

ДИРЕКТИВА 2009/40/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 6 май 2009 година

относно прегледите за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета**(преработена)****(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 Комисията,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет ⁽¹⁾,

след консултация с Комитета на регионите,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора ⁽²⁾,

като имат предвид, че:

- (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 ремаркета ⁽³⁾ е била неколкократно и съществено изменяна ⁽⁴⁾. Тъй като трябва да бъдат внесени нови изменения, тя следва да бъде преработена с цел постигане на яснота.
- (2) В рамките на общата транспортна политика определени видове пътно движение в рамките на Общността следва да се осъществяват при най-благоприятни условия по отношение на безопасността и конкурентните условия, които се прилагат за превозвачите в държавите-членки.
- (3) Увеличаването на пътното движение и произтичащото от това повишаване на опасностите и вредните въздействия поставят пред държавите-членки проблеми, свързани с безопасността, със сходно естество и степен на сериозност.
- (4) Прегледите за проверка на техническата изправност през жизнения цикъл на дадено превозно средство следва да бъдат сравнително прости, бързи и евтини.
- (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 специални директиви.

(6) Необходимо е бързо адаптиране към техническия прогрес на определените в специалните 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 Директивата относно прегледите за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета.

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

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

(9) Определянето на референтни 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 прегледа по минимални стойности на полезно действие за всяка категория превозно средство.

(10) По отношение на спирачните системи приложното поле на настоящата директива следва да обхваща предимно превозни средства, които са получили типово одобрение в съответствие с Директива 71/320/ЕИО на Съвета от 26 юни 1971 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки относно спирачните устройства на някои категории моторни превозни средства и техните ремаркета ⁽⁵⁾, 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 посочената директива.

(11) Държавите-членки могат да разширят обхвата на прегледа на спирачната система, за да включат превозни средства или подлежащи на проверка елементи, които са извън приложното поле на настоящата директива.

(12) Държавите-членки могат да въведат по-строги изисквания за прегледа на спирачната система или да увеличат честотата на прегледите.

⁽¹⁾ ОВ С 224, 30.8.2008 г., стр. 66.

⁽²⁾ Становище на Европейския парламент от 23 септември 2008 г. (все още непубликувано в Официален вестник) и решение на Съвета от 30 март 2009 г.

⁽³⁾ ОВ L 46, 17.2.1997 г., стр. 1.

⁽⁴⁾ Вж. приложение III, част А.

⁽⁵⁾ ОВ L 202, 6.9.1971 г., стр. 37.

- (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.
- (14) Лошата настройка и неподходящата поддръжка увреждат не само двигателя, но и околната среда, тъй като повишават замърсяването и разхода на гориво. Важно е да се развие екологичен транспорт.
- (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 превозното средство по отношение на емисиите.
- (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 превозното средство по отношение на емисиите.
- (17) Възможно е процентът на неуспешно преминалите проверки за емисии на отработени газове превозни средства, които не са редовно поддържани, да бъде висок.
- (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.
- (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⁽¹⁾ изисква въвеждането от 2000 г. на бордова диагностична система (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. БДС са задължителен компонент и на новите превозни средства с дизелов двигател.
- (20) Държавите-членки могат при необходимост да изключат от приложното поле 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 първоначално са проектирани да отговарят съответните превозни средства.
- (21) Съществуват прости и широкоразпространени 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 уреди за диагностика, е необходимо проверяващите организации да използват или наличните устройства, предоставени от производителя на превозното средство, или да предвидят приемането на подходящо сертифициране, извършено от производителя на превозното средство или негова франчайзингова организация.
- (22) Периодичната проверка на правилното функциониране на ограничителя на скоростта 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 контролните уреди за регистриране на данните за движението на автомобилите и Директива 88/599/ЕИО относно прилагането на Регламенти (ЕИО) № 3820/85 и (ЕИО) № 3821/85⁽²⁾. От 2003 г. новите превозни средства са оборудвани с този уред.
- (23) Техническите изисквания за таксите и линейки са сходни с тези за частните автомобили. Поради това подлежащите на проверка елементи може да бъдат сходни, въпреки различията в честотата на прегледите за проверка на техническата изправност.
- (24) Държавите-членки трябва да гарантират, в рамките на своята компетентност, че прегледите за проверка на техническата изправност се провеждат методично и при спазване на високи стандарти.
- (25) Комисията следва периодично да проверява практическото прилагане на настоящата директива.
- (26) Тъй като целите на предложеното действие, и по-специално хармонизиране на правилата за извършване на проверки на техническата изправност, предотвратяване на нарушаване на конкуренцията между пътниите превозвачи и гарантиране на правилната проверка и поддръжка на превозните средства, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен самостоятелно от държавите-членки и следователно, предвид мащаба на действието, могат да бъдат постигнати по-добре на общностно равнище. Общността може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигане на тези цели.
- (27) Мерките, необходими за изпълнението на настоящата директива, следва да бъдат приети в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. за установяване на условията и реда за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията⁽³⁾.

