

Официален вестник

на Европейския съюз

L 127



Издание
на български език

Законодателство

Година 57
29 април 2014 г.

Съдържание

I Законодателни актове

ДИРЕКТИВИ

- ★ Директива 2014/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 година за сближаване на законовите, подзаконовите и административните разпоредби на държавите членки относно производството, представянето и продажбата на тютюневи и свързани с тях изделия и за отмяна на Директива 2001/37/ЕО ⁽¹⁾ 1
- ★ Директива 2014/42/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 година за обезпечаване и конфискация на средства и облиги от престъпна дейност в Европейския съюз 39
- ★ Директива 2014/45/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 година относно периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета и за отмяна на Директива 2009/40/ЕО ⁽¹⁾ 51
- ★ Директива 2014/46/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 година за изменение на Директива 1999/37/ЕО на Съвета относно документите за регистрация на превозни средства 129
- ★ Директива 2014/47/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 година относно крайпътната техническа проверка на изправността на търговски превозни средства, които се движат на територията на Съюза, и за отмяна на Директива 2000/30/ЕО ⁽¹⁾ 134

⁽¹⁾ Текст от значение за ЕИП

BG

Актовете, чиито заглавия се отпечатват със светъл шрифт, са актове по текущо управление на селскостопанската политика и имат кратък срок на действие.

Заглавията на всички останали актове се отпечатват с получер шрифт и се предшества от звездичка.

I

(Законодателни актове)

ДИРЕКТИВИ

ДИРЕКТИВА 2014/40/ЕС НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 3 април 2014 година

за сближаване на законовите, подзаконовите и административните разпоредби на държавите членки относно производството, представянето и продажбата на тютюневи и свързани с тях изделия и за отмяна на Директива 2001/37/ЕО

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 53, параграф 1 и членове 62 и 114 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

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

като взеха предвид становището на Комитета на регионите ⁽²⁾,

в съответствие с обикновената законодателна процедура ⁽³⁾,

като имат предвид, че:

- (1) С Директива 2001/37/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁽⁴⁾ се установяват правила на равнището на Съюза по отношение на тютюневите изделия. За да се отрази научното и пазарното развитие, както и това в международен план, са необходими съществени изменения в посочената директива, поради което тя следва да бъде отменена и заменена с нова директива.
- (2) В докладите си от 2005 г. и 2007 г. за прилагането на Директива 2001/37/ЕО Комисията набеляза области, в които бе сметнено за целесъобразно да бъдат предприети по-нататъшни действия за безпрепятственото функциониране на вътрешния пазар. През 2008 г. и 2010 г. Научният комитет по възникващи и идентифицирани нови здравни рискове (НКВИНЗР) предостави научно становище на Комисията относно бездимните тютюневи изделия и добавките към тютюневите изделия. През 2010 г. бе проведена широка консултация със заинтересованите страни, която бе последвана от целенасочени консултации с тях и бе придружена от проучвания, извършени от външни консултанти. По време на този процес бяха провеждани консултации с държавите членки. Европейският парламент и Съветът неколкократно отправиха призив към Комисията за преглед и актуализиране на Директива 2001/37/ЕО.
- (3) В някои области, обхванати от Директива 2001/37/ЕО, държавите членки са лишени правно или фактически от възможността да адаптират ефективно своето законодателство към новото развитие. Това е валидно по-специално по отношение на правилата за етикетирание, във връзка с които на държавите членки не беше позволено да увеличават размера на здравните предупреждения, да променят тяхното местоположение върху отделната потребителска опаковка („потребителска опаковка“) или да заменят подвеждащите предупреждения относно равнищата на емисиите от катран, никотин и въглероден оксид (КНВО).

⁽¹⁾ ОВ С 327, 12.11.2013 г., стр. 65.

⁽²⁾ ОВ С 280, 27.9.2013 г., стр. 57.

⁽³⁾ Позиция на Европейския парламент от 26 февруари 2014 г. (все още непубликувана в Официален вестник) и решение на Съвета от 14 март 2014 г.

⁽⁴⁾ Директива 2001/37/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 юни 2001 г. за сближаване на законовите, подзаконовите и административните разпоредби на държавите членки относно производството, представянето и продажбата на тютюневи изделия (ОВ L 194, 18.7.2001 г., стр. 26).

- (4) В други области все още съществуват значителни различия между законовите, подзаконовите и административните разпоредби на държавите членки по отношение на производството, представянето и продажбата на тютюневи и свързани с тях изделия, които представляват пречка за безпрепятственото функциониране на вътрешния пазар. С оглед на научното и пазарното развитие, както и това в международен план, тези несъответствия се очаква да се увеличават. Това важи също за електронните цигари и за контейнерите за многократно пълнене на електронни цигари („контейнери за многократно пълнене“), за растителните изделия за пушене, съставките и емисиите от тютюневи изделия, някои аспекти на етикетирването и опаковането и за трансграничните продажби от разстояние на тютюневи изделия.
- (5) Тези пречки следва да бъдат отстранени и за целта правилата относно производството, представянето и продажбата на тютюневи и свързани с тях изделия следва да бъдат сближени допълнително.
- (6) Делът на вътрешния пазар на тютюневите и свързаните с тях изделия, нарастващата тенденция производителите на тютюневи изделия да съсредоточават производството за целия Съюз само в малък брой производствени обекти в Съюза и произтичащата от това значителна трансгранична търговия с тютюневи и свързани с тях изделия налагат предприемането на засилени законодателни действия по-скоро на равнището на Съюза, отколкото на национално равнище, за да се постигне безпрепятственото функциониране на вътрешния пазар.
- (7) Законодателните действия на равнището на Съюза са необходими и за прилагането на Рамковата конвенция за контрол на тютюна на СЗО (РККТ) от май 2003 г., чиито разпоредби са обвързващи за Съюза и неговите държави членки. Разпоредбите на РККТ относно регулирането на съдържанието на тютюневите изделия, регулирането на разкриването на съдържанието на тютюневите изделия, опаковката и етикетирването на тютюневите изделия, рекламата и незаконната търговия с тютюневи изделия са от особено значение. В рамките на различни конференции страните по РККТ, включително Съюзът и неговите държави членки, приеха с консенсус набор от насоки за прилагане на разпоредбите на РККТ.
- (8) В съответствие с член 114, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС) като база за законодателните предложения следва да бъде взето високо равнище на защита на здравето, като следва да се вземе под внимание по-специално всяко ново развитие, основаващо се на научни факти. Тютюневите изделия не са обикновени стоки и с оглед на изключително вредните последици от тютюна за човешкото здраве следва да се отдаде голямо значение на защитата на здравето, по-специално за намаляване на широкото разпространение на тютюнопушенето сред младите хора.
- (9) Необходимо е да се предвидят редица нови определения, така че да се осигури еднаквото прилагане на настоящата директива от държавите членки. Когато различни задължения, наложени от настоящата директива, се прилагат за различни категории изделия и дадено изделие попада в повече от една от тези категории (напр. лула, тютюн за ръчно свиване на цигари), следва да са приложими по-строгите задължения.
- (10) С Директива 2001/37/ЕО се установяват максимални стойности за съдържанието на катран, никотин и въглероден оксид в цигарите, които следва да се прилагат и по отношение на цигарите, които се изнасят от Съюза. Тези максимални стойности и този подход остават валидни.
- (11) За измерването на съдържанието на катран, никотин и въглероден оксид в цигарите (наричано по-нататък „равнище на емисиите“) следва да се използват съответните международно признати ISO стандарти. Процесът на проверка следва да бъде защитен от влиянието на тютюневата промишленост, като се използват услугите на независими лаборатории, включително държавни лаборатории. Държавите членки следва да могат да ползват лаборатории, разположени в други държави — членки на Съюза. За други емисии от тютюневи изделия не съществуват международно приети стандарти или тестове за количествено определяне на максималните равнища. Продължаващите усилия на международно равнище за разработване на такива стандарти или тестове следва да бъдат насърчавани.
- (12) Във връзка с установяването на максималните равнища на емисиите, на по-късен етап може да се окаже необходимо и целесъобразно да бъдат намалени равнищата на емисиите за катран, никотин и въглероден оксид или да се установят максимални равнища за други емисии от тютюневи изделия, като се вземе предвид тяхната токсичност или това, че водят до пристрастяване.

- (13) С оглед на изпълнението на своите регулаторни функции държавите членки и Комисията изискват подробна информация за съставките и емисиите от тютюневи изделия, за да оценят привлекателността, опасността от пристрастяване и токсичността на тютюневите изделия и рисковете за здравето, свързани с употребата на такива изделия. За тази цел съществуващите задължения за уведомяване по отношение на съставките и емисиите следва да бъдат засилени. Следва да бъдат предвидени и допълнителни по-широки задължения за уведомяване по отношение на добавки, които са включени в приоритетен списък, с цел оценка, наред с другото, на тяхната токсичност, опасността от пристрастяване и техните канцерогенни, мутагенни или токсични за репродукцията свойства (КМТР свойства), включително и в процеса на горене. Тежестта на тези задължения за разширено уведомяване за МСП следва да бъде ограничена във възможно най-голяма степен. Счита се, че тези задължения за уведомяване са в съответствие със задължението на Съюза да осигурява високо равнище на защита на човешкото здраве.
- (14) Използването на различни формати за уведомяване, което е налице в момента, затруднява производителите и вносителите при изпълнението на техните задължения за уведомяване и е трудоемко за държавите членки и за Комисията при извършването на сравнения и анализи и изготвянето на заключения въз основа на получената информация. Ето защо следва да има общ задължителен формат за уведомяване относно съставките и емисиите. На широката общественост следва да се осигури възможно най-голяма прозрачност на информацията относно тези изделия, като се гарантира, че се вземат предвид по подходящ начин търговските тайни на производителите на тютюневи изделия. Съществуващите системи за уведомяване относно съставките следва да бъдат взети предвид.
- (15) Липсата на хармонизиран подход по отношение на регулирането на съставките на тютюневите изделия се отразява на безпрепятственото функциониране на вътрешния пазар и оказва отрицателно въздействие върху свободното движение на стоки в Съюза. Някои държави членки приеха законодателни актове или сключиха обвързващи споразумения с промишлеността, с които се разрешават или забраняват определени съставки. В резултат на това определени съставки са регулирани в някои държави членки, а в други не са. Държавите членки също така възприемат различни подходи по отношение на добавките във филтъра на цигарите, както и по отношение на добавките, оцветяващи тютюневия дим. Без хармонизиране се очаква пречките пред безпрепятственото функциониране на вътрешния пазар да се увеличат през идните години, като се има предвид прилагането на РККТ и съответните насоки за прилагането на РККТ в Съюза и предвид придобития опит в други юрисдикции извън Съюза. В насоките за прилагането на РККТ относно регулирането на съдържанието на тютюневите изделия и регулирането на разкриването на съдържанието на тютюневите изделия се призовава по-специално за премахване на съставките, които подобряват вкусовите качества, създават впечатлението, че тютюневите изделия са полезни за здравето и се свързват с идеята за енергия и жизненост, или имат оцветяващи свойства.
- (16) Вероятността от разнопосочно регулиране се увеличава допълнително от опасения, свързани с тютюневите изделия, притежаващи характерни вкусово-ароматни качества, различни от тези на тютюна, което би могло да улесни започването на употреба на тютюневи изделия или да окаже влияние върху моделите на употреба. Мерките, въвеждащи неоправдани различия в третирането на различните видове ароматизирани цигари следва да бъдат избягвани. Независимо от това изделията с характерни вкусово-ароматни качества с по-голям обем на продажби следва да бъдат изтеглени от употреба в рамките на по-продължителен период от време, за да се даде на потребителите достатъчно време да ги заменят с други изделия.
- (17) Забраната на тютюневи изделия с характерни вкусово-ароматни качества не изключва използването на отделни добавки, а задължава производителите да намалят добавката или комбинацията от добавки до такава степен, че те да не водят до получаването на характерни вкусово-ароматни качества. Използването на добавки, необходими за производството на тютюневи изделия, например захар с цел заместване на захарите, които се губят в процеса на сушене, следва да бъде разрешено, стига да не води до получаването на характерни вкусово-ароматни качества или до увеличаване на опасността от пристрастяване, на токсичността или на КМТР свойствата на изделието. Независима европейска консултативна група следва да оказва съдействие в процеса на вземане на решения по тези въпроси. Прилагането на настоящата директива не следва да води до различно третиране на различните сортове тютюн, нито да възпрепятства диференциацията на изделията.
- (18) Някои добавки се използват за създаване на впечатлението, че тютюневите изделия са полезни за здравето, че са опасни за здравето в по-малка степен или че увеличават умствената активност и физическите постижения. Тези добавки, както и добавките, които притежават КМТР свойства в неизгорена форма, следва да бъдат забранени с цел осигуряването на еднакви правила в Съюза и високо равнище на защита на човешкото здраве. Добавките, които увеличават опасността от пристрастяване и токсичността, следва също да бъдат забранени.

- (19) Предвид насочеността на настоящата директива към младите хора, тютюневите изделия, различни от цигарите и тютюна за ръчно свиване на цигари, следва да бъдат освободени от определени изисквания по отношение на съставките, при положение че не е налице съществена промяна в обстоятелствата по отношение на обема на продажбите или моделите на употреба от страна на младите хора.
- (20) Предвид общата забрана на продажбата на тютюн за орална употреба в Съюза, отговорността за регулиране на съставките на тютюна за орална употреба, което изисква дълбоко познаване на специфичните характеристики на това изделие и на неговите модели на употреба, следва, в съответствие с принципа на субсидиарност, да продължи да бъде прерогатив на Швеция, в която продажбата на това изделие е разрешена съгласно член 151 от Акта за присъединяване на Австрия, Финландия и Швеция.
- (21) В съответствие с целите на настоящата директива, а именно да се улесни безпрепятственото функциониране на вътрешния пазар на тютюневи и свързани с тях изделия, като основното съображение е осигуряването на високо равнище на защита на здравето, особено по отношение на младите хора, и съгласно Препоръка 2003/54/ЕО на Съвета ⁽¹⁾, държавите членки следва да бъдат насърчавани да предотвратяват продажбата на тези изделия на деца и юноши, като приемат подходящи мерки за определяне и прилагане на възрастови граници.
- (22) Все още съществуват различия между националните разпоредби относно етикетирането на тютюневите изделия, по-специално по отношение на използването на комбинирани здравни предупреждения, които се състоят от изображение и текст, на информация за услугите за преустановяване на употребата на тютюневи изделия и рекламните елементи в потребителските опаковки и върху тях.
- (23) Подобни различия могат да създадат пречки пред търговията и да попречат на безпрепятственото функциониране на вътрешния пазар на тютюневи изделия и поради това следва да бъдат премахнати. Възможно е също така потребителите в някои държави членки да бъдат по-добре информирани за рисковете за здравето, свързани с тютюневите изделия, отколкото потребителите в други държави членки. Без предприемане на допълнителни действия на равнището на Съюза съществуващите различия вероятно ще се увеличат през следващите години.
- (24) Адаптирането на разпоредбите относно етикетирането е необходимо също и за да бъдат приведени правилата, които се прилагат на равнището на Съюза, в съответствие с развитието в международен план. Например в насоките на РККТ във връзка с опаковката и етикетирането на тютюневите изделия се призовава за поставянето на големи предупреждения под формата на изображения на двете основни повърхности на опаковката, задължителното предоставяне на информация за преустановяването на употребата на тютюневи изделия и строги правила по отношение на подвеждащата информация. Разпоредбите относно подвеждащата информация ще допълнят общата забрана на подвеждащи търговски практики от страна на търговци към потребители, предвидени в Директива 2005/29/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁽²⁾.

