СО: - 3,5 об. %.

б) Когато емисиите се контролират от усъвършенствана система за регулиране, като например трипътен каталитичен конвертор, управляван от ламбда-сонда:



¹ ОВ L 76, 9.3.1970 г., стр. 1.

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;
3. определяне на ефикасността на системата за регулиране на емисиите чрез измерване на стойността ламбда и на концентрацията на въглероден окис (СО) 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 СО в отработените газове е указаната от производителя на превозното средство.

Когато тази стойност не е налице, концентрацията на СО не трябва да надвишава следните стойности:

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

максимално допустимата концентрация на СО в отработените газове не трябва да надвишава 0,5 об. %; тя не трябва да надвишава 0,3 об. % за превозните средства, които са типово одобрени в съответствие с пределните стойности, указани на ред А или Б на таблицата в точка 5.3.1.4 от Приложение I към Директива 70/220/ЕИО, така както е изменена и допълнена с Директива 98/69/ЕО  на Европейския парламент и Съвета ² или впоследствие. Когато няма възможно съответствие с Директива 70/220/ЕИО, изменена и допълнена с Директива 98/69/ЕО, разпоредбите по-горе се прилагат за превозните средства, регистрирани или въведени в първоначална експлоатация след 1 юли 2002 година.;

² ОВ L 350, 28.12.1998 г., стр. 1.

- 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 2 000 мин¹:

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

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 (така както е изменена с Директива 98/69/ЕО и впоследствие), 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.

8.2.2. 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.
- b) Привеждане на превозното средство до работно положение
 1. превозните средства могат да се контролират 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 точка 5 (г), нито едно превозно средство не може да бъде отказано, без то да е било приведено в следното състояние:

- i) двигателят трябва да е напълно загрял: с други думи, 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° С 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 установени по друг начин, например, въз основа на работата на вентилатора за охлаждане на двигателя.
 - ii) изпускателната системата 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 от него;
 2. двигателят и, според случая, 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 хранването или, за колите с автоматична трансмисия, скоростта, указана от производителя или, ако тя не е известна, две трети от скоростта на прекъсване на хранването, преди да се отпусне педалът на газта. Това може да се разбере, например, като се наблюдава режима на работа на двигателя или като се остави да изтече достатъчен промеждутък 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/ЕИО³ на Съвета :
2. когато тази стойност не е налична 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: $2,5 \text{ m}^{-1}$,
- дизелови двигатели с турбокомпресор: $3,0 \text{ m}^{-1}$,
- прилага се ограничение от $1,5 \text{ m}^{-1}$ за следните превозни средства, одобрени в съответствие с указаните пределни стойности:
 - а) на ред Б на таблицата в точка 5.3.1.4 от Приложение I към Директива 70/220/ЕИО, изменена с Директива 98/69/ЕО (лекотоварни автомобили с дизелов двигател - Евро 4);
 - б) на ред Б1 на таблиците в точка 6.2.1 от Приложение I към Директива 88/77/ЕИО на Съвета⁴, изменена с Директива 1999/96/ЕО на Европейския парламент и Съвета ⁵ (лекотоварни автомобили с дизелов двигател - Евро 4);
 - в) на ред Б2 на 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 на 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 последващо изменение и допълнение на Директива 70/220/ЕИО, изменена с Директива 98/69/ЕО, или в съответствие с пределните стойности, дадени в последващо изменение на Директива 88/77/ЕИО, изменена с Директива 1999/96/ЕО, или в съответствие с еквивалентни пределни стойности, ако се използва друг тип апарат от този, използван за одобряването на ЕО.

³ ОВ L 190, 20.8.1972 г., стр. 1.

⁴ ОВ L 36, 9.2.1988 г., стр. 33.

⁵ ОВ L 44, 16.2.2000 г., стр. 1.