⁽¹⁾ ОВ L 350, 28.12.1998 г., стр. 1.

⁽²⁾ ОВ L 274, 9.10.1998 г., стр. 1.

⁽³⁾ ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.

- (28) По-специално на Комисията следва да бъде предоставено правомощието да определи някои минимални стандарти и методи за проверка на техническата изправност и да ги адаптира към техническия прогрес. Тъй като тези мерки са от общ характер и са предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива чрез допълването ѝ с нови несъществени елементи, 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, посочени в приложение III, част Б,

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.

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 държавата-членка или от публична структура, на която държавата-членка е възложила тази задача, или от структури или учреждения, които са определени и пряко контролирани от държавата, включително надлежно оправомощени частни организации. 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 мерките, които считат за необходими, за да може да се докаже, че моторното превозно средство е преминало преглед за проверка на техническа изправност, при който са спазени най-малко 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 доказателството, признава доказателства, издадени 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 преглед за проверка на техническата изправност, при който са спазени най-малко разпоредбите на настоящата директива.

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

ГЛАВА II

ИЗКЛЮЧЕНИЯ

Член 4

1. Държавите-членки имат право да изключат от приложно поле на настоящата директива превозни средства, които принадлежат на въоръжените сили, органите на закона и реда и противопожарните служби.

2. Държавите-членки могат, след консултация с Комисията, да изключат от приложното поле на настоящата директива или да подчинят 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 които 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 превозните 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-ранна дата за първия задължителен преглед за проверка на техническата изправност и, когато е уместно, да изискват превозното средство да бъде подложено на проверка преди регистрация;
- б) да съкратят времето 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 периодични прегледи за проверка на техническата изправност и за други категории превозни средства;
- е) да предвидят 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 да включат 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

ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 6

1. Комисията приема специалните директиви, необходими за определяне на минималните стандарти и методи за проверка на изброените в приложение II елементи, както и всички изменения, необходими за адаптиране на тези стандарти и методи към техническия прогрес.

2. Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива чрез допълването ѝ, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 7, параграф 2.

Член 7

1. Комисията се подпомага от Комитета за привеждане в съответствие с техническия прогрес на Директивата относно прегледите за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета.

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 него.

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 въз основа на натрупания опит, дали предвидените прегледи са достатъчни за разкриване на дефектни или преправени устройства за ограничаване на скоростта или дали е необходимо изменение на правилата.

Член 9

Държавите-членки съобщават на Комисията текстовете на разпоредбите от националното законодателство, които те приемат 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 на директивите, 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.

Член 11

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

Член 12

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Страсбург на 6 май 2009 година.

За Европейския парламент
Председател
H.-G. RÖTTERING

За Съвета
Председател
J. KOHOUT

ПРИЛОЖЕНИЕ I

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

Категории превозни средства	Честота на прегледите
1. Моторни превозни средства, използвани за превоз на пътници, с повече от осем места, без мястото на водача	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, с максимално разрешена маса над 3 500 kg	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 kg	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 автомобилен превоз на товари, с максимално разрешена маса не повече от 3 500 kg, 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, с не повече от осем места, без мястото на водача	Четири година след датата, на която превозното средство е използвано за първи път, а след това на всеки две години

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 настоящото приложение проверки могат да се извършват визуално, без да се демонтират частите на превозното средство.

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 прегледа за проверка за техническа изправност на спирачните системи трябва да бъдат включени изброените по-долу елементи. Резултатите от прегледа, получени при проверката на спирачните системи, трябва да съответстват, доколкото е практически възможно, на техническите изисквания на Директива 71/320/ЕИО.