В някои случаи може да е необходимо държавите членки, които използват бандероли или национални разпознавателни обозначения върху опаковката на тютюневите изделия за фискални цели, да предвидят местоположението на тези бандероли и обозначения да бъде сменено, за да се даде възможност за разполагане на комбинирани здравни предупреждения в горния край на основните повърхности на опаковката в съответствие с настоящата директива и с насоките на РККТ. Следва да се въведат преходни разпоредби, за да се даде възможност на държавите членки да запазят бандеролите или националните разпознавателни обозначения, използвани за фискални цели, в горната част на потребителските опаковки за определен срок след транспонирането на настоящата директива.

- (25) Разпоредбите относно етикетирането също следва да бъдат адаптирани в съответствие с новите научни доказателства. Например бе доказано, че посочването на равнището на емисиите от катран, никотин и въглероден оксид върху потребителските опаковки за цигари е подвеждащо, тъй като то води потребителите до убеждението, че някои цигари са по-малко вредни, отколкото други. Някои факти също така сочат, че големите комбинирани здравни предупреждения, състоящи се от текстово предупреждение и съответстваща цветна снимка, са по-ефективни, отколкото предупрежденията, състоящи се само от текст. Поради това комбинираните здравни предупреждения следва да станат задължителни в рамките на Съюза и да покриват значителни и видими части от повърхността на потребителските опаковки. Следва да бъдат определени минимални размери за всички здравни предупреждения, за да се гарантира тяхната видимост и ефективност.

⁽¹⁾ Препоръка 2003/54/ЕО на Съвета от 2 декември 2002 г. за предотвратяване на тютюнопушенето и относно инициативи за подобряване на контрола върху тютюневите изделия (ОВ L 22, 25.1.2003 г., стр. 31).

⁽²⁾ Директива 2005/29/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2005 г. относно нелоялни търговски практики от страна на търговци към потребители на вътрешния пазар и изменение на Директива 84/450/ЕИО на Съвета, Директиви 97/7/ЕО, 98/27/ЕО и 2002/65/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и Регламент (ЕО) № 2006/2004 на Европейския парламент и на Съвета (Директива за нелоялни търговски практики) (ОВ L 149, 11.6.2005 г., стр. 22).

- (26) По отношение на тютюневите изделия за пушене, различни от цигарите и тютюна за ръчно свиване на цигари, които основно се употребяват от по-възрастни потребители и от малки групи от населението, следва да се запази възможността те да бъдат освобождавани от определени изисквания по отношение на етикетирането, при положение че не е налице съществена промяна в обстоятелствата във връзка с обема на продажбите или моделите на употреба от страна на младите хора. Етиктирането на тези тютюневи изделия следва да се извършва съгласно специални отнасящи се до тях правила. Следва да бъде гарантирана видимостта на здравните предупреждения, поставени върху бездимните тютюневи изделия. Поради това здравните предупреждения следва да се поставят върху двете основни повърхности на опаковката на бездимните тютюневи изделия. По отношение на тютюна за водна пула, който често се счита за по-малко вреден от традиционните тютюневи изделия за пушене, следва да се прилага пълният режим за етиктиране, с цел да се избегне подвеждането на потребителите.
- (27) Тютюневите изделия или тяхната опаковка могат да въведат в заблуждение потребителите, по-специално младите хора, когато внушават, че въпросните изделия са по-малко вредни. Например такъв е случаят при използването на някои текстове или елементи, като наименованията „с ниско съдържание на катран“, „леки“, „ултралеки“, „меки“, „натурални“, „органични“, „без добавки“, „без аромати“, „тънки“ или определени наименования, изображения, фигуративни или други знаци. Други подвеждащи елементи могат да включват, но не се ограничават до добавени или други допълнителни материали, като залепващи се етикети, стикери, допълнителни реклами, полета за изтриване и обвивки, или да са свързани с формата на самото тютюнево изделие. Определени опаковки и тютюневи изделия също могат да подвеждат потребителите, като загатват, че носят ползи във връзка със загубата на телло, сексуалната привлекателност, социалния статус и социалния живот или качества като женственост, мъжественост или елегантност. Също така размерът и външният вид на отделните цигари може да подвеждат потребителите, като създават впечатление, че те са по-малко вредни. Нито потребителските опаковки на тютюневите изделия, нито тяхната външна опаковка следва да включват печатни ваучери, предлагане на отстъпки, безплатна дистрибуция, оферта тип „две за едно“ или други подобни оферти, които биха могли да загатват икономически ползи за потребителите, като по този начин ги стимулират да купуват тези тютюневи изделия.
- (28) За да се осигури ненарушимостта и видимостта на здравните предупреждения и за да бъдат те в максимална степен ефективни, следва да се предвидят разпоредби относно размерите на здравните предупреждения, както и относно някои аспекти на външния вид на потребителските опаковки на тютюневите изделия, включително относно тяхната форма и механизъм за отваряне. Когато за потребителската опаковка се изисква форма на правоъгълен паралелепипед, заоблените или скосени ръбове следва да бъдат считани за приемливи, при условие че здравното предупреждение обхваща площ на повърхността, равна на повърхността на потребителска опаковка без подобни ръбове. Държавите членки прилагат различни правила за минималния брой цигари в потребителска опаковка. Тези правила следва да бъдат съгласувани, за да се гарантира свободното обращение на съответните изделия.
- (29) На пазара са пуснати значителни обеми от незаконни изделия, които не изпълняват определените в Директива 2001/37/ЕО изисквания, като данните показват, че тези количества могат да се увеличат. Такива незаконни изделия накърняват свободното обращение на изделията, които съответстват на изискванията, и защитата, предвидена от законодателството за контрол на тютюна. Освен това РККТ задължава Съюза да води борба с незаконните тютюневи изделия, включително с незаконния им внос в Съюза, като част от всеобхватна политика на Съюза за контрол на тютюна. Поради това следва да се предвиди разпоредба, съгласно която потребителските опаковки на тютюневите изделия трябва да бъдат маркирани с уникален идентификатор и защитен елемент и съгласно която тяхното движение да бъде записано, така че да бъде възможно наблюдението и проследяването на тези изделия в Съюза, а също така да се контролира и подобрява съответствието им с настоящата директива. Освен това следва да се предвиди разпоредба за въвеждането на защитни елементи, които ще направят по-лесна проверката на автентичността на тютюневите изделия.
- (30) На равнището на Съюза следва да бъде разработена оперативна съвместима система за наблюдение и проследяване, както и защитни елементи. Първоначално системата за наблюдение и проследяване и защитните елементи следва да се прилагат само по отношение на цигарите и тютюна за ръчно свиване на цигари. Това ще даде възможност на производителите на други тютюневи изделия да се възползват от придобития опит, преди системата за наблюдение и проследяване и защитните елементи да станат приложими и за въпросните други изделия.
- (31) За да се гарантира независимост и прозрачност на системата за наблюдение и проследяване, производителите на тютюневи изделия следва да сключат договори за съхранение на данни с независими трети страни. Комисията следва да одобри пригодността на тези трети страни, а независим външен одитор следва да осъществява наблюдение на техните дейности. Данните, свързани със системата за наблюдение и проследяване, следва да бъдат съхранявани отделно от другите свързани с дружествата данни, и следва да бъдат под контрола на компетентните органи от държавите членки и Комисията, които да имат достъп до тях по всяко време.

- (32) С Директива 89/622/ЕИО на Съвета ⁽¹⁾ бе наложена забрана на продажбата в държавите членки на някои видове тютюн за орална употреба. С Директива 2001/37/ЕО тази забрана бе потвърдена. С член 151 от Акта за присъединяване на Австрия, Финландия и Швеция на Швеция се предоставя дерогация от посочената забрана. Забраната за продажбата на тютюн за орална употреба следва да бъде запазена, за да се предотврати въвеждането в Съюза (с изключение на Швеция) на изделия, което води до пристрастяване и има отрицателни последици за здравето. За другите бездимни тютюневи изделия, които не се произвеждат за масовия пазар, строгите разпоредби относно етикетирването и някои разпоредби относно техните съставки се считат за достатъчни, за да се възпрепятства разширяването на пазарния им дял извън рамките на традиционната им употреба.
- (33) Трансграничните продажби от разстояние на тютюневи изделия могат да улеснят достъпа до тютюневи изделия, които не са в съответствие с настоящата директива. Съществува и по-голям риск от достъп на младите хора до тютюневи изделия. Вследствие на това има риск законодателството за контрол на тютюна да бъде отслабено. Ето защо държавите членки следва да имат право да забранят трансграничните продажби от разстояние. В случаите когато трансграничните продажби от разстояние не са забранени, е подходящо въвеждането на общи правила за регистрация на търговски обекти за продажба на дребно, извършващи подобни продажби, за да се осигури ефективност на настоящата директива. В съответствие с член 4, параграф 3 от Договора за Европейския съюз (ДЕС) държавите членки следва да си сътрудничат, за да улеснят изпълнението на настоящата директива, по-специално по отношение на мерките, взети във връзка с трансграничните продажби на тютюневи изделия от разстояние.
- (34) Всички тютюневи изделия са потенциален източник на смъртност, заболяемост и увреждания. В съответствие с това тяхното производство, дистрибуция и употреба следва да бъдат регулирани. Поради това е важно да се наблюдава развитието по отношение на новите тютюневи изделия. Производителите и вносителите следва да бъдат задължени да уведомяват за нови тютюневи изделия, без да се засягат правомощията на държавите членки да забраняват или разрешават подобни нови изделия.
- (35) С цел да се гарантират условия на равнопоставеност, новите тютюневи изделия, които са тютюневи изделия съгласно определението в настоящата директива, следва да отговарят на изискванията на настоящата директива.
- (36) Електронните цигари и контейнерите за многократно пълнене следва да бъдат регулирани от настоящата директива, освен ако поради тяхното представяне или функция не попадат в приложното поле на Директива 2001/83/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁽²⁾ или на Директива 93/42/ЕИО на Съвета ⁽³⁾. По отношение на тези изделия съществуват различия в законодателството и практиките на държавите членки, включително по отношение на изискванията за безопасност, което налага предприемането на действия на равнището на Съюза с оглед подобряване на безпрепятственото функциониране на вътрешния пазар. При регулирането на тези изделия следва да се отчита съображението за високо равнище на защита на общественото здраве. За да е възможно държавите членки да изпълняват задачите си за надзор и контрол, е необходимо от производителите и вносителите на електронни цигари и на контейнери за многократно пълнене да се изисква да уведомяват за съответните изделия, преди да ги пуснат на пазара.
- (37) Държавите членки следва да гарантират, че електронните цигари и контейнерите за многократно пълнени са в съответствие с изискванията на настоящата директива. Когато производителят на съответното изделие не е установен в Съюза, вносителят на съответното изделие следва да носи отговорността за съответствието на изделията с настоящата директива.
- (38) Пускането на пазара на течност, съдържаща никотин, следва да бъде разрешено по настоящата директива единствено когато концентрацията на никотин не надхвърля 20 mg/ml. Тази концентрация позволява извличане на никотин, което е сравнимо с допустимата дозата никотин, доставяна от стандартна цигара в рамките на времето, необходимо за пушенето на такава цигара. С цел ограничаване на рисковете, свързани с никотина, следва да се определят максимални размери за контейнерите за многократно пълнене, резервоарите и патроните.
- (39) Единствено за електронните цигари, които подават никотин равномерно в еднакви дози, следва да бъде разрешено да бъдат пускани на пазара по настоящата директива. Подаването на никотин в еднакви дози при нормални условия на употреба е необходимо за целите на защитата на здравето, безопасността и качеството, включително за избягване на риска от случайна употреба на големи дози.
- (40) Електронните цигари и контейнерите за многократно пълнене биха могли да породят риск за здравето, когато са в ръцете на деца. Ето защо е необходимо да се гарантира, че тези изделия са обезопасени при достъп от деца, включително посредством етикети, механизъм за затваряне и механизъм за отваряне, които са обезопасени за деца.

⁽¹⁾ Директива 89/622/ЕИО на Съвета от 13 ноември 1989 г. за сближаване на законите, подзаконовите и административните разпоредби на държавите членки относно етикетирването на тютюневите изделия и за забрана на някои видове тютюн за дъвчене (ОВ L 359, 8.12.1989 г., стр. 1).

⁽²⁾ Директива 2001/83/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 6 ноември 2001 г. за утвърждаване на кодекс на Общността относно лекарствени продукти за хуманна употреба (ОВ L 311, 28.11.2001 г., стр. 67).

⁽³⁾ Директива 93/42/ЕИО на Съвета от 14 юни 1993 г. относно медицинските изделия (ОВ L 169, 12.7.1993 г., стр. 1).

- (41) Предвид факта, че никотинът е токсично вещество и с оглед на потенциалните рискове за здравето и безопасността, включително за лицата, за които това изделие не е предназначено, течността, съдържаща никотин, следва да бъде пускана на пазара единствено в електронни цигари или в контейнери за многократно пълнене, които отговарят на определени изисквания за безопасност и качество. Важно е да се гарантира, че електронните цигари не се чупят или протичат при употреба или презареждане.
- (42) Етикетите и опаковката на тези изделия следва да съдържат достатъчно и подходяща информация относно тяхната безопасна употреба с цел защита на човешкото здраве и безопасността, да са обозначени със съответните здравни предупреждения и да не включват подвеждащи елементи или характеристики.
- (43) Различията между националните законодателства и практики относно рекламирането и спонсорството във връзка с електронните цигари представляват пречка за свободното движение на стоки и свободата на предоставяне на услуги и създават осезаем риск от нарушение на конкуренцията. Без предприемане на допълнителни действия на равнището на Съюза тези различия вероятно ще се увеличат през идните години предвид разрастващия се пазар на електронни цигари и контейнери за многократно пълнене. Ето защо е необходимо сближаване на националните разпоредби относно рекламирането и спонсорството за тези изделия, които имат трансгранично въздействие, като за основа следва да бъде взето съображението за високо равнище на защита на човешкото здраве. Електронните цигари могат да се превърнат в „мост“ към никотиновото пристрастяване и в крайна сметка към традиционната употреба на тютюн, тъй като те имитират и придават нормалност на акта на пушене. По тази причина е уместно да се приеме ограничителен подход към рекламирането на електронни цигари и контейнери за многократно пълнене.
- (44) За изпълнение на регулаторните си функции Комисията и държавите членки се нуждаят от всеобхватна информация относно пазарното развитие по отношение на електронните цигари и контейнерите за многократно пълнене. За тази цел на производителите и вносителите на тези изделия следва да бъдат наложени задължения за докладване относно обема на продажбите, предпочитанието на различните групи потребители и режима на продажба. Следва да се гарантира, че тази информация се предоставя на широката общественост при надлежно отчитане на необходимостта от защита на търговските тайни.
- (45) За да се гарантира подходящ надзор на пазара от държавите членки, е необходимо производителите, вносителите и дистрибуторите да управляват подходяща система за наблюдение и записване на предполагаемите неблагоприятни последици и да информират компетентните органи относно такива последици, така че да могат да се предприемат адекватни действия. Има основание да се предвиди предупредителна клауза, която би позволила на държавите членки да предприемат действия за справяне със сериозни рискове за общественото здраве.
- (46) В контекста на нововъзникващия пазар на електронни цигари е възможно определена електронна цигара или контейнер за многократно пълнене, или тип електронни цигари или контейнери за многократно пълнене, които са пуснати на пазара, да породят непредвиден риск за човешкото здраве, макар да са в съответствие с настоящата директива. Ето защо е целесъобразно да се предвиди процедура за преодоляване на този риск, която следва да включва възможността държавите членки да приемат подходящи временни мерки. Тези подходящи временни мерки биха могли да включват забрана на пускането на пазара на определена електронна цигара или контейнер за многократно пълнене, или на тип електронни цигари или контейнери за многократно пълнене. С оглед на това на Комисията следва да бъде предоставено правомощието да приема делегирани актове с цел забрана на пускането на пазара на определена електронна цигара или контейнер за многократно пълнене, или на тип електронни цигари или контейнери за многократно пълнене. Комисията следва да бъде оправомощена да направи това, когато най-малко три държави членки са забранили съответните изделия по надлежно обосновани причини и е необходимо забраната да обхване всички държави членки, така че да се гарантира безпрепятственото функциониране на вътрешния пазар за изделия, които отговарят на изискванията на настоящата директива и които не пораждат подобен риск за здравето. Комисията следва да докладва относно потенциалните рискове, свързани с електронните цигари за многократно пълнене, до 20 май 2016 г.
- (47) Настоящата директива не хармонизира всички аспекти на електронните цигари или на контейнерите за многократно пълнене. Например приемането на правила относно регулирането на ароматите остава от компетентността на държавите членки. Може да бъде полезно държавите членки да преосмислят възможността за разрешаване на пускането на пазара на ароматизирани изделия. При това те следва да имат предвид потенциалната привлекателност на подобни изделия за младите хора и непушачите. Всяка една забрана на такива ароматизирани изделия ще трябва да бъде обосновавана и нотифицирана съгласно Директива 98/34/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Директива 98/34/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 22 юни 1998 г. установява процедура за предоставянето на информация в сферата на техническите стандарти и регламенти и правила относно услугите на информационното общество (ОВ L 204, 21.7.1998 г., стр. 37).