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/ЕО, изменена с Директива 1999/96/ЕО, разпоредбите по-горе се прилагат за превозните средства, регистрирани или въведени в първоначална експлоатация след 1 юли 2008 година.;

3. тези разпоредби не се прилагат за превозните средства, регистрирани или въведени в първоначална експлоатация преди 1 януари 1980 година;
4. превозните се отказват, само ако средно аритметичната 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 параграф 8.2.2(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 8.2.2(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 8.2.2(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 8.2.2(б)2(ii) (или при прилагане на еквивалентна процедура), са значително по-ниски от пределните стойности.

8.2.3. 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.

- 8.2.4. В случая, когато по време на одобряването на ЕО тип превозно средство не е успяло да спазва пределните стойности, определени в настоящата директива, държавите-членки могат да определят по-високи пределни стойности за този тип превозно средство въз основа на предоставени от производителя доказателства. Те незабавно уведомяват за това Комисията, която на свой ред уведомява останалите държави-членки.

↓ 96/96/ЕО

ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА ОТ КАТЕГОРИИ 1, 2 И 3	ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА ОТ КАТЕГОРИИ 4, 5 И 6
8.3. Потискане на радио смущения	
9. Допълнителни прегледи за превозни средства на общественя транспорт	
9.1. Аварийни изход/и (включително чукове за чупене на стъклата), указващи аварийния/те изход/и знаци	
9.2. Отоплителна система	
9.3. Вентилационна система	
9.4. Разположение на седалките	
9.5. Вътрешно осветление	
10. Идентификация на превозното средство	10. Идентификация на превозното средство
10.1. Регистрационна табела	10.1. Регистрационна табела
10.2. Номер на шасито	10.2. Номер на шасито



ПРИЛОЖЕНИЕ III

Част А

Отменената директива и списък на нейните последователни изменения (посочени в член 10)

Директива 96/96/ЕО на Съвета
(ОВ L 46, 17.2.1997 г., стр. 1)

Директива 1999/52/ЕО на Комисията
(ОВ L 142, 5.6.1999 г., стр. 26)

Директива 2001/9/ЕО на Комисията
(ОВ L 48, 17.2.2001 г., стр. 18)

Директива 2001/11/ЕО на Комисията
(ОВ L 48, 17.2.2001 г., стр. 20)

Директива 2003/27/ЕО на Комисията
(ОВ L 90, 8.4.2003 г., стр. 41)

Регламент (ЕО) № 1882/2003 на
Европейския парламент и Съвета
(ОВ L 284, 31.10.2003 г., стр. 1)

Единствено приложение III,
точка 68

Част Б

Срокове за транспониране в националното право (посочени в член 10)

Директива	Срок за транспониране
96/96/ЕО	9 март 1998 г.
1999/52/ЕО	30 септември 2000 г.
2001/9/ЕО	9 март 2002 г.
2001/11/ЕО	9 март 2003 г.
2003/27/ЕО	1 януари 2004 г.

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

ТАБЛИЦА НА СЪОТВЕТВИЕТО

Директива 96/96/ЕО	Настоящата директива
Членове 1 - 4	Членове 1 - 4
Член 5, уводно изречение	Член 5, уводно изречение
Член 5, първо - седмо тире	Член 5, точки (а) - (ж)
Член 6	-
Член 7, параграф 1	Член 6, параграф 1
Член 7, параграф 2	Член 6, параграф 2, алинея първа
-	Член 6, параграф 2, алинея втора
Член 8, параграф 1	Член 7, параграф 1
Член 8, параграф 2, алинея първа	Член 7, параграф 2
Член 8, параграф 2, алинея втора	-
Член 8, параграф 3	-
Член 9, параграф 1	-
Член 9, параграф 2	Член 8
Член 10	-
Член 11, параграф 1	-
Член 11, параграф 2	Член 9
Член 11, параграф 3	-
-	Член 10
Член 12	Член 11
Член 13	Член 12
Приложения I - II	Приложения I - II
Приложения III - IV	-
-	Приложение III
-	Приложение IV