Елементи, подлежащи на преглед/проверка	Причини за установена неизправност
1.1. Механично състояние и функциониране	
1.1.1. Палец на педала на крачната спирачка	<ul style="list-style-type: none"> — прекалено стегнат — износен лагер — прекалено износен/хлабав
1.1.2. Състояние на педала и ход на задвижващото спирачно устройство	<ul style="list-style-type: none"> — излишен или недостатъчен резервен ход — спирачният механизъм не отделя правилно — липсващо, разлепено или износено покритие на педала против хлъзгане
1.1.3. Вакуумна помпа или компресор и резервоари	<ul style="list-style-type: none"> — прекалено дълго време за повишаване на въздушната компресия/вакуума 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
1.1.4. Предупредителен индикатор или датчик за ниско налягане	<ul style="list-style-type: none"> — неправилно функциониращ или дефектен индикатор/датчик за ниско налягане
1.1.5. Ръчен клапан за контрол на спирачката	<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
1.1.6. Ръчна спирачка, контрол на лоста, палец на ръчната спирачка	<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
1.1.7. Спирачни клапани (педално управлявани, разтоварващи, регулиращи клапани и т.н.)	<ul style="list-style-type: none"> — повредени, прекомерно изпускане на въздух — прекомерно изпускане на масло от компресора — ненадежден/неправилен монтаж — изтичане на хидравлична спирачна течност
1.1.8. Съединения за спирачки на ремаркета	<ul style="list-style-type: none"> — дефектни изолационни кранове или самозатваряща се клапа — ненадежден/неправилен монтаж — прекомерни изтичания

<i>Елементи, подлежащи на преглед/проверка</i>	<i>Причини за установена неизправност</i>
1.1.9. Резервоар за въздух под налягане	<ul style="list-style-type: none"> — повреден, ръждясал, изпускащ — неработещо дренажно устройство — ненадежден/неправилен монтаж
1.1.10. Спирачни сервомеханизми, главен спирачен цилиндър (хидравлични системи)	<ul style="list-style-type: none"> — дефектен или неефективен сервомеханизъм — 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 — изпуване 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, шанги, лостово свързване	<ul style="list-style-type: none"> — повредени, усукани кабели — прекомерно износени или корозирали — небезопасен кабел или гарнитура на шангата — дефектен кабелен водач — всякакво ограничение на свободното движение на спирачната система — всякакво неправилно движение на лостове/шанги, показващо лоша настройка или прекомерно износване
1.1.16. Задвижващи спирачни механизми (включително пружини или хидравлични цилиндри)	<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
1.1.17. Товаросензорен клапан	<ul style="list-style-type: none"> — дефектно свързване — неправилна настройка — блокирал, неработещ — липсващ
1.1.18. Автоматични устройства за регулиране на хлабината, които сочат	<ul style="list-style-type: none"> — блокиране или неправилно движение, прекомерно износване или неправилна настройка — дефекти

Елементи, подлежащи на преглед/проверка	Причини за установена неизправност
1.1.19. Забавяща система (където е монтирана или се изисква)	<ul style="list-style-type: none"> — ненадеждни свързки или монтаж — дефектна
1.2. Полезно действие и ефективност на крачната спирачка	
1.2.1. Полезно действие (постепенно увеличаващо се до максимално спирачно усилие)	<ul style="list-style-type: none"> — неправилно спирачно усилие върху едно или повече колела — спирачното усилие от което и да е колело е по-малко от 70 % от максимално регистрираното усилие 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 спирачното усилие (захващане) — неправилен времеви интервал във функционирането на спирачката на което и да е колело — прекомерно отклонение на спирачното усилие 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-малка от следните стойности: минимална спирачна ефективност категория 1: 50 % ⁽¹⁾ категория 2: 43 % ⁽²⁾ категория 3: 40 % ⁽³⁾ категория 4: 50 % категория 5: 45 % ⁽⁴⁾ категория 6: 50 % — или спирачно усилие, по-малко от референтните стойности, ако са посочени от производителя за осите на превозното средство ⁽⁵⁾
1.3. Вторично (аварийно) спирачно полезно действие и ефективност (ако се осъществява чрез отделна система)	
1.3.1. Резултати при работа	<ul style="list-style-type: none"> — спирачката не работи от едната страна — спирачното усилие от което и да е колело е по-малко от 70 % от най-голямото регистрирано усилие от друго колело на същата ос — няма постепенно изменение на ефективността (захващане) — автоматичната спирачна система не работи, при ремаркета
1.3.2. Ефективност	<ul style="list-style-type: none"> — за всички категории превозни средства спирачно съотношение по-малко от 50 % ⁽⁶⁾ на работата на крачната спирачка, определена в подточка 1.2.2, във връзка с максимално допустимата маса или при полуремаркетата — със сбора от допустимите товари на ос
1.4. Полезно действие и ефективност на ръчната спирачка	
1.4.1. Полезно действие	<ul style="list-style-type: none"> — спирачката не работи от едната страна
1.4.2. Ефективност	<ul style="list-style-type: none"> — за всички категории превозни средства спирачно 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 спирачна система	<ul style="list-style-type: none"> — няма постепенно изменение на ефективността (забавяне) — дефектна