- (48) Освен това настоящата директива не хармонизира правилата относно среда без тютюнев дим или относно вътрешните търговски разпоредби, вътрешната реклама или разширяването на марката и върху други категории изделия, нито пък въвежда възрастови граници за електронните цигари или контейнерите за многократно пълнене. Във всички случаи представянето и рекламирането на тези изделия не следва да води до насърчване на употребата на тютюн, нито да поражда объркване с тютюневите изделия. Държавите членки имат правото да регламентират тези въпроси в рамките на своята юрисдикция и се насърчават да направят това.
- (49) Регулирането на растителните изделия за пушене се различава в отделните държави членки и тези изделия често се възприемат като безвредни или по-малко вредни, въпреки риска за здравето, предизвикан при изгарянето им. В много случаи потребителите не познават съдържанието на тези изделия. С цел да се гарантира безпрепятственото функциониране на вътрешния пазар и да се подобри информацията за потребителите, за тези изделия следва да се въведат общи правила на равнището на Съюза относно етикетиранието и уведомяването относно съставките.
- (50) За да се гарантират еднакви условия за изпълнение на настоящата директива на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия по отношение на създаването и актуализирането на приоритетния списък на добавките за разширено уведомяване, определянето и актуализирането на формата за уведомяването относно съставките и разпространението на тази информация, определянето дали тютюневото изделие притежава характерни вкусово-ароматни качества или е с повишено равнище на токсичност, опасност от пристрастяване или КМТР свойства, методологията за определяне дали дадено тютюнево изделие притежава характерни вкусово-ароматни качества, процедурите за създаването и работата на независима консултативна група за определяне на тютюневите изделия с характерни вкусово-ароматни качества, точното разположение на здравните предупреждения на тютюна за ръчно свиване на цигари в калъф, техническите спецификации за дизайна, оформлението и формата на комбинираните здравни предупреждения, техническите стандарти за създаването и функционирането на системата за наблюдение и проследяване, за осигуряване на съвместимостта на системите за уникалните идентификатори и за защитните елементи, както и установяването на общ формат за уведомяване относно електронни цигари и контейнери за многократно пълнене и техническите стандарти относно механизмите за зареждане за тези изделия. Тези изпълнителни правомощия следва да се упражняват в съответствие с Регламент (ЕО) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁾.
- (51) За да се гарантира пълната оперативност на настоящата директива и за осигуряване на адаптирането ѝ към научно-техническия прогрес, както и към развитието в международен план в областта на производството, потреблението и регулирането на тютюна, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от ДФЕС по отношение на приемането и адаптирането на максималното равнище на емисиите и методите за измерване на тези емисии, определянето на максималните равнища на добавките, които придават характерните вкусово-ароматни качества или увеличават токсичността или опасността от пристрастяване, по отношение на отмянето на определени освобождавания, предоставени за тютюневи изделия, различни от цигарите и тютюна за ръчно свиване на цигари, по отношение на адаптирането на здравните предупреждения, по отношение на установяването и адаптирането на галерията с изображения, по отношение на определянето на ключовите елементи на договорите за съхранение на данни, които ще бъдат сключени за целите на системата за наблюдение и проследяване, както и по отношение на разширяване спрямо целия Съюз на прилагането на приетите от държавите членки мерки относно определена електронна цигара или контейнер за многократно пълнене, или тип електронни цигари или контейнери за многократно пълнене. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище. При подготовката и изготвянето на делегираните актове Комисията следва да осигури едновременното и своевременното предаване на съответните документи по подходящ начин на Европейския парламент и на Съвета.
- (52) Комисията следва да следи развитието във връзка с изпълнението и въздействието от прилагането на настоящата директива и да представи доклад до 21 май 2021 г., и ако е необходимо и след това, за да се прецени дали са необходими изменения на настоящата директива. Докладът следва да включва информация относно повърхностите на опаковките на тютюневите изделия, които не са уредени с настоящата директива, развитието на пазара по отношение на новите тютюневи изделия, развитието на пазара, което води до съществена промяна в обстоятелствата, развитието на пазара и възприемането от страна на потребителите на тънките цигари, на тютюна за водна лула, както и на електронните цигари и контейнерите за многократно пълнене.

Комисията следва да изготви доклад относно осъществимостта, ползите и въздействието от установяването на европейска система за регулиране на съставките в тютюневите изделия, включително осъществимостта и ползите от изготвянето на равнището на Съюза на списък на съставките, които могат да се използват, да присъстват или да се

⁽¹⁾ Регламент (ЕО) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите-членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

добавят в тютюневи изделия (т.нар. „положителен списък“). При изготвянето на този доклад Комисията следва да направи оценка, *inter alia*, на наличните научни доказателства относно токсичния и водещия до пристрастяване ефект на съставките.

- (53) Тютюневите и свързаните с тях изделия, които отговарят на изискванията на настоящата директива, следва да се ползват от свободното движение на стоки. Въпреки това, предвид постигнатите от настоящата директива различни степени на хармонизация, държавите членки следва да продължат да разполагат, при определени условия, с правото да налагат допълнителни изисквания в някои отношения с цел защита на общественото здраве. Такъв е случаят по отношение на представянето и опаковките, включително цветовете, на тютюневите изделия, с изключение на здравните предупреждения, за които настоящата директива предоставя първи набор от основни общи правила. Съответно държавите членки могат например да въведат разпоредби, с които се предвижда по-нататъшно стандартизиране на опаковките на тютюневите изделия, при условие че посочените разпоредби са съвместими с ДФЕС и със задълженията в рамките на СТО и не засягат пълното прилагане на настоящата директива.
- (54) Освен това, за да се вземе предвид възможното бъдещо развитие на пазара, на държавите членки следва също да се даде възможност да забраняват определени категории тютюневи или свързани с тях изделия по съображения, свързани с конкретното положение в съответната държава членка и при условие че разпоредбите са обосновани с необходимост от опазване на общественото здраве, като се отчита високото равнище на защита, постигнато с настоящата директива. Държавите членки следва да уведомят Комисията за въвеждането на по-строги национални разпоредби.
- (55) Дадена държава членка следва да има право да продължи да прилага или въвежда национални правни норми, приложими за всички пуснати на нейния национален пазар изделия по отношение на аспекти, които не са уредени от настоящата директива, при условие че те са съвместими с ДФЕС и не възпрепятстват пълното прилагане на настоящата директива. По същия начин и при същите условия дадена държава членка би могла, наред с другото, да въведе правила или забрана за аксесоари, използвани за тютюневи изделия (включително водни лули), за растителни изделия за пушене, както и да въведе правила или забрана за изделия, които на външен вид наподобяват тип тютюневи или свързани с тях изделия. Предварително уведомление се изисква за националните технически разпоредби съгласно Директива 98/34/ЕО.
- (56) Държавите членки следва да гарантират, че личните данни се обработват единствено в съответствие с разпоредбите и гаранциите, установени в Директива 95/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁾.
- (57) Настоящата директива не засяга правото на Съюза, с което се регламентира използването и етикетирането на генетично модифицирани организми.
- (58) Съгласно съвместната политическа декларация на държавите членки и на Комисията от 28 септември 2011 г. относно обяснителните документи ⁽²⁾ държавите членки са поели ангажимент в обосновани случаи да прилагат към съобщението за своите мерки за транспониране един или повече документи, обясняващи връзката между елементите на дадена директива и съответстващите им части от националните инструменти за транспониране. По отношение на настоящата директива законодателят смята, че предоставянето на тези документи е обосновано.
- (59) Задължението за зачитане на основните права и правни принципи, залегнали в Хартата на основните права на Европейския съюз, не се променя от настоящата директива. Няколко основни права са засегнати с настоящата директива. Ето защо е необходимо да се гарантира, че задълженията, налагани на производителите, вносителите и дистрибуторите на тютюневи и свързани с тях изделия, не само гарантират високо равнище на защита на здравето и потребителите, но и защитават всички останали основни права и са пропорционални от гледна точка на безпрепятственото функциониране на вътрешния пазар. При прилагането на настоящата директива следва да се зачита правото на Съюза и съответните международни задължения.
- (60) Доколкото целите на настоящата директива, а именно сближаване на законите, подзаконовите и административните разпоредби на държавите членки относно производството, представянето и продажбата на тютюневи и свързани с тях изделия, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки, а поради техния

⁽¹⁾ Директива 95/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 октомври 1995 г. за защита на физическите лица при обработването на лични данни и за свободното движение на тези данни (ОВ L 281, 23.11.1995 г., стр. 31).

⁽²⁾ ОВ С 369, 17.12.2011 г., стр. 14.

машаб и въздействие могат да бъдат по-добре постигнати на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигане на тези цели,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

ДЯЛ I

ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

Член 1

Предмет

Целта на настоящата директива е сближаване на законите, подзаконовите и административните разпоредби на държавите членки относно:

- а) съставките и емисиите от тютюневи изделия и свързаните задължения за уведомяване, включително максималното равнище на емисиите от цигарите на катран, никотин и въглероден оксид;
- б) някои аспекти на етикетването и опаковането на тютюневите изделия, включително здравните предупреждения, които трябва да се поставят върху потребителските опаковки на тютюневите изделия и върху всички външни опаковки, както и проследимостта и защитните елементи, които се прилагат спрямо тютюневите изделия, за да се гарантира тяхното съответствие с настоящата директива;
- в) забраната за пускане на пазара на тютюн за орална употреба;
- г) трансграничните продажби на тютюневи изделия от разстояние;
- д) задължението за уведомяване за нови тютюневи изделия;
- е) пускането на пазара и етикетването на определени изделия, които са свързани с тютюневите изделия, а именно — електронните цигари и контейнерите за многократно пълнене и растителните изделия за пушене;

за да се улесни безпрепятственото функциониране на вътрешния пазар на тютюневи и свързани с тях изделия, като основното съображение е осигуряването на високо равнище на защита на човешкото здраве, особено на младите хора, и за да се изпълнят задълженията на Съюза съгласно Рамковата конвенция на СЗО за контрол на тютюна (РККТ).

Член 2

Определения

За целите на настоящата директива се прилагат следните определения:

- 1) „тютюн“ означава листа и други естествени преработени или непреработени части на тютюневото растение, включително раздут и възстановен тютюн;
- 2) „тютюн за лула“ означава тютюн, който може да се консумира чрез процес на горене и който е предназначен за употреба в лула;
- 3) „тютюн за ръчно свиване на цигари“ означава тютюн, който потребителите или търговските обекти за продажба на дребно могат да използват за направата на цигари;
- 4) „тютюневи изделия“ означава изделия, които могат да бъдат консумирани и са съставени, дори частично, от тютюн, независимо дали той е генетично модифициран, или не;
- 5) „бездимно тютюнево изделие“ означава тютюнево изделие, чиято консумация не се извършва чрез процес на горене, включително тютюн за дъвчене, тютюн за смъркане и тютюн за орална употреба;
- 6) „тютюн за дъвчене“ означава бездимно тютюнево изделие, предназначено изключително за дъвчене;
- 7) „тютюн за смъркане“ означава бездимно тютюнево изделие, което може да се консумира през носа;
- 8) „тютюн за орална употреба“ означава всички изделия, предназначени за използване през устата, с изключение на предназначените за вдишване или дъвчене, съставени изцяло или частично от тютюн, на прах или на отделни частици или каквато и да е комбинация от тези форми, и по-специално тези, представени в пликчета дози или в порести пликчета;
- 9) „тютюневи изделия за пушене“ означава тютюневи изделия, различни от бездимно тютюнево изделие;

- 10) „цигара“ означава цилиндрично тяло от тютюн, което може да се консумира чрез процес на горене и което е подробно определено в член 3, параграф 1 от Директива 2011/64/ЕС на Съвета ⁽¹⁾;
- 11) „пура“ означава цилиндрично тяло от тютюн, което може да се консумира чрез процес на горене и което е дефинирано в член 4, параграф 1 от Директива 2011/64/ЕС;
- 12) „пурета“ означава вид малка пура, която е подробно определена в член 8, параграф 1 от Директива 2007/74/ЕО на Съвета ⁽²⁾;
- 13) „тютюн за водна лула“ означава тютюнево изделие, което може да се консумира чрез водна лула. За целите на настоящата директива тютюнът за водна лула се счита за тютюнево изделие за пушене. Ако дадено изделие може да се използва както за консумация чрез водна лула, така и за ръчно свиване на цигари, то се счита за тютюн за ръчно свиване на цигари;
- 14) „ново тютюнево изделие“ означава тютюнево изделие, което:
 - а) не попада в никоя от следните категории: цигари, тютюн за ръчно свиване на цигари, тютюн за лула, тютюн за водна лула, пури, пурети, тютюн за дъвчене, тютюн за смъркане или тютюн за орална употреба; и
 - б) е пуснато на пазара след 19 май 2014 г.;
- 15) „растително изделие за пушене“ означава изделие на базата на растения, билки или плодове, което не съдържа тютюн, и което може да бъде консумирано чрез процес на горене;
- 16) „електронна цигара“ означава изделие, което може да се използва за консумация на съдържащи никотин пари чрез мундшук, или компонент на това изделие, включително патрон и резервоар, и устройството без патрон или резервоар. Електронните цигари могат да бъдат за еднократна употреба или за многократна употреба посредством контейнер за многократно пълнене и резервоар, или да бъдат презареждани чрез патрони за еднократна употреба;
- 17) „контейнер за многократно пълнене“ означава съд с течност, съдържаща никотин, който може да се използва за презареждане на електронна цигара;
- 18) „съставка“ означава тютюн, добавка, както и всякакви вещества или елементи, които се съдържат в завършеното тютюнево или свързано с него изделие, включително хартията, филтрите, мастилата, капсулите и лепилата;
- 19) „никотин“ означава никотинови алкалоиди;
- 20) „катран“ означава суровия неводен безникотинов кондензат на дима;
- 21) „емисии“ означава веществата, които се отделят при употреба по предназначение на тютюнево или свързано с него изделие, като например веществата в дима или веществата, отделяни при използването на бездимните тютюневи изделия;
- 22) „максимално равнище“ или „максимално равнище на емисиите“ означава максималното съдържание или емисии на дадено вещество в тютюнево изделие, включително равно на нула, измерено в милиграми;
- 23) „добавка“ означава вещество, различно от тютюн, добавено в тютюневото изделие, към неговата потребителска опаковка или към всяка външна опаковка;
- 24) „овкусител“ означава добавка, която придава мирис и/или вкус;
- 25) „характерни вкусово-ароматни качества“ означава ясно уловим мирис или вкус, различен от този на тютюна и получен от добавка или комбинация от добавки, включително, но без да се ограничават до плод, подправка, билка, алкохол, захарно изделие, ментол или ванилия, който се усеща преди или по време на употребата на тютюневото изделие;
- 26) „опасност от пристрастяване“ означава фармакологичния потенциал на дадено вещество да доведе до пристрастяване — състояние, което засяга способността на човека да контролира поведението си — като обикновено създава усещане за удовлетвореност или за облекчаване на симптомите на абстиненция, или и двете;

⁽¹⁾ Директива 2011/64/ЕС на Съвета от 21 юни 2011 г. относно структурата и ставките на акциза върху обработен тютюн (ОВ L 176, 5.7.2011 г., стр. 24).

⁽²⁾ Директива 2007/74/ЕО на Съвета от 20 декември 2007 г. относно освобождаването от данък върху добавената стойност и акциз на стоки, внасяни от лица, пътуващи от трети страни (ОВ L 346, 29.12.2007 г., стр. 6).

- 27) „токсичност“ означава степента, в която дадено вещество може да окаже неблагоприятно въздействие върху човешкия организъм, включително последиците, проявяващи се след време, обикновено при многократно или продължителна употреба или излагане на въздействието на съответното вещество;
- 28) „съществена промяна в обстоятелствата“ означава увеличение на обема на продажбите на продуктова категория с най-малко 10 % в поне пет държави членки въз основа на данните за продажбите, предоставени в съответствие с член 5, параграф 6, или увеличение на равнището на разпространение за ползване сред групата на потребителите под 25-годишна възраст с най-малко пет процентни пункта в поне пет държави членки за съответната продуктова категория на базата на 385-ия специален доклад на Евробарометър от май 2012 г. или равностойни проучвания за разпространението; във всеки случай се счита, че не е настъпила съществена промяна в обстоятелствата, ако обемът на продажбите на дадената продуктова категория на равнище продажби на дребно не надхвърля 2,5 % от общите продажби на тютюневи изделия на равнището на Съюза;
- 29) „външна опаковка“ означава всяка опаковка, в която тютюневите и свързаните с тях изделия се пускат на пазара и която включва една потребителска опаковка или съвкупност от потребителски опаковки; прозрачните обвивки не се считат за външни опаковки;
- 30) „потребителска опаковка“ е най-малката самостоятелна опаковка на тютюнево или свързано с него изделие, което се пуска на пазара;
- 31) „калъф“ означава потребителска опаковка на тютюна за ръчно свиване на цигари във вид на правоъгълен джоб с капаче, което покрива отвора, или на пакет в изправено положение;
- 32) „здравно предупреждение“ означава предупреждение относно неблагоприятните последици на изделието за човешкото здраве или относно други нежелани последици от неговата употреба, което включва текстовите предупреждения, комбинираните здравни предупреждения, общите предупреждения и информационните съобщения съгласно предвиденото в настоящата директива;
- 33) „комбинирано здравно предупреждение“ означава здравно предупреждение, което се състои от съчетание на текстово предупреждение и съответна снимка или илюстрация съгласно предвиденото в настоящата директива;
- 34) „трансгранична продажба от разстояние“ означава продажба от разстояние на потребители, при която в момента, в който потребителят поръчва изделието от търговски обект за продажба на дребно, потребителят се намира в държава членка, различна от държавата членка или третата държава, където е установен въпросният търговски обект за продажба на дребно; търговският обект за продажба на дребно се счита за установен в държава членка:
- а) в случай на физическо лице — ако неговото място на стопанска дейност се намира в същата държава членка;
 - б) в останалите случаи — ако търговският обект за продажба на дребно има седалище и адрес на управление, централно управление или място на стопанска дейност, включително клон, представителство или друга стопанска единица, в същата държава членка;
- 35) „потребител“ означава физическо лице, което действа за цели извън рамките на своята търговска, стопанска, занаятчийска или професионална дейност;
- 36) „система за проверка на възрастта“ означава компютърна система, която потвърждава еднозначно възрастта на потребителя по електронен път в съответствие с националните изисквания;
- 37) „производител“ означава всяко физическо или юридическо лице, което произвежда изделие или възлага неговото създаване или производство и което предлага това изделие на пазара под своето име или своята търговска марка;
- 38) „внос на тютюневи или свързани с тях изделия“ означава въвеждането на територията на Съюза на такива изделия, освен когато при въвеждането им на територията на Съюза изделията са поставени под митнически режим с отложено плащане или митническо направление, както и освобождаването им от митнически режим с отложено плащане или митническо направление;

- 39) „вносител на тютюневи или свързани с тях изделия“ означава собственикът или лицето, което притежава правото да се разпоредва с тютюневи или свързани с тях изделия, които са били въведени на територията на Съюза;
- 40) „пускане на пазара“ означава предоставянето на изделия, независимо къде са произведени, на потребителите в Съюза срещу заплащане или безплатно, включително чрез продажба от разстояние; в случай на трансгранични продажби от разстояние изделието се счита за пуснато на пазара в държавата членка, в която се намира потребителят;
- 41) „търговски обект за продажба на дребно“ означава всеки търговски обект, в който се пускат на пазара тютюневи изделия, включително от физически лица.

ДЯЛ II

ТЮТЮНЕВИ ИЗДЕЛИЯ

ГЛАВА I

Съставки и емисии

Член 3

Максимално равнище на емисиите от катран, никотин, въглероден оксид и други вещества

1. Максималното равнище на емисиите от цигари, пуснати на пазара или произведени в държавите членки (максималното равнище на емисиите), не надвишава:
- а) 10 mg катран за цигара;
 - б) 1 mg никотин за цигара;
 - в) 10 mg въглероден оксид за цигара.
2. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 27 за намаляване на максималното равнище на емисиите, определено в параграф 1, когато това е необходимо с оглед на международно приетите стандарти.
3. Държавите членки уведомяват Комисията за всяко максимално равнище на емисиите, което определят за емисии от цигари, различни от емисиите, посочени в параграф 1, и за емисиите от тютюневите изделия, различни от цигарите.
4. Комисията приема делегирани актове в съответствие с член 27 за включване в правото на Съюза на стандартите, договорени от страните по РККТ или от СЗО относно максималното равнище на емисиите за емисии от цигари, различни от емисиите, посочени в параграф 1, и за емисии от тютюневи изделия, различни от цигарите.

Член 4

Методи за измерване

1. Съдържанието на катран, никотин и въглероден оксид в емисиите от цигари се измерва въз основа на стандарт ISO 4387 за катрана, стандарт ISO 10315 за никотина и стандарт ISO 8454 за въглеродния оксид.

Точността на измерванията на катран, никотин и въглероден оксид се определя в съответствие със стандарт ISO 8243.

2. Измерванията, посочени в параграф 1, се проверяват от лаборатории, които са одобрени и наблюдавани от компетентните органи на държавите членки.

Тези лаборатории не могат да бъдат притежавани или контролирани пряко или непряко от тютюневата промишленост.

Държавите членки изпращат на Комисията списък на одобрените лаборатории, като посочват прилаганите критерии за одобряване и методите за наблюдение, и актуализират този списък при всяка промяна. Комисията прави обществено достояние въпросните списъци на одобрените лаборатории.

3. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 27 за адаптиране на методите за измерване на максималното съдържание на катран, никотин и въглероден оксид в емисиите, когато това е необходимо с оглед на научното и техническото развитие или международно приетите стандарти.

4. Държавите членки уведомяват Комисията за всички методи за измерване, които използват за емисиите от цигари, различни от емисиите, посочени в параграф 3, и за емисиите от тютюневите изделия, различни от цигари.
5. Комисията приема делегирани актове в съответствие с член 27, за да включи в правото на Съюза стандартите относно методите за измерване, договорени от страните по РККТ или от СЗО.
6. Държавите членки могат да наложат пропорционални такси на производителите и вносителите на тютюневи изделия за проверка на измерванията, посочени в параграф 1 от настоящия член.

Член 5

Уведомяване за съставките и емисиите

1. Държавите членки изискват от производителите и вносителите на тютюневи изделия да представят пред техните компетентни органи следната информация по търговска марка и тип:
 - а) списък на всички съставки и количествата им, използвани при производството на тютюневите изделия, в низходящ ред според теглото на всяка включена в тютюневите изделия съставка;
 - б) равнището на емисиите, посочено в член 3, параграфи 1 и 4;
 - в) информация относно други емисии и техните равнища, когато има такава информация.

За продуктите, които вече са пуснати на пазара, посочената информация се предоставя до 20 ноември 2016 г.

Производителите или вносителите информират също и компетентните органи на съответните държави членки, ако съставът на дадено изделие е променен по начин, който засяга информацията, предоставена по настоящия член.

За нови или изменени тютюневи изделия информацията, изисквана съгласно настоящия член, се предоставя преди пускането на пазара на тези изделия.

2. Списъкът на съставките, посочени в параграф 1, буква а), се придружава от декларация, в която са изложени основанията за включването на тези съставки в съответните тютюневи изделия. В списъка се посочва също така статусът на съставките, включително дали съставките са регистрирани съгласно Регламент (ЕО) № 1907/2006 на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁾, както и тяхната класификация съгласно Регламент (ЕО) № 1272/2008 на Европейския парламент и на Съвета ⁽²⁾.

3. Списъкът, посочен в параграф 1, буква а), се придружава и от съответните токсикологични данни за съставките в изгорена или неизгорена форма, в зависимост от случая, и по-специално свързаното с тяхното въздействие върху здравето на потребителите, като се отчитат, *inter alia*, всички водещи до пристрастяване свойства.

Освен това за цигарите и тютюна за ръчно свиване на цигари производителят или вносителят представя технически документ, съдържащ общо описание на използваните добавки и на техните свойства.

Освен за катрана, никотина и въглеродния оксид и за емисиите, посочени в член 4, параграф 4, производителите и вносителите посочват методите, използвани за измерване на емисиите. Също така държавите членки могат да изискват от производителите или вносителите да извършват проучвания, които може да са определени от компетентните органи, за да се оцени въздействието от съставките върху здравето, като се вземат предвид, *inter alia*, опасността от пристрастяване към тях и тяхната токсичност.

4. Държавите членки гарантират, че информацията, представена в съответствие с параграф 1 от настоящия член и член 6 е обществено достъпна на интернет страница. При предоставянето на достъп на широката общественост до тази информация държавите членки надлежно отчитат необходимостта от защита на търговската тайна. При подаване на информацията съгласно параграф 1 от настоящия член и член 6 държавите членки изискват от производителите и вносителите да уточняват коя част от нея считат за търговска тайна.

⁽¹⁾ Регламент (ЕО) № 1907/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 18 декември 2006 г. относно регистрацията, оценката, разрешаването и ограничаването на химикали (REACH), за създаване на Европейска агенция по химикали, за изменение на Директива 1999/45/ЕО и за отмяна на Регламент (ЕО) № 793/93 на Съвета и Регламент (ЕО) № 1488/94 на Комисията, както и на Директива 76/769/ЕО на Съвета и директиви 91/155/ЕО, 93/67/ЕО, 93/105/ЕО и 2000/21/ЕО на Комисията (ОВ L 396, 30.12.2006 г., стр. 1).

⁽²⁾ Регламент (ЕО) № 1272/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 16 декември 2008 г. относно класифицирането, етикетането и опаковането на вещества и смеси, за изменение и за отмяна на директиви 67/548/ЕО и 1999/45/ЕО и за изменение на Регламент (ЕО) № 1907/2006 (ОВ L 353, 31.12.2008 г., стр. 1).

5. Чрез актове за изпълнение Комисията определя и ако е необходимо, актуализира формата за представяне и предоставяне на информацията, посочена в параграфи 1 и 6 от настоящия член и в член 6. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 25, параграф 2.

6. Държавите членки изискват от производителите и вносителите да представят собствени и външни изследвания, с които разполагат, за проучване на пазара и за предпочитанията на различни потребителски групи, включително на младежите и пушачите, по отношение на съставките и емисиите, както и обобщени оценки от всякакви пазарни проучвания, които извършват при пускането на нови изделия. Държавите членки също така изискват от производителите и вносителите да съобщават данните за своя обем на продажбите по търговска марка и тип, в кьсове или в килограми, и по държава членка на годишна база, като се започне от 1 януари 2015 г. Държавите членки осигуряват всякакви други данни за обема на продажбите, с които разполагат.

7. Всички данни и цялата информация, която трябва да се представя на държавите членки и от тях съгласно настоящия член и член 6, се изпраща в електронен формат. Държавите членки съхраняват информацията в електронен вид и осигуряват достъп на Комисията и останалите държави членки до тази информация за целите на прилагането на настоящата директива. Държавите членки и Комисията гарантират поверителната обработка на данните, които представяват търговска тайна, както и на другата поверителна информация.

8. Държавите членки могат да налагат пропорционални такси на производителите и вносителите на тютюневи изделия за получаването, съхранението, обработката, анализа и публикуването на информацията, която им е предоставена съгласно настоящия член.

Член 6

Приоритетен списък на добавките и задължения за разширено уведомяване

1. Освен задълженията за уведомяване, предвидени в член 5, се прилага и задължение за разширено уведомяване за определени добавки, които се съдържат в цигарите и тютюна за ръчно свиване на цигари, включени в приоритетния списък. Комисията приема актове за изпълнение за съставяне, а впоследствие и за актуализиране на този приоритетен списък на добавките. Този списък включва добавки:

- а) за които съществуват първоначални индикации, научни изследвания или регламентиране в други юрисдикции, даващи основния да се счита, че притежават едно от свойствата, посочени в параграф 2, букви а)–г) от настоящия член; и
- б) които са сред най-често използваните добавки по тегло или брой съгласно данните, предоставени в съответствие с уведомяването за съставки съгласно член 5, параграфи 1 и 3.

Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 25, параграф 2. Първоначалният списък на добавките, съдържащ най-малко 15 добавки, се приема до 20 май 2016 г.

2. Държавите членки изискват от производителите и вносителите на цигари и на тютюн за ръчно свиване на цигари, съдържащи добавки, която не е включена в приоритетния списък, предвиден в параграф 1, да извършат задълбочени проучвания, които имат за цел да установят за всяка добавка дали същата:

- а) допринася за токсичността на съответните изделия или води до пристрастяване към тях и дали това води до съществено или измеримо увеличаване на токсичността или на опасността от пристрастяване към което и да било от въпросните изделия;
- б) придава характерни вкусово-ароматни качества;
- в) улеснява вдишването или абсорбирането на никотина; или
- г) води до образуването на вещества, които имат КМТР свойства, техните количества и дали това предизвиква съществено или измеримо увеличаване на КМТР свойствата на което и да било от въпросните изделия.

3. В тези проучвания следва да се вземе предвид планираната употреба на съответните изделия и да се оценяват по-специално емисиите, произтичащи от процеса на горене, включващ въпросната добавка. В проучванията се оценява и взаимодействието на въпросната добавка с други съставки на съответните изделия. Производителите или вносителите, които използват една и съща добавка в тютюневите си изделия, могат да извършат съвместно проучване, когато използват тази добавка в състава на сравнимите изделия.

4. Производителите или вносителите изготвят доклад относно резултатите от тези проучвания. Този доклад включва обобщената им оценка и изчерпателен преглед, в който е посочена наличната научна литература за тази добавка и се обобщават вътрешни данни за нейното въздействие.

Производителите или вносителите изпращат тези доклади на Комисията, като предоставят копие от тях на компетентните органи на държавите членки, на чиито пазари е пуснато съдържащото въпросната добавка тютюнево изделие, най-късно 18 месеца след включването на съответната добавка в приоритетния списък съгласно параграф 1. Комисията и засегнатите държави членки могат да поискат и допълнителна информация от производителите или вносителите по отношение на въпросната добавка. Тази допълнителна информация се включва в доклада.

Комисията и засегнатите държави членки могат да поискат тези доклади да бъдат подложени на партньорска проверка от независим научен орган, по-специално по отношение на изчерпателността, методологията и заключенията. Получената информация се използва от Комисията и държавите членки при вземането на решения съгласно член 7. Държавите членки и Комисията могат да налагат на производителите и вносителите на тютюневи изделия пропорционални такси за тези партньорски проверки.

5. Малките и средните предприятия, определени в Препоръка 2003/361/ЕО на Комисията⁽¹⁾, се освобождават от задълженията по настоящия член, ако друг производител или вносител вече е изготвил доклад за тази добавка.