Елементи, подлежащи на преглед/проверка	Причини за установена неизправност
1.6. Антиблокираща спирачна система	— лошо функциониране на предупредителното устройство на антиблокиращата спирачна система — дефектна

⁽¹⁾ 48 % за превозни средства от категория 1, които не са оборудвани с антиблокираща спирачна система (ABS) или които са получили типово одобрение преди 1 октомври 1991 г. (датата на забрана за първо пускане в движение без типово одобрение на ЕО за компонентите) (Директива 71/320/ЕИО).

⁽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, която от двете дати е по-късна.

⁽³⁾ 43 % за полуремаркета или ремаркета с теличи, които са регистрирани съгласно националното законодателство на държавите-членки след 1988 г. или от датата на прилагане на Директива 71/320/ЕИО, която от двете дати е по-късна.

⁽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, която от двете дати е по-късна.

⁽⁵⁾ Референтната стойност за осите на превозното средство е спирачното усилие (изразено в нютони), което е необходимо за постигане на тази минимална предписана спирачна сила при определено тегло на превозното средство.

⁽⁶⁾ За превозни средства от категории 2 и 5 минималното вторично спирачно полезно действие трябва да бъде $2,2 \text{ m/s}^2$ (тъй като вторичното полезно действие не се урежда от Директива 71/320/ЕИО).

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. Поле на видимост	3.1. Поле на видимост
3.2. Състояние на стъклата	3.2. Състояние на стъклата
3.3. Огледала за виждане назад	3.3. Огледала за виждане назад
3.4. Стъклочистачки на предното стъкло	3.4. Стъклочистачки на предното 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:

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

ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА ОТ КАТЕГОРИИ 1, 2 И 3	ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА ОТ КАТЕГОРИИ 4, 5 И 6
4.7. Лампа на задната регистрационна табела	
4.8. Светоотразители — 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. Оси, колела, гуми, окачване
5.1. Оси	5.1. Оси
5.2. Колела и гуми	5.2. Колела и гуми
5.3. Окачване	5.3. Окачване
6. Шаси и приставки на шасито	6. Шаси и приставки на шасито
6.1. Шаси или рама и приставки	6.1. Шаси или рама и приставки
6.1.1. Общо състояние	6.1.1. Общо състояние
6.1.2. Тръби и шумозаглушители на системата за отвеждане на отработени газове	6.1.2. Тръби и шумозаглушители на системата за отвеждане на отработени газове
6.1.3. Резервоар за гориво или тръби	6.1.3. Резервоар за гориво или тръби
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	
7.5.3. Функциониране	7.5.2. Състояние на коланите
7.6. Кормилен(ни) шифт(ове)	
7.7. Звуково предупредително устройство	

ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА ОТ КАТЕГОРИИ 1, 2 И 3	ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА ОТ КАТЕГОРИИ 4, 5 И 6
7.8. Скоростомер	
7.9. Тахограф (наличие и цялост на пломбите) <ul style="list-style-type: none"> — проверка на валидността на табелата на тахографа, ако се изисква съгласно Регламент (ЕИО) № 3821/85 ⁽¹⁾ — в случай на съмнение да се провери, дали номиналната обиколка или размерът на гумите отговаря на посочените на табелата на тахографа данни — ако е осъществимо, да се провери дали пломбите на тахографа и по целесъобразност, дали всички останали средства за защита на връзките срещу неправомерно преправяне са непокътнати 	
7.10. Устройство за ограничаване на скоростта <ul style="list-style-type: none"> — ако е възможно, да се провери дали ограничителят на скоростта е монтиран съгласно изискванията на Директива 92/6/ЕИО ⁽²⁾ — проверка на валидността на табелата на ограничителя на скоростта — ако е осъществимо, да се провери дали пломбите на ограничителя на скоростта и, по целесъобразност, дали всички останали средства за защита на връзките срещу неправомерно преправяне са непокътнати; — проверява се, доколкото е осъществимо, дали ограничителят на скоростта пречи на превозните средства, посочени в членове 2 и 3 от Директива 92/6/ЕИО, да превишават предписаните стойности. 	
8. Вредно въздействие	8. Вредно въздействие
8.1. Шум	8.1. Шум

⁽¹⁾ Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета от 20 декември 1985 г. относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт (ОВ L 370, 31.12.1985 г., стр. 8).

⁽²⁾ Директива 92/6/ЕИО на Съвета от 10 февруари 1992 г. относно монтирането и използването на устройства за ограничаване на скоростта за някои категории моторни превозни средства в Общността (ОВ L 57, 2.3.1992 г., стр. 27).

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

- 8.2. Емисии на отработени газове
- 8.2.1. Превозни средства, оборудвани с бензинов двигател с принудително запалване
- a) Когато емисиите от отработени газове не са ограничени от усъвършенствана система за регулиране, като например трипътен каталитичен конвертор, управляван от ламбда-сонда:
1. визуален преглед на изпускателната система с оглед да се провери дали е комплектована и в задоволително състояние и дали няма течове;
 2. визуален преглед 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 оксид (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 по отношение на тези превозни средства трябва да е спазена Директива 70/220/ЕИО ⁽¹⁾, и 1 октомври 1986 г.: СО: – 4,5 об. %;

⁽¹⁾ Директива 70/220/ЕИО на Съвета от 20 март 1970 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки относно мерките, които следва да се предприемат срещу замърсяването на въздуха с емисии от моторните превозни средства (ОВ L 76, 6.4.1970 г., стр. 1).

- ii) за превозните средства, регистрирани или въведени в първоначална експлоатация след 1 октомври 1986 г.: CO: – 3,5 об. %.
- б) Когато емисиите се контролират от усъвършенствана система за регулиране, като например трипътен каталитичен конвертор, управляван от лямбда-сонда:
1. визуален преглед на изпускателната система, за да се провери дали е комплектована и в задоволително състояние и дали няма течове;
 2. визуален преглед на всяко монтирано от производителя оборудване за регулиране на емисиите, за 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 лямбда и на концентрацията на CO в отработените газове в съответствие с разпоредбите на точка 4 или на процедурите, предложени от производителя и одобрени по време на одобрението на типа. 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 посочената от производителя на превозното средство.
- Когато тази стойност не е посочена, 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, които са типowo одобрени в съответствие с пределните стойности, посочени на ред А или Б от таблицата в точка 5.3.1.4 от приложение I към Директива 70/220/ЕИО. Когато не е възможно да бъде спазена Директива 70/220/ЕИО, горното се прилага 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 2 000 min⁻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, получили одобрение на типа в съответствие с пределните стойности, посочени на ред А или Б от таблицата в точка 5.3.1.4 от приложение I към Директива 70/220/ЕИО. Когато не е възможно да бъде спазена Директива 70/220/ЕИО, горното се прилага за превозните средства, регистрирани или въведени в първоначална експлоатация след 1 юли 2002 г.
Лямбда: $1 \pm 0,03$ или според спецификациите на производителя;
 - iii) за моторните превозни средства, оборудвани с бордова диагностична система (БДС) в съответствие с Директива 70/220/ЕИО, държавите-членки могат, вместо да използват предвидената в подточка i) проверка, 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 отработените газове 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. превозните средства могат да се проверяват 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 обявено за неизправно, без то да е било приведено в следното състояние:
 - i) двигателят трябва да е напълно загрят: 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 °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 равностойна 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 системата трябва да се прочисти с три резки натискания на педала на газта при празен ход на двигателя или по равностoен метод.
- в) Процедура на проверка:
 1. визуален преглед 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, ако има монтиран, турбокомпресорът трябва да работят с оборотите на празен ход преди началото на всеки цикъл на свободно ускорение. За двигателите на тежкотоварните дизелови 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 газа 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, посочена от производителя или, ако тя не е известна, две трети от скоростта на прекъсване на захранването, преди да се отпусне педалът на газа. Това би могло да се провери, 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 газа, и момента, в който той се отпуска, който следва да е най-малко две секунди за превозните средства от категории 1 и 2 от приложение I.