Член 7

Регулиране на съставките

1. Държавите членки забраняват пускането на пазара на тютюневи изделия с характерни вкусово-ароматни качества.

Държавите членки не забраняват употребата на добавки, които са от основно значение за производството на тютюневи изделия, например захари с цел заместване на захарите, които се губят в процеса на сушене, при условие че тези добавки не водят до изделие с характерни вкусово-ароматни качества и не увеличават съществено или в измерима степен опасността от пристрастяване, токсичността или КМТР свойствата на тютюневото изделие.

Държавите членки уведомяват Комисията за мерките, които предприемат в съответствие с настоящия параграф.

2. По искане на държава членка Комисията определя с актове за изпълнение дали дадено тютюнево изделие попада в обхвата на параграф 1, като може да извърши това определяне и по собствена инициатива. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 25, параграф 2.

3. Комисията приема актове за изпълнение за установяване на хармонизирани правила относно процедурите за определяне на това дали дадено тютюнево изделие попада в обхвата на параграф 1. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 25, параграф 2.

4. Създава се независима консултативна група на равнището на Съюза. Държавите членки и Комисията могат да се допитват до тази група, преди да приемат мерки съгласно параграфи 1 и 2 от настоящия член. Комисията приема актове за изпълнение за установяването на процедури за създаването и функционирането на тази група.

Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 25, параграф 2.

5. Когато равнището на съдържанието или концентрацията на определени добавки или комбинация от добавки е довело до забрани в съответствие с параграф 1 от настоящия член в поне три държави членки, на Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 27, за да определи максималните равнища за съдържанието на тези добавки или комбинация от добавки, които придават характерните вкусово-ароматни качества.

6. Държавите членки забраняват пускането на пазара на тютюневи изделия, съдържащи следните добавки:

- а) витамини или други добавки, създаващи впечатлението, че тютюневото изделие е полезно за здравето или представлява намалена опасност за здравето;
- б) кофеин или таурин, или други добавки и стимулиращи съединения, които са свързани с идеята за енергия и жизненост;
- в) добавки с оцветяващи свойства за емисиите,

⁽¹⁾ Препоръка 2003/361/ЕО на Комисията от 6 май 2003 г. относно определянето на микропредприятия, малки и средни предприятия (ОВ L 124, 20.5.2003 г., стр. 36).

- г) за тютюневи изделия за пушене — добавки, улесняващи вдишването или абсорбирането на никотина; и
- д) добавки, които имат КМТР свойства в неизгорена форма.

7. Държавите членки забраняват пускането на пазара на тютюневи изделия, съдържащи овкусители в която и да е от съставните им части, като например филтри, хартия, опаковки, капсули или други технически елементи, даващи възможност за промяна на мирисата или вкуса на съответните тютюневи изделия или интензитета на техния дим. Филтрите, хартията и капсулите не могат да съдържат тютюн или никотин.

8. Държавите членки гарантират, че разпоредбите и условията, установени в Регламент (ЕО) № 1907/2006, се прилагат за тютюневите изделия, в зависимост от случая.

9. Въз основа на научни доказателства държавите членки забраняват пускането на пазара на тютюневи изделия, които съдържат добавки в количества, които в момента на консумацията увеличават съществено или в измерима степен токсичния ефект, водещите до пристрастяване свойства или КМТР свойствата на тютюневото изделие.

Държавите членки уведомяват Комисията за мерките, които са предприели в съответствие с настоящия параграф.

10. По искане на държава членка Комисията определя с акт за изпълнение дали дадено тютюнево изделие попада в обхвата на параграф 9, като може да извърши това определяне и по собствена инициатива. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 25, параграф 2, и се основават на най-актуалните научни доказателства.

11. Когато се докаже, че добавка или определено количество от нея увеличава токсичния ефект или водещите до пристрастяване свойства на тютюнево изделие и когато това е довело до налагането на забрани съгласно параграф 9 от настоящия член в поне три държави членки, на Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 27 за определяне на максималните равнища в съдържанието на тези добавки. В такъв случай максималното равнище в съдържанието се установява на най-ниското максимално равнище, довело до една от посочените в настоящия параграф национални забрани.

12. Тютюневите изделия, различни от цигарите и тютюна за ръчно свиване на цигари, се освобождават от забраните, установени в параграфи 1 и 7. Комисията приема делегирани актове в съответствие с член 27, за да отмени това освобождаване за конкретна продуктова категория, ако е налице съществена промяна в обстоятелствата, установена в доклад на Комисията.

13. Държавите членки и Комисията могат да налагат пропорционални такси на производителите и вносителите на тютюневи изделия за оценка на това дали дадено изделие има характерни вкусово-ароматни качества, дали са използвани забранени добавки или овкусители и дали тютюневото изделие съдържа добавки в количества, които увеличават съществено и в измерима степен токсичния ефект, водещите до пристрастяване свойства или КМТР свойствата на съответното тютюнево изделие.

14. Що се отнася до тютюневите изделия с характерни вкусово-ароматни качества, чийто обем на продажбите в рамките на целия Съюз се равнява на 3 % или повече за дадена продуктова категория, разпоредбите на настоящия член се прилагат, считано от 20 май 2020 г.

15. Настоящият член не се прилага за тютюна за орална употреба.

ГЛАВА II

Етикетирание и опаковане

Член 8

Общи разпоредби

1. На всяка потребителска опаковка на тютюневите изделия и на всяка външна опаковка се поставят предвидените в настоящата глава здравни предупреждения на официалния език или официалните езици на държавата членка, където изделието се пуска на пазара.

2. Здравните предупреждения заемат цялата повърхност на потребителската опаковка или външната опаковка, която е предназначена за тях, и не могат да бъдат коментирани, преформулирани, нито се прави препрещане към тях под каквато и да е форма.

3. Държавите членки гарантират, че когато тютюневите изделия се пускат на пазара, здравните предупреждения върху потребителската опаковка и върху всички външни опаковки са отпечатани по начин, който не позволява те да бъдат отстранени, и са незаличими и изцяло видими, включително не се скриват или прекъсват изцяло или отчасти от

бандероли, етикети с цената, защитни елементи, обвивки, обложки, кутии или други елементи. Върху потребителските опаковки на тютюневите изделия, различни от цигари и тютюн за ръчно свиване на цигари в калъф, здравните предупреждения могат да се поставят чрез стикери, при условие че тези стикери не могат да бъдат отстранени. Здравните предупреждения остават цялостни при отварянето на потребителската опаковка, с изключение на пакетите със затварящо се капаче, при които здравните предупреждения могат да бъдат разделени при отварянето на опаковката, но единствено по начин, гарантиращ графичната цялост и видимостта на текста, снимките и информацията за преустановяване на употребата на тютюневи изделия.

4. По никакъв начин здравните предупреждения не скриват или прекъсват бандеролите, етикетите с цената, маркировките за наблюдение и проследяване, нито защитните елементи върху потребителските опаковки.

5. Размерите на здравните предупреждения, предвидени в членове 9, 10, 11 и 12, се изчисляват спрямо съответната повърхност, когато пакетът е затворен.

6. Здравните предупреждения са оградени с черна линия с широчина 1 mm в рамките на повърхността, предназначена за въпросните предупреждения, с изключение на здравните предупреждения съгласно член 11.

7. Когато адаптира дадено здравно предупреждение в съответствие с член 9, параграф 5, член 10, параграф 3 и член 12, параграф 3, Комисията прави необходимото то да предоставя фактическа информация или дава възможност на държавите членки да избере между две здравни предупреждения, едното от които предоставя фактическа информация.

8. Изображенията на потребителските опаковки и на всякакви външни опаковки, насочени към потребителите в Съюза, отговарят на разпоредбите от настоящата глава.

Член 9

Общи предупреждения и информационни съобщения върху тютюневите изделия за пушене

1. На всяка потребителска опаковка и всяка външна опаковка на тютюневи изделия за пушене се поставя едно от следните общи предупреждения:

„Пушенето убива — откажете се сега!“

или

„Пушенето убива“

Държавите членки решават кое от общите предупреждения, предвидени в първата алинея, да се използва.

2. На всяка потребителска опаковка и всяка външна опаковка на тютюневи изделия за пушене се поставя следното информационно съобщение:

„Тютюневият дим съдържа над 70 вещества, за които е известно, че причиняват рак.“

3. За пакетите цигари и за тютюна за ръчно свиване на цигари в опаковки с форма на паралелепипед общото предупреждение се разполага в долния край на една от страничните повърхности на потребителските опаковки, а информационното съобщение се разполага в долния край на другата странична повърхност. Широчината на тези предупредителни надписи е не по-малка от 20 mm.

При опаковките във вид на твърда кутия с падащо капаче, при които страничните повърхности се разделят на две части при отварянето на опаковката, общото предупреждение и информационното съобщение се разполагат изцяло върху по-голямата от двете части. Общото предупреждение се поставя и върху вътрешната страна на горната повърхност, която е видима при отварянето на пакета.

Височината на повърхностите на този тип опаковка е не по-малка от 16 mm.

За тютюна за ръчно свиване на цигари в калъф общото предупреждение и информационното съобщение се разполагат на повърхностите, които осигуряват пълна видимост на тези здравни предупреждения. За тютюна за ръчно свиване на цигари в цилиндрични опаковки общото предупреждение се разполага на външната повърхност на капака, а информационното съобщение — на вътрешната повърхност на капака.

Както общото предупреждение, така и информационното съобщение покриват 50 % от повърхността, върху която са отпечатани.

4. Общото предупреждение и информационното съобщение, посочени в параграфи 1 и 2:
- се отпечатват в черен цвят, шрифт хелветика, плътен, на бял фон. С оглед на езиковите особености държавите членки могат да изберат размера на шрифта, при условие че предписаният от националното право размер на шрифта е такъв, че съответният текст заема възможно най-голяма част от повърхността, предназначена за въпросните здравни предупреждения; и
 - са в центъра на повърхността, предназначена за тях, като при опаковките с форма на паралелепипед и всички външни опаковки те са успоредни на страничния ръб на потребителската опаковка или на външната опаковка.
5. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 27 за адаптиране на текста на информационното съобщение, определено в параграф 2, с оглед на научното и пазарното развитие.
6. Чрез актове за изпълнение Комисията определя точното разположение на общото предупреждение и информационното съобщение при тютюна за ръчно свиване на цигари в калъф с оглед на различните форми на калъфите.
- Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 25, параграф 2.

Член 10

Комбинираните здравни предупреждения за тютюневите изделия за пушене

1. На всяка потребителска опаковка и всяка външна опаковка на тютюневи изделия за пушене се поставят комбинирани здравни предупреждения. Комбинираните здравни предупреждения:
- съдържат едно текстово предупреждение от списъка в приложение I и съответстваща цветна снимка от галерията с изображения в приложение II;
 - включват информация за преустановяване на употребата на тютюневи изделия, като телефонни номера, електронни адреси или интернет страници, предназначени за информиране на потребителите за съществуващите програми за подпомагане на лицата, които желаят да се откажат от тютюнопушенето;
 - покриват 65 % от външната предна и задна повърхност на потребителската опаковка и на всяка външна опаковка. На цилиндричните опаковки се поставят две комбинирани здравни предупреждения, които се намират на еднакво разстояние едно от друго, като всяко здравно предупреждение обхваща 65 % от съответната половина на заоблената повърхност;
 - се състоят от едно и също текстово предупреждение и съответстваща цветна снимка на двете страни на потребителските опаковки и на всяка външна опаковка;
 - се разполагат в горния край на потребителската опаковка и на всяка външна опаковка и са ориентирани по същия начин, както всяка друга информация, фигурираща върху тази страна на опаковката. Могат да се прилагат временни освобождавания от задължението за разполагането на комбинираните здравни предупреждения в държавите членки, в които бандеролите или националните разпознавателни обозначения, използвани за фискални цели, продължават да са задължителни, както следва:
 - в случаите, в които бандеролите или националните разпознавателни обозначения, използвани за фискални цели, са закрепени на горния ъгъл на картонената потребителска опаковка, комбинираното здравно предупреждение, което трябва да се разположи върху задната повърхност, може да се постави точно под бандерола или националното разпознавателно обозначение, използвано за фискални цели;
 - когато потребителската опаковка е направена от мек материал, държавите членки могат да предвидят за бандеролите или националните разпознавателни обозначения, използвани за фискални цели, да бъде запазена правоъгълна площ с височина, ненадвишаваща 13 mm, между горния ръб на опаковката и началото на комбинираните здравни предупреждения.
- Освобождаванията, предвидени в подточки i) и ii), се прилагат за срок от три години от 20 май 2016 г. Над здравните предупреждения не се поставят марки или лого;
- се възпроизвеждат според формата, оформлението, дизайна и пропорциите, определени от Комисията в съответствие с параграф 3;

ж) при потребителските опаковки на цигари са съобразени със следните размери:

- i) височина: не по-малко от 44 mm;
- ii) ширина: не по-малко от 52 mm.

2. Комбинираните здравни предупреждения се разделят на три групи съгласно предвиденото в приложение II, като всяка група се използва през дадена година, а през следващата година на ротационен принцип се използва следващата група. Държавите членки гарантират, че всяко комбинирано здравно предупреждение, което може да се използва в рамките на дадена година, се появява, доколкото е възможно, с еднаква честота за всяка марка тютюневи изделия.

3. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 27, с цел да:

- a) адаптира текстовите предупреждения от списъка в приложение I с оглед на научното и пазарното развитие;
 - b) установява и адаптира галерията с изображения, посочена в параграф 1, буква а) от настоящия член, с оглед на научното и пазарното развитие.
4. Чрез актове за изпълнение Комисията определя техническите спецификации за оформлението, дизайна и формата на комбинираните здравни предупреждения, като отчита различните форми на опаковката.

Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 25, параграф 2.

Член 11

Етикетирание на тютюневите изделия за пушене, различни от цигари, тютюн за ръчно свиване на цигари и тютюн за водна лула

1. Държавите членки могат да освобождават тютюневите изделия за пушене, различни от цигари, тютюна за ръчно свиване на цигари и тютюна за водна лула от задълженията за поставяне на информационното съобщение, предвидено в член 9, параграф 2, и на комбинираните здравни предупреждения, предвидени в член 10. В този случай и в допълнение към общото предупреждение, предвидено в член 9, параграф 1, на всяка потребителска опаковка и всяка външна опаковка на тези изделия се поставя едно от текстовите предупреждения от списъка в приложение I. Общите предупреждения по член 9, параграф 1 включват препратка към услугите за оказване на съдействие за преустановяване на употребата на тютюневи изделия, посочени в член 10, параграф 1, буква б).

Общото предупреждение се разполага върху най-видимата повърхност на потребителската опаковка и всички външни опаковки.

Държавите членки гарантират, че всяко текстово предупреждение се появява, доколкото е възможно, с еднаква честота за всяка марка от тези изделия. Текстовите предупреждения се разполагат върху следващата по видимост повърхност на потребителската опаковка и на всяка външна опаковка.

При потребителските опаковки с падащо капаче следващата по видимост повърхност е тази, която става видима при отваряне на опаковката.

2. Общото предупреждение, посочено в параграф 1, покрива 30 % от съответната повърхност на потребителската опаковка и на всяка външна опаковка. Този дял се увеличава на 32 % за държавите членки с два официални езика и на 35 % за държавите членки с повече от два официални езика.

3. Текстовото предупреждение, посочено в параграф 1, покрива 40 % от съответната повърхност на потребителската опаковка и на всяка външна опаковка. Този дял се увеличава на 45 % за държавите членки с два официални езика и на 50 % за държавите членки с повече от два официални езика.

4. В случай че здравните предупреждения по параграф 1 трябва да бъдат разположени на повърхност, надвишаваща 150 cm^2 , предупреждението покрива площ от 45 cm^2 . Тази площ се увеличава на 48 cm^2 за държавите членки с два официални езика и на $52,5 \text{ cm}^2$ за държавите членки с повече от два официални езика.

5. Здравните предупреждения, посочени в параграф 1, отговарят на изискванията по член 9, параграф 4. Текстът на здравните предупреждения обаче е успореден на основния текст на повърхността, запазена за тези предупреждения.

Здравните предупреждения са оградени с черна линия, широка не по-малко от 3 mm и не повече от 4 mm. Тази линия се разполага извън повърхността, предназначена за здравното предупреждение.

6. Комисията приема делегирани актове в съответствие с член 27 за отмяна на възможността за предоставяне на освобождавания за конкретна продуктова категория, посочена в параграф 1, ако е налице съществена промяна в обстоятелствата, установена в доклад на Комисията за съответната продуктова категория.

Член 12

Етикетиране на бездимните тютюневи изделия

1. На всяка потребителска опаковка и всяка външна опаковка на бездимните тютюневи изделия се поставя следното здравно предупреждение:

„Това тютюнево изделие уврежда Вашето здраве и води до пристрастяване.“

2. Здравното предупреждение, предвидено в параграф 1, отговаря на изискванията по член 9, параграф 4. Текстът на здравните предупреждения е успореден на основния текст на повърхността, запазена за тези предупреждения.

Освен това то:

- а) се разполага върху двете най-големи повърхности на потребителската опаковка и на всяка външна опаковка;
- б) покрива 30 % от повърхността на потребителската опаковка и на всяка външна опаковка. Този дял се увеличава на 32 % за държавите членки с два официални езика и на 35 % за държавите членки с повече от два официални езика.

3. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 27 за адаптиране на текста на здравното предупреждение, формулирано в параграф 1, с оглед на научното развитие.

Член 13

Представяне на изделието

1. Етикетирането на потребителската опаковка и на всяка външна опаковка, както и самото тютюнево изделие не включват никакви елементи или отличителни обозначения, които:

- а) рекламират тютюневото изделие или насърчават неговата употреба, като създават погрешно впечатление относно характеристиките му, здравните последици, опасностите, които представлява, или емисиите му; етикетите не включват информация за съдържанието на никотин, катран или въглероден оксид в тютюневото изделие;
- б) внушават, че дадено тютюнево изделие е по-малко вредно от други или че то има за цел да намали последиците от някои вредни компоненти на дима, или че подобрява жизнеността и енергичността, че има лечебни, подмладяващи, природни или органични свойства или носи други ползи за здравето или начина на живот;
- в) се отнасят до вкус, мирис, всякакви овкусители или други добавки или тяхната липса;
- г) наподобяват хранителен или козметичен продукт;
- д) внушават, че определено тютюнево изделие има подобрена биоразградимост или други екологични предимства.

2. Потребителската опаковка и външната опаковка не трябва да внушават икономическа полза, като включват печатни ваучери, предлагане на отстъпки, безплатна дистрибуция, оферта тип „две за едно“ или други подобни.

3. Елементите и отличителните обозначения, които са забранени съгласно параграфи 1 и 2, могат да включват текстове, символи, имена, търговски марки, фигуративни или други знаци, но не се ограничават само до тях.

Член 14

Външен вид и съдържание на потребителските опаковки

1. Потребителските опаковки на цигарите са с форма на паралелепипед. Потребителските опаковки на тютюна за ръчно свиване на цигари са с форма на паралелепипед или на цилиндър, или във вид на калъф. Една потребителска опаковка цигари съдържа най-малко 20 цигари. Една потребителска опаковка тютюн за ръчно свиване на цигари съдържа най-малко 30 g тютюн.
2. Потребителската опаковка за цигари може да бъде от картон или от мек материал и няма отвор, който може да бъде затворен или запечатан повторно след първоначалното отваряне, освен затварящото се капаче и падащото капаче на твърдата кутия. При опаковките със затварящо се и падащо капаче капачето е захванато само към задната страна на потребителската опаковка.

Член 15

Проследимост

1. Държавите членки гарантират, че всички потребителски опаковки на тютюневите изделия са маркирани с уникален идентификатор. За да се осигури целостта на уникалния идентификатор, той се отпечатва или нанася по такъв начин, че да не може да бъде отстранен; той е незаличим и по никакъв начин не се скрива, нито прекъсва, включително чрез бандероли и етикети с цената, нито при отваряне на потребителската опаковка. Що се отнася до тютюневите изделия, произведени извън Съюза, установените в настоящия член задължения се прилагат само за онези от тях, които са предназначени за пазара на Съюза или са пуснати на него.
2. Уникалният идентификатор дава възможност за определяне на следното:
 - а) датата и мястото на производство;
 - б) производствения обект;
 - в) машината, използвана за производство на тютюневите изделия;
 - г) производствената смяна или часа на производство;
 - д) описанието на изделието;
 - е) целевия пазар за продажба на дребно;
 - ж) предвидения маршрут за транспортиране;
 - з) ако е приложимо, вносителя в Съюза;
 - и) действителния маршрут на транспортиране от производствения обект до първия търговски обект за продажба на дребно, включително всички използвани складове, както и датата на изпращане, местоназначението, отправната точка и получателя;
 - й) самоличността на всички купувачи от производствения обект до първия търговски обект за продажба на дребно; и
 - к) фактурата, номера на поръчката и платежните документи за всички купувачи от производствения обект до първия търговски обект за продажба на дребно.
3. Информацията, посочена в параграф 2, букви а), б), в), г), д), е), ж) и когато е приложимо — з), е част от уникалния идентификатор.
4. Държавите членки гарантират, че информацията по параграф 2, букви и), й) и к) е достъпна по електронен път посредством връзка към уникалния идентификатор.
5. Държавите членки гарантират, че всички икономически оператори, участващи в търговията с тютюневи изделия — от производителя до последния икономически оператор преди първия търговски обект за продажба на дребно — записват постъпването при тях на всички потребителски опаковки, както и всяко тяхно междинно движение и окончателното предаване на владението върху потребителските опаковки. Това задължение може да се изпълни чрез маркиране и записване на големи опаковки, като стекове, кашони или палети, при условие че наблюдението и проследяването на потребителските опаковки остава възможно.

6. Държавите членки гарантират, че всички физически и юридически лица по веригата на доставка на тютюневи изделия поддържат пълни и точни записи за всички имащи отношение сделки.

7. Държавите членки гарантират, че производителите на тютюневи изделия осигуряват на всички стопански субекти, които участват в търговията с тютюневи изделия — от производителя до последния икономически оператор преди първия търговски обект за продажба на дребно, включително вносители, складове и транспортни дружества — необходимото оборудване, даващо възможност за записване на тютюневите изделия, които са закупени, продадени, съхранявани, транспортирани или са предмет на друг вид операции. Това оборудване трябва да има възможност да чете и предава записаните данни по електронен път до съоръжение за съхранение на данни в съответствие с параграф 8.

8. Държавите членки гарантират, че производителите и вносителите на тютюневи изделия сключат договори за съхраняване на данни с независима трета страна, в която да бъде разположено съоръжението за съхранение на всички данни. Съоръжението за съхранение на данни физически се намира на територията на Съюза. Пригодността на третата страна, поспециално от гледна точка на нейната независимост и технически капацитет, както и договорът за съхранение на данни, се одобряват от Комисията.

Дейностите на третата страна са обект на наблюдение от външен одитор, който е предложен и получава възнаграждение от производителя на тютюневи изделия и е одобрен от Комисията. Външният одитор представя на компетентните органи и на Комисията годишен доклад, в който се прави по-конкретно оценка на евентуалните нарушения във връзка с достъпа.

Държавите членки гарантират, че Комисията, компетентните органи на държавите членки и външният одитор имат пълен достъп до съоръженията за съхранение на данни. В надлежно обосновани случаи Комисията или държавите членки могат да предоставят на производителите или вносителите достъп до съхраняваните данни, при условие че чувствителната търговска информация остава подходящо защитена съгласно съответните разпоредби на законодателството на Съюза и на националното законодателство.

9. Записаните данни не трябва да се променят или заличават от никой стопански субект, участващ в търговията с тютюневи изделия.

10. Държавите членки гарантират, че личните данни се обработват единствено в съответствие с правилата и гаранциите, установени в Директива 95/46/ЕО.

11. Чрез актове за изпълнение Комисията:

- а) определя техническите стандарти за създаването и функционирането на системата за наблюдение и проследяване, предвидена в настоящия член, включително маркирането с уникален идентификатор, записването, предаването, обработката и съхранението на данни и достъпа до съхранените данни;
- б) определя техническите стандарти, с цел да се гарантира, че използваните системи за уникалните идентификатори и свързаните функции са напълно съвместими помежду си в целия ЕС.

Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 25, параграф 2.

12. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 27 за определяне на основните елементи на договорите за съхранение на данни, посочени в параграф 8 от настоящия член, като продължителност, възможност за подновяване, изискван опит или поверителност, включително редовното наблюдение и оценката на действието на тези договори.

13. Параграфи 1—10 се прилагат за цигарите и тютюна за ръчно свиване на цигари от 20 май 2019 г., а за тютюневите изделия, различни от цигари и тютюн за ръчно свиване на цигари, от 20 май 2024 г.

Член 16

Защитен елемент

1. В допълнение към уникалния идентификатор, посочен в член 15, държавите членки изискват на всички потребителски опаковки на тютюневите изделия, които са пуснати на пазара, да бъде поставен неподлежащ на фалшифициране защитен елемент, съставен от видими и невидими части. Защитният елемент е отпечатан или нанесен така, че да не може да бъде отстранен; той е незаличим и по никакъв начин не се скрива, нито прекъсва, включително чрез бандероли и етикети с цената или други елементи, изисквани съгласно законодателството.

Държавите членки, които изискват поставянето на бандероли или национални разпознавателни обозначения, използвани за фискални цели, могат да разрешат тяхното използване като защитен елемент, при условие че бандеролите или националните разпознавателни обозначения отговарят на всички технически стандарти и функции, изисквани съгласно настоящия член.

2. Чрез актове за изпълнение Комисията определя техническите стандарти за защитните елементи и възможното редуване на тези елементи и ги адаптира към научното, пазарното и техническото развитие.

Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 25, параграф 2.

3. Параграф 1 се прилага за цигарите и тютюна за ръчно свиване на цигари от 20 май 2019 г., а за тютюневите изделия, различни от цигари и тютюн за ръчно свиване на цигари, от 20 май 2024 г.

ГЛАВА III

Тютюн за орална употреба, трансгранични продажби на тютюневи изделия от разстояние и нови тютюневи изделия

Член 17

Тютюн за орална употреба

Държавите членки забраняват пускането на пазара на тютюн за орална употреба, без да се засяга член 151 от Акта за присъединяване на Австрия, Финландия и Швеция.

Член 18

Трансгранични продажби на тютюневи изделия от разстояние

1. Държавите членки могат да забранят трансграничните продажби на тютюневи изделия от разстояние на потребителите. Държавите членки си сътрудничат с цел предотвратяване на такива продажби. Търговските обекти за продажба на дребно, които участват в трансгранични продажби на тютюневи изделия от разстояние, не могат да извършват доставки на такива изделия за потребители в държави членки, в които тези продажби са забранени. Държавите членки, които не забраняват такива продажби, изискват от търговските обекти за продажба на дребно, които възнамеряват да извършват трансгранични продажби от разстояние на потребители в Съюза, да се регистрират пред компетентните органи в държавата членка, където е установен търговският обект за продажба на дребно, и в държавата членка, където се намират действителните или потенциалните потребители. От търговските обекти за продажба на дребно извън Съюза се изисква да се регистрират пред компетентните органи в държавата членка, където се намират действителните или потенциалните потребители. Всички търговски обекти за продажба на дребно, които възнамеряват да извършват трансгранични продажби от разстояние, представят на компетентните органи при регистрирането си най-малко следната информация:

- а) наименование или дружествено наименование и постоянен адрес на мястото на дейност, откъдето ще се доставят тютюневите изделия;
- б) начална дата на дейността по предлагане на тютюневи изделия за трансгранична продажба от разстояние на потребителите чрез услугите на информационното общество съгласно определението в член 1, точка 2 от Директива 98/34/ЕО;
- в) адреса на интернет страницата или интернет страниците, използвани за тази цел, и цялата свързана информация, необходима за идентифицирането им.

2. Компетентните органи на държавите членки гарантират достъпа на потребителите до списъка на всички търговски обекти за продажба на дребно, регистрирани пред тях. При предоставяне на достъп до този списък държавите членки гарантират, че са спазени правилата и гаранциите, установени в Директива 95/46/ЕО. Търговските обекти за продажба на дребно могат да започнат да пускат на пазара тютюневи изделия чрез трансгранични продажби от разстояние, когато са получили потвърждение за регистрацията си от съответния компетентен орган.

3. Държавите членки по местоназначение на тютюневите изделия, продавани чрез трансгранични продажби от разстояние, могат да изискват от извършващия доставката търговски обект за продажба на дребно да определи физическо лице, което да отговаря за извършването на проверка на тютюневите изделия за съответствие с националните разпоредби, приети в съответствие с настоящата директива в държавата членка по местоназначение, преди тези изделия да достигнат до потребителя, ако подобна проверка е необходима с оглед осигуряване на съответствието и улесняване на прилагането.

4. Търговските обекти за продажба на дребно, които извършват трансгранични продажби от разстояние, работят със система за проверка на възрастта, с която в момента на продажбата се проверява дали потребителят, който извършва покупката, отговаря на изискването по отношение на минималната възраст съгласно националното право на държавата членка по местоназначение. Търговският обект за продажба на дребно или физическото лице, определено съгласно параграф 3, предоставя на компетентните органи на държавите членки описание на характеристиките и функционирането на системата за проверка на възрастта.

5. Търговските обекти за продажба на дребно обработват личните данни на потребителите в съответствие с Директива 95/46/ЕО и тези данни не се предоставят на производителите на тютюневи изделия, нито на дружествата, които са част от същата група дружества, или на други трети страни. Личните данни не се използват, нито се прехвърлят за цели, различни от конкретната покупка. Това се отнася и за случаите, когато търговският обект за продажба на дребно е част от производител на тютюневи изделия.

Член 19

Уведомяване за нови тютюневи изделия

1. Държавите членки изискват от производителите и вносителите на нови тютюневи изделия да уведомяват компетентните органи на държавите членки за всяко такова тютюнево изделие, което възнамеряват да пуснат на съответния национален пазар. Уведомлението се представя в електронна форма шест месеца преди планираното пускане на пазара. То се придружава от подробно описание на съответното ново тютюнево изделие, както и от указания за употреба и информация за съставките и емисиите в съответствие с член 5. Освен това производителите и вносителите, които уведомяват за нови тютюневи изделия, предоставят на компетентните органи:

- а) наличните научни изследвания за токсичността, опасността от пристрастяване и атрактивността на новото тютюнево изделие, по-специално по отношение на съставките и емисиите му;
- б) наличните изследвания, обобщени оценки за тях и пазарни проучвания за предпочитанията на различни потребителски групи, включително на младите хора и настоящите пушачи;
- в) друга налична и относима информация, включително анализ на риска и ползата от изделието, очакваните последици при преустановяване на употребата на тютюневи изделия, очакваните последици при започване на употреба на тютюневи изделия и за предвиждания, свързани с възприемането от страна на потребителите.

2. Държавите членки изискват от производителите и вносителите на нови тютюневи изделия да изпратят на своите компетентни органи всяка нова или актуализирана информация за изследвания, проучвания и друга информация, посочена в параграф 1, букви а)–в). Държавите членки могат да изискват от производителите или вносителите на нови тютюневи изделия да извършват допълнителни тестове или да представят допълнителна информация. Държавите членки предоставят на Комисията цялата информация, получена в съответствие с настоящия член.

3. Държавите членки могат да въведат система за разрешаването на новите тютюневи изделия. Държавите членки могат да налагат на производителите и вносителите пропорционална такса за това разрешение.

4. Новите тютюневи изделия, пуснати на пазара, трябва да отговарят на изискванията по настоящата директива. Приложимостта на конкретните разпоредби на настоящата директива по отношение на новите тютюневи изделия зависи от това дали изделията попадат в категорията на бездимните тютюневи изделия или на тютюневите изделия за пушене.

ДЯЛ III

ЕЛЕКТРОННИ ЦИГАРИ И РАСТИТЕЛНИ ИЗДЕЛИЯ ЗА ПУШЕНЕ

Член 20

Електронни цигари

1. Държавите членки гарантират, че електронните цигари и контейнерите за многократно пълнене се пускат на пазара само ако са в съответствие с настоящата директива и с останалото приложимо законодателство на Съюза.

Настоящата директива не се прилага за електронни цигари и контейнери за многократно пълнене, за които се изисква разрешение съгласно Директива 2001/83/ЕО или за които се изисква да отговарят на изискванията, определени в Директива 93/42/ЕИО.

2. Производителите и вносителите на електронни цигари и на контейнери за многократно пълнене уведомяват компетентните органи на държавите членки за всяко такова изделие, което имат намерение да пуснат на пазара. Уведомлението се представя в електронна форма шест месеца преди предвиденото пускане на пазара. За електронните цигари и контейнерите за многократно пълнене, които вече са пуснати на пазара на 20 май 2016 г., уведомлението се представя в срок от шест месеца след тази дата. За всяко съществено изменение на изделието се представя ново уведомление.

В зависимост от това дали изделието е електронна цигара или контейнер за многократно пълнене уведомлението съдържа следната информация:

- а) наименование и данни за връзка с производителя, на отговорното юридическо или физическо лице в рамките на Съюза и ако е приложимо — на вносителя в Съюза;
- б) списък на всички съставки, които се съдържат в изделието, и на емисиите в резултат на използването му за всяка марка и за всеки тип, включително техните количества;
- в) токсикологичните данни за съставките и емисиите на изделието, включително при нагряване, като се посочи по-специално въздействието им върху здравето на потребителите при вдишване и като се има предвид, наред с останалото, евентуалният им ефект на пристрастяване;
- г) информация за дозите на никотина и абсорбирането му, когато се консумира при нормални или разумно предвидими условия;
- д) описание на съставките на изделието; включително, когато е приложимо, на механизма за отваряне и за зареждане на електронната цигара или на контейнерите за многократно пълнене;
- е) описание на производствения процес, включително дали той включва серийно производство, и декларация, че производственият процес осигурява съответствие с изискванията на настоящия член;
- ж) декларация, че производителят и вносителят носят пълна отговорност за качеството и безопасността на изделието, когато се предлага на пазара и се използва при нормални или достатъчно предвидими условия.

Ако държавите членки сметат, че представената информация е непълна, те имат право да поискат допълването на съответната информация.

Държавите членки могат да налагат на производителите и вносителите пропорционални такси за получаването, съхранението, обработката и анализа на представената им информация.

3. Държавите членки гарантират, че:

- а) течностите, съдържащи никотин, се пускат на пазара само в специални контейнери за многократно пълнене с обем не повече от 10 ml, в електронни цигари за еднократна употреба или в патрони за еднократна употреба, като обемът на патроните или резервоарите не превишава 2 ml;
- б) течностите, съдържащи никотин, не съдържат повече от 20 mg/ml никотин;
- в) течностите, съдържащи никотин, не съдържат добавките, посочени в член 7, параграф 6;
- г) в производството на течностите, съдържащи никотин, се използват само съставки с висока степен на чистота. Вещества, различни от посочените в параграф 2, буква б) от настоящия член съставки, се откриват в течностите, съдържаща никотин, само като остатъчни количества, които е технически невъзможно да бъдат избегнати при производството;

- д) с изключение на никотина, в течностите, съдържащи никотин, се използват само съставки, които не представляват опасност за здравето на човека в нагрят или ненагрят вид;
- е) електронните цигари подават никотин в еднакви дози при нормални условия на употреба;
- ж) електронните цигари и контейнерите за многократно пълнене са устойчиви на повреда от деца и не могат да се фалшифицират, защитени са от счупване и течове и имат механизъм, който осигурява пълнене без течове.

4. Държавите членки гарантират, че:

- а) в потребителските опаковки на електронните цигари и контейнерите за многократно пълнене е включена листовка с информацията относно:
 - i) инструкциите за употреба и съхранение на изделието, като се посочва, че изделието не се препоръчва за употреба от млади хора и непушачи;
 - ii) противопоказанията;
 - iii) предупрежденията за определени рискови групи;
 - iv) вероятните странични ефекти;
 - v) опасността от пристрастяване и токсичност; и
 - vi) данните за връзка с производителя или вносителя и юридическото или физическото лице за контакт в рамките на Съюза;
- б) потребителските опаковки и всяка външна опаковка на електронните цигари и на контейнерите за многократно пълнене:
 - i) съдържат списък на всички съставки, които се съдържат в изделието, в низходящ ред за тяхното тегло, както и указание за никотиновото съдържание на изделието и поеманото количество на доза, партидният номер и препоръка изделието да се съхранява далеч от деца;
 - ii) без да се засяга подточка i) от настоящата буква не включват елементите или отличителните обозначения, посочени в член 13, с изключение на посоченото в член 13, параграф 1, букви а) и в) относно информацията за съдържанието на никотин и овкусители; и
 - iii) носят едно от следните здравни предупреждения:

„Това изделие съдържа никотин, който води до силно пристрастяване. Не се препоръчва за употреба от непушачи“.

или

„Това изделие съдържа никотин, който води до силно пристрастяване.“

Държавите членки определят кое от тези здравни предупреждения да се използва;

- в) здравните предупреждения отговарят на изискванията, предвидени в член 12, параграф 2.

5. Държавите членки гарантират, че:

- а) са забранени търговските съобщения в услугите на информационното общество, в пресата и другите печатни публикации, които целят или пряко или непряко оказват въздействие за популяризирането на електронните цигари и контейнерите за многократно пълнене, с изключение на публикациите, които са предназначени изключително за специалистите в търговията с електронни цигари и контейнери за многократно пълнене, и в публикации, които се отпечатват и публикуват в трети държави, когато тези публикации не са предназначени основно за пазара на Съюза;
- б) са забранени търговските съобщения по радиото, които целят или пряко или непряко оказват въздействие за популяризирането на електронните цигари и на контейнерите за многократно пълнене;

- в) са забранени всякакви форми на публичен или частен принос към радиопрограми, които целят или пряко или непряко оказват въздействие за популяризирането на електронните цигари и на контейнерите за многократно пълнене;
- г) са забранени всякакви форми на публичен или частен принос за събития, дейности или отделни лица, които целят или пряко или непряко оказват въздействие за популяризирането на електронните цигари и на контейнерите за многократно пълнене и които обхващат или се провеждат в няколко държави членки или по друг начин имат трансгранично въздействие;
- д) са забранени аудио-визуалните търговски съобщения, за които се прилага Директива 2010/13/ЕС на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁾, за електронните цигари и за контейнерите за многократно пълнене.

6. Член 18 от настоящата директива се прилага за трансграничните продажби от разстояние на електронни цигари и контейнери за многократно пълнене.

7. Държавите членки изискват от производителите и вносителите на електронни цигари и контейнери за многократно пълнене да представят ежегодно на компетентните органи:

- i) подробни данни за обема на продажбите за всяка марка и за всеки тип изделия;
- ii) информация за предпочитанията на различни потребителски групи, включително на младите хора, непушачите и основните типове настоящи потребители;
- iii) информация за начините на продажба на изделията; и
- iv) обобщени оценки на всички пазарни проучвания, извършени във връзка с посоченото по-горе, както и превод на английски език.

Държавите членки наблюдават развитието на пазара на електронни цигари и контейнери за многократно пълнене, включително наличието на доказателства, че тяхната употреба е „мост“ към никотиновото пристрастяване и в крайна сметка към традиционната употреба на тютюн сред младите хора и непушачите.

8. Държавите членки гарантират, че получената съгласно параграф 2 информация е публично достъпна чрез интернет страница. При предоставянето на обществен достъп до тази информация държавите членки надлежно отчитат необходимостта от защита на търговските тайни.

При поискване държавите членки предоставят на Комисията и на останалите държави членки пълната информация, получена съгласно настоящия член. Държавите членки и Комисията гарантират поверителната обработка на данните, които представляват търговска тайна, и на другата поверителна информация.

9. Държавите членки изискват производителите, вносителите и дистрибуторите на електронни цигари и контейнери за многократно пълнене да създадат и поддържат система за събиране на информация за всички неблагоприятни последици от тези изделия за човешкото здраве.

Ако някой от тези икономически оператори счита или има причини да счита, че електронните цигари или контейнерите за многократно пълнене, които са негово притежание и са предвидени за пускане на пазара или са пуснати на пазара, не са безопасни или не са с добро качество, или по друг начин не са в съответствие с настоящата директива, този икономически оператор незабавно предприема корективните действия, необходими за привеждане на съответното изделие в съответствие с настоящата директива, за изтеглянето или евентуално изземването му. В тези случаи от икономическия оператор се изисква също така да уведоми незабавно органите за наблюдение на пазара на държавите членки, в които изделието се предоставя на пазара или е предвидено да се предоставя на пазара, като даде подробна информация по-специално за риска за човешкото здраве и безопасността и за всички предприети корективни действия, както и за резултатите от тези корективни действия.

Държавите членки могат да поискат и допълнителна информация от икономическите оператори, например за свързаните с безопасността и качеството аспекти или за наличието на неблагоприятни последици от електронните цигари и контейнерите за многократно пълнене.

10. Комисията представя доклад на Европейския парламент и на Съвета относно потенциалните рискове за общественото здраве, свързани с използването на електронни цигари за многократно пълнене, до 20 май 2016 г. и след това при необходимост.

⁽¹⁾ Директива 2010/13/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2010 г. за координирането на някои разпоредби, установени в закони, подзаконови и административни актове на държавите-членки, отнасящи се до предоставянето на аудио-визуални медийни услуги (Директива за аудио-визуалните медийни услуги) (ОВ L 95, 15.4.2010 г., стр. 1).

11. По отношение на електронните цигари и контейнерите за многократно пълнене, които отговарят на изискванията на настоящия член, когато компетентен орган твърди или има основателни причини да счита, че определена електронна цигара или контейнер за многократно пълнене, или тип електронна цигара или контейнер за многократно пълнене може да представлява сериозен риск за човешкото здраве, той може да вземе подходящи временни мерки. Той незабавно информира Комисията и компетентните органи на останалите държави членки за взетите мерки и им изпраща данните в подкрепа на предприемането им. След получаване на информацията Комисията определя възможно най-бързо дали временните мерки са оправдани. Комисията информира засегнатите държави членки за своите заключения, за да могат държавите членки да предприемат подходящи последващи мерки.

Когато при прилагането на първа алинея от настоящия параграф пускането на пазара на определена електронна цигара или контейнер за многократно пълнене, или тип електронни цигари или контейнери за многократно пълнене е било забранено по надлежно обосновани причини от поне три държави членки, Комисията е оправомощена да приема делегирани актове в съответствие с член 27 за разширяване на тази забрана във всички държави членки, ако подобно разширяване на забраната е оправдано и пропорционално.

12. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 27 за адаптиране на текста на здравното предупреждение от параграф 4, буква б). При адаптирането на това здравно предупреждение Комисията прави необходимото в него да се предоставя фактическа информация.

13. Чрез актове за изпълнение Комисията определя общия формат за уведомяване, предвиден в параграф 2, и техническите стандарти за механизма за зареждане, предвиден в параграф 3, буква ж).

Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 25, параграф 2.

Член 21

Растителни изделия за пушене

1. На всяка потребителска опаковка и всяка външна опаковка на растителните изделия за пушене се поставя следното здравно предупреждение:

„Пушенето на това изделие уврежда вашето здраве.“

2. Здравното предупреждение се отпечатва върху предната и задната външна повърхност на потребителската опаковка и върху всяка външна опаковка.

3. Здравното предупреждение отговаря на изискванията, предвидени в член 9, параграф 4. То покрива 30 % от площта на съответната повърхност на потребителската опаковка и на всяка външна опаковка. Този дял се увеличава на 32 % за държавите членки с два официални езика и на 35 % за държавите членки с повече от два официални езика.

4. Потребителските опаковки и външните опаковки на растителните изделия за пушене не включват елементите или отличителните белези, изброени в член 13, параграф 1, букви а), б) и г), и на тях не се посочва, че в изделието няма добавки или ароматизатори.

Член 22

Уведомяване за съставките на растителните изделия за пушене

1. Държавите членки изискват от производителите и вносителите на растителни изделия за пушене да представят пред компетентните им органи списък на всички съставки и техните количества, използвани при производството на такива изделия, за всяка марка и за всеки тип. Производителите или вносителите уведомяват също така компетентните органи на съответните държави членки, когато съставът на дадено изделие е променен по начин, който оказва влияние върху информацията, предоставена съгласно настоящия член. Информацията, изисквана съгласно настоящия член, се предоставя преди пускането на пазара на ново или изменено растително изделие за пушене.

2. Държавите членки гарантират, че информацията, представяна в съответствие с параграф 1, е публично достъпна на интернет страница. При предоставянето на обществен достъп до тази информация държавите членки надлежно отчитат необходимостта от защита на търговската тайна. Икономическите оператори посочват точно конкретната информация, която считат за търговска тайна.

ДЯЛ IV

ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 23

Сътрудничество и прилагане

1. Държавите членки гарантират, че производителите и вносителите на тютюневи и свързани с тях изделия предоставят на Комисията и на компетентните органи на държавите членки изискваната в съответствие с настоящата директива пълна и точна информация в установените срокове. Задължението за предоставяне на изискваната информация се възлага на първо място на производителя, в случай че той е установен в Съюза. Задължението за предоставяне на изискваната информация се възлага на първо място на вносителя, в случай че производителят е установен извън Съюза, а вносителят — в Съюза. Задължението за предоставяне на изискваната информация се възлага и на производителя, и на вносителя, ако и двамата са установени извън Съюза.
2. Държавите членки гарантират, че на пазара не се пускат тютюневи и свързани с тях изделия, които не са в съответствие с настоящата директива, включително с актовете за изпълнение и делегираните актове, предвидени в нея. Държавите членки гарантират, че на пазара не се пускат тютюневи и свързани с тях изделия, ако не са спазени предвидените в настоящата директива задължения за уведомяване.
3. Държавите членки установяват правилата относно санкциите, приложими при нарушения на националните разпоредби, приети в съответствие с настоящата директива, и предприемат всички необходими мерки за осигуряване на тяхното прилагане. Предвидените санкции са ефективни, съразмерни и възпиращи. Финансовите административни санкции, които могат да бъдат наложени при извършването на умишлено нарушение, могат да бъдат от такова естество, че да неутрализират търсените с нарушението икономически изгоди.
4. Компетентните органи на държавите членки си сътрудничат както помежду си, така и с Комисията, за да гарантират правилното прилагане и надлежното спазване на настоящата директива, и си предават един на друг цялата необходима информация с оглед на еднаквото прилагане на настоящата директива.

Член 24

Свободно движение

1. Държавите членки не могат да забраняват или ограничават пускането на пазара на тютюневи или свързани с тях изделия, които отговарят на разпоредбите на настоящата директива, въз основа на съображения, свързани с регулирани от настоящата директива аспекти, при спазване на параграфи 2 и 3 от настоящия член.
2. Настоящата директива не засяга правото на държавите членки да поддържат или въвеждат допълнителни изисквания, приложими за всички пуснати на пазарите им изделия, във връзка със стандартизирането на опаковките на тютюневите изделия, когато това е оправдано от съображения, свързани с общественото здраве, като вземат предвид високото равнище на защита на човешкото здраве, постигнато с настоящата директива. Тези мерки са пропорционални и не могат да представляват средство за произволна дискриминация или прикрито ограничаване на търговията между държавите членки. Тези мерки се съобщават на Комисията заедно с основанията за тяхното запазване или въвеждане.
3. Всяка държава членка може освен това да забрани определени категории тютюневи или свързани с тях изделия въз основа на съображения, свързани с конкретното положение в същата държава членка, и при условие че разпоредбите са оправдани от потребността от опазване на общественото здраве, като отчита високото равнище на защита на човешкото здраве, постигнато с настоящата директива. Тези национални разпоредби се съобщават на Комисията заедно с основанията за въвеждането им. В срок до шест месеца от датата на получаване на уведомлението, предвидено в настоящия параграф, Комисията одобрява или отхвърля националните разпоредби след като, отчитайки високото равнище на защита на човешкото здраве, постигнато с настоящата директива, е проверила дали разпоредбите са основателни, необходими и пропорционални предвид техните цели и дали не представляват средство за произволна дискриминация или прикрито ограничение на търговията между държавите членки. При липса на решение от страна на Комисията в рамките на срока от шест месеца се счита, че националните разпоредби са одобрени.

Член 25**Процедура на комитет**

1. Комисията се подпомага от комитет. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.
2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.
3. Когато становището на комитета трябва да бъде получено по писмена процедура, тази процедура се прекратява без резултат, когато в рамките на срока за даване на становище председателят на комитета вземе такова решение или членовете на комитета отправят такова искане с обикновено мнозинство.
4. Когато комитетът не даде становище, Комисията не приема проекта на акт за изпълнение и се прилага член 5, параграф 4, трета алинея от Регламент (ЕС) № 182/2011.

Член 26**Компетентни органи**

Държавите членки определят компетентните органи, отговорни за изпълнението и налагането на задълженията, предвидени в настоящата директива, в рамките на три месеца от 20 май 2016 г. Държавите членки незабавно информират Комисията кои са определените органи. Комисията публикува тази информация в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 27**Упражняване на делегирането**

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.
2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 3, параграфи 2 и 4, член 4, параграфи 3 и 5, член 7, параграфи 5, 11 и 12, член 9, параграф 5, член 10, параграф 3, член 11, параграф 6, член 12, параграф 3, член 15, параграф 12 и член 20, параграфи 11 и 12, се предоставя на Комисията за срок от 5 години, считано от 20 май 2014 г. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди края на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възрази срещу подобно продължаване не по-късно от 3 месеца преди изтичането на всеки срок.
3. Делегирането на правомощия, посочено в член 3, параграфи 2 и 4, член 4, параграфи 3 и 5, член 7, параграфи 5, 11 и 12, член 9, параграф 5, член 10, параграф 3, член 11, параграф 6, член 12, параграф 3, член 15, параграф 12 и член 20, параграфи 11 и 12, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. То поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна, посочена в решението дата. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.
4. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.
5. Делегиран акт, приет съгласно член 3, параграфи 2 и 4, член 4, параграфи 3 и 5, член 7, параграфи 5, 11 и 12, член 9, параграф 5, член 10, параграф 3, член 11, параграф 6, член 12, параграф 3, член 15, параграф 12 и член 20, параграфи 11 и 12, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и на Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

Член 28

Доклад

1. Не по-късно от пет години от 20 май 2016 г. и след това при необходимост Комисията представя на Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите доклад за прилагането на настоящата директива.

При изготвянето на доклада Комисията се подпомага от научни и технически експерти, за да може да разполага с цялата необходима информация.

2. В доклада Комисията посочва по-специално елементите на директивата, които следва да бъдат преразгледани или адаптирани с оглед на научното и техническото развитие, включително изготвяне на международно приети правила и стандарти по отношение на тютюневите и свързаните с тях изделия. Комисията обръща специално внимание на:

- a) опита, придобит по отношение на дизайна на повърхността на опаковките, който не е регламентиран с настоящата директива, като се отчита националното, международното, правното, икономическото и научното развитие;
- б) пазарното развитие по отношение на новите тютюневи изделия, като се вземат предвид, *inter alia*, уведомленията, получени съгласно член 19;
- в) развитието на пазарите, което представлява съществена промяна в обстоятелствата;
- г) осъществимостта, ползите и евентуалното въздействие от установяването на европейска система за регулиране на съставките, използвани в тютюневите изделия, включително изготвянето на равнището на Съюза на списък на съставките, които могат да се използват, да присъстват или да се добавят в тютюневите изделия, като се взема предвид, наред с останалото, и информацията, събрана в съответствие с членове 5 и 6;
- д) развитието на пазара за цигари с диаметър под 7,5 mm и възприятието на потребителите за тяхната вредност, както и подвеждащите характеристики на такива цигари;
- е) осъществимостта, ползите и евентуалното въздействие на база данни на Съюза, съдържаща информация относно съставките и емисиите от тютюневите изделия, събрана в съответствие с членове 5 и 6;
- ж) пазарните тенденции при електронните цигари и контейнерите за многократно пълнене, като се има предвид, наред с останалото, и информацията, получена в съответствие с член 20, включително започването на употребата на тези изделия от млади хора и непущачи и въздействието на тези изделия върху усилията за преустановяване на пушенето, както и предприетите от държавите членки мерки по отношение на ароматите;
- з) пазарните тенденции и предпочитанията на потребителите към тютюна за водна лула, със специален акцент върху ароматите.

Държавите членки оказват съдействие на Комисията и ѝ предоставят цялата налична информация за извършване на оценката и за изготвяне на доклада.

3. Докладът ще бъде последван от предложения за изменение на настоящата директива, които Комисията счете за необходими за адаптирането ѝ към развитието в областта на тютюневите и свързаните с тях изделия, доколкото това е необходимо за безпрепятственото функциониране на вътрешния пазар, и за отчитане на новостите в развитието въз основа на научните факти и развитието по отношение на разработването на международно приети стандарти за тютюневите и свързаните с тях изделия.

Член 29

Транспониране

1. Държавите членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими за изпълнение на настоящата директива до 20 май 2016 г. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби.

Държавите членки прилагат тези разпоредби от 20 май 2016 г., без да се засяга член 7, параграф 14, член 10, параграф 1, буква д), член 15, параграф 13 и член 16, параграф 3.

2. Когато държавите членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Те включват също така уточнение, че позоваванията в съществуващите закони, подзакони и административни разпоредби на директивата, отменена с настоящата директива, се считат за позовавания на настоящата директива. Условието и редът на позоваване и формулировката на уточнението се определят от държавите членки.

3. Държавите членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното законодателство, които приемат в областта, уредена с настоящата директива.

Член 30

Преходна разпоредба

До 20 май 2017 г. държавите членки могат да позволят пускането на пазара на следните изделия, които не са в съответствие с настоящата директива:

- а) тютюневи изделия, произведени или пуснати в свободно обращение и етикетирани в съответствие с Директива 2001/37/ЕО преди 20 май 2016 г.;
- б) електронни цигари или контейнери за многократно пълнене, произведени или пуснати в свободно обращение преди 20 ноември 2016 г.;
- в) растителни изделия за пушене, произведени или пуснати в свободно обращение преди 20 май 2016 г.

Член 31

Отмяна

Директива 2001/37/ЕО се отменя, считано от 20 май 2016 г., без да се засягат задълженията на държавите членки относно срока за транспониране в националното законодателство на посочената директива.

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

Член 32

Влизане в сила

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

Член 33

Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Брюксел на 3 април 2014 година.

За Европейския парламент

Председател

M. SCHULZ

За Съвета

Председател

D. KOURKOULAS

ПРИЛОЖЕНИЕ I

СПИСЪК НА ТЕКСТОВИТЕ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ**(посочен в член 10 и член 11, параграф 1)**

- 1) Тютюнопушенето причинява 9 от всеки 10 случая на рак на белите дробове
 - 2) Тютюнопушенето причинява рак на устната кухина и гърлото
 - 3) Тютюнопушенето уврежда белите Ви дробове
 - 4) Тютюнопушенето причинява сърдечни удари
 - 5) Тютюнопушенето причинява мозъчни удари и увреждания
 - 6) Тютюнопушенето запушва артериите Ви
 - 7) Тютюнопушенето увеличава риска от ослепяване
 - 8) Тютюнопушенето уврежда зъбите и венците Ви
 - 9) Тютюнопушенето може да убие Вашето неродено дете
 - 10) С тютюневия дим вредите на децата, семейството и приятелите си
 - 11) Децата на пушачите е по-вероятно също да станат пушачи
 - 12) Откажете тютюнопушенето — останете живи заради близките си
 - 13) Тютюнопушенето намалява репродуктивните способности
 - 14) Тютюнопушенето увеличава риска от импотентност
-

ПРИЛОЖЕНИЕ II

ГАЛЕРИЯ С ИЗОБРАЖЕНИЯ

(ПОСОЧЕНА В ЧЛЕН 10, ПАРАГРАФ 1)

Ще бъде създадена от Комисията съгласно член 10, параграф 3, буква б).

ПРИЛОЖЕНИЕ III

ТАБЛИЦА НА СЪОТВЕТСТВИЕТО

Директива 2001/37/ЕО	Настоящата директива
Член 1	Член 1
Член 2	Член 2
Член 3, параграф 1	Член 3, параграф 1
Член 3, параграфи 2 и 3	—
Член 4, параграф 1	Член 4, параграф 1
Член 4, параграф 2	Член 4, параграф 2
Член 4, параграфи 3 — 5	—
Член 5, параграф 1	—
Член 5, параграф 2, буква а)	Член 9, параграф 1
Член 5, параграф 2, буква б)	Член 10, параграф 1, буква а) и параграф 2 Член 11, параграф 1
Член 5, параграф 3	Член 10, параграф 1
Член 5, параграф 4	Член 12
Член 5, параграф 5, първа алинея	Член 9, параграф 3, пета алинея Член 11, параграфи 2 и 3 Член 12, параграф 2, буква б)
Член 5, параграф 5, втора алинея	Член 11, параграф 4
Член 5, параграф 6, буква а)	Член 9, параграф 4, буква а)
Член 5, параграф 6, буква б)	—
Член 5, параграф 6, буква в)	Член 9, параграф 4, буква б)
Член 5, параграф 6, буква г)	Член 8, параграф 6 и член 11, параграф 5, втора алинея
Член 5, параграф 6, буква д)	Член 8, параграф 1
Член 5, параграф 7	Член 8, параграфи 3 и 4
Член 5, параграф 8	—

Директива 2001/37/ЕО	Настоящата директива
Член 5, параграф 9, първа алинея	Член 15, параграфи 1 и 2
Член 5, параграф 9, втора алинея	Член 15, параграф 11
Член 6, параграф 1, първа алинея	Член 5, параграф 1, първа алинея
Член 6, параграф 1, втора алинея	Член 5, параграфи 2 и 3
Член 6, параграф 1, трета алинея	—
Член 6, параграф 2	Член 5, параграф 4
Член 6, параграфи 3 и 4	—
Член 7	Член 13, параграф 1, буква б)
Член 8	Член 17
Член 9, параграф 1	Член 4, параграф 3
Член 9, параграф 2	Член 10, параграф 2 и параграф 3, буква а)
Член 9, параграф 3	Член 16, параграф 2
Член 10, параграф 1	Член 25, параграф 1
Член 10, параграфи 2 и 3	Член 25, параграф 2
Член 11, първа и втора алинея	Член 28, параграф 1, първа и втора алинея
Член 11, трета алинея	Член 28, параграф 2, първа алинея
Член 11, четвърта алинея	Член 28, параграф 3
Член 12	—
Член 13, параграф 1	Член 24, параграф 1
Член 13, параграф 2	Член 24, параграф 2
Член 13, параграф 3	
Член 14, параграф 1, първа алинея	Член 29, параграф 1, първа алинея

Директива 2001/37/ЕО	Настоящата директива
Член 14, параграф 1, втора алинея	Член 29, параграф 2
Член 14, параграфи 2 и 3	Член 30, буква а)
Член 14, параграф 4	Член 29, параграф 3
Член 15	Член 31
Член 16	Член 32
Член 17	Член 33
Приложение I (Списък на допълнителните предупредителни надписи, отнасящи се за здравето)	Приложение I (Списък на текстовите предупреждения)
Приложение II (Срокове за транспониране и прилагане на отменените директиви)	—
Приложение III (Таблица на съответствията)	Приложение III (Таблица на съответствието)

ДИРЕКТИВА 2014/42/ЕС НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**от 3 април 2014 година****за обезпечаване и конфискация на средства и облиги от престъпна дейност в Европейския съюз**

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 82, параграф 2 и член 83, параграф 1 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

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

като взеха предвид становището на Комитета на регионите ⁽²⁾,

в съответствие с обикновената законодателна процедура ⁽³⁾,

като имат предвид, че:

- (1) Основният мотив за трансграничната организирана престъпност, включително за престъпните организации от типа мафия, е финансовата печалба. Вследствие на това на компетентните органи следва да бъдат предоставени средства за проследяване, обезпечаване, управление и конфискация на облиги от престъпна дейност. Ефективното предотвратяване на организираната престъпност и борбата с нея обаче следва да се постигнат чрез неутрализиране на облигите от престъпна дейност и следва да бъдат разширени в определени случаи, така че да обхващат всяко имущество, придобито от дейности с престъпен характер.
- (2) Организираните престъпни групи действат без граници и все по-често придобиват активи в държави-членки, различни от тези, в които действат, и в трети държави. Налице е все по-голяма нужда от ефективно международно сътрудничество по отношение на възстановяването на активи и правната взаимопомощ.
- (3) Един от най-ефективните начини за борба с организираната престъпност е предвиждането на тежки правни последици за извършването на такова престъпление, както и ефективното установяване и обезпечаването и конфискацията на средствата на престъпна дейност и облигите от нея.
- (4) Макар съществуващите статистически данни да са оскъдни, сумите, възстановени от облиги от престъпна дейност в Съюза, изглеждат недостатъчни в сравнение с предполагаемите облиги. Изследванията сочат, че макар и уредени от правото на Съюза и националното право на държавите-членки, процедурите за конфискация не се използват достатъчно.
- (5) Приемането на минимални правила ще доведе до сближаване на режимите на държавите-членки в областта на обезпечаването и конфискацията и по този начин ще подпомогне взаимното доверие и ефективното трансгранично сътрудничество.

⁽¹⁾ ОВ С 299, 4.10.2012 г., стр. 128.

⁽²⁾ ОВ С 391, 18.12.2012 г., стр. 134.

⁽³⁾ Позиция на Европейския парламент от 25 февруари 2014 г. (все още непубликувана в Официален вестник) и решение на Съвета от 14 март 2014 г.

- (6) В Стокхолмската програма и в заключенията на Съвета по правосъдие и вътрешни работи относно конфискацията и възстановяването на активи, приети през юни 2010 г., се изтъква значението на по-ефективното разкриване, конфискация и повторно използване на активи от престъпна дейност.
- (7) Действащата правна рамка на Съюза относно обезпечаването, изземването и конфискацията на активи се състои от Съвместно действие 98/699/ПВР ⁽¹⁾, Рамково решение 2001/500/ПВР на Съвета ⁽²⁾, Рамково решение 2003/577/ПВР на Съвета ⁽³⁾, Рамково решение 2005/212/ПВР на Съвета ⁽⁴⁾ и Рамково решение 2006/783/ПВР на Съвета ⁽⁵⁾.
- (8) Докладите на Комисията относно изпълнението на рамкови решения 2003/577/ПВР, 2005/212/ПВР и 2006/783/ПВР сочат, че съществуващите режими за разширена конфискация и за взаимното признаване на решения за обезпечаване и конфискация не са напълно ефективни. Конфискацията е възпрепятствана от различията в правото на държавите-членки.
- (9) Настоящата директива цели да измени и разшири разпоредбите на рамкови решения 2001/500/ПВР и 2005/212/ПВР. Тези рамкови решения следва да бъдат частично заменени по отношение на държавите-членки, обвързани от настоящата директива.
- (10) Държавите-членки са свободни да предприемат процедури за конфискация, които са свързани с наказателно дело, водено пред компетентен съд.
- (11) Необходимо е да бъде изяснено съществуващото понятие за облаги от престъпна дейност, така че да включва преките облаги от престъпна дейност и всички непреки ползи, включително последващо повторно инвестиране или преобразуване на преки облаги. Следователно