г) Пределни стойности:

1. нивото на концентрация не трябва да надвишава нивото, записано на табелата в съответствие с Директива 72/306/ЕИО ⁽¹⁾:
2. когато тази стойност не е известна 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, получили одобрение на типа в съответствие с пределните стойности, посочени:
 - а) на ред Б от таблицата в точка 5.3.1.4 от приложение I към Директива 70/220/ЕИО (лековарни автомобили с дизелов двигател — Евро 4);
 - б) на ред Б1 от таблиците в точка 6.2.1 от приложение I към Директива 88/77/ЕИО ⁽²⁾ (лековарни 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 (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 (тежкотоварни автомобили — EEV);

или в съответствие с пределните стойности, посочени в последващите изменения на Директива 70/220/ЕИО, или в съответствие с пределните стойности, посочени в последващите изменения на Директива 88/77/ЕИО, или в съответствие с равностойни пределни стойности, ако се използва друго оборудване, различно от използваното при типовото одобряване на ЕО.

Когато не е възможно да се постигне съответствие с точка 5.3.1.4 от приложение I към Директива 70/220/ЕИО или с точка 6.2.1 от приложение I към Директива 88/77/ЕО, горното се прилага за превозните средства, регистрирани или въведени в първоначална експлоатация след 1 юли 2008 г.;

3. тези изисквания не се прилагат за превозните средства, регистрирани или въведени в първоначална експлоатация преди 1 януари 1980 г.;
4. превозните средства се обявяват за неизправни 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 циклите на проверка;

⁽¹⁾ Директива 72/306/ЕИО на Съвета от 2 август 1972 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки относно мерките, които следва да се предприемат срещу емисиите на замърсители от дизеловите двигатели, предназначени за употреба в превозните средства (ОВ L 190, 20.8.1972 г., стр. 1).

⁽²⁾ Директива 88/77/ЕИО на Съвета от 3 декември 1987 г. за сближаването на законодателствата на държавите-членки относно мерките, които да се предприемат срещу емисиите на газообразни и механични замърсители от дизелови двигатели, използвани в превозните средства и емисиите от газообразни замърсители от бензинови двигатели, зареджани с гориво от природен газ или от втечнен нефтен газ, използвани в превозните средства (ОВ L 36, 9.2.1988 г., стр. 33).

5. за да се избегнат ненужните проверки, държавите-членки могат, като изключение от разпоредбите на точка 8.2.2, буква г), точка 4, да обявят за неизправни 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, буква б), точка 2, подточка ii) (или при прилагане на равностоен метод), надвишават значително пределните стойности. Също така, за да се избегнат ненужните проверки, държавите-членки могат, като се отклонят от разпоредбите на точка 8.2.2, буква г), точка 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, буква б), точка 2, подточка ii) (или при прилагане на равностоен метод), 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 точно дали са спазени пределните стойности, предписани или посочени от производителя.

- 8.2.4. Когато по време на типовото одобряване на ЕО дадено превозно средство не е успяло да спази 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 трябва незабавно да уведомят за това Комисията, която на свой ред трябва да уведоми останалите държави-членки.

ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА ОТ КАТЕГОРИИ 1, 2 И 3	ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА ОТ КАТЕГОРИИ 4, 5 И 6
8.3. Потискане на радиосмущения	
9. Допълнителни прегледи за превозни средства на обществения транспорт	
9.1. Аварийен(ийни) 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
на 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, букви а) —ж)
Член 6	—
Член 7	Член 6, параграф 1
—	Член 6, параграф 2
Член 8, параграф 1	Член 7, параграф 1
Член 8, параграф 2, първа алинея	Член 7, параграф 2
Член 8, параграф 2, втора алинея	—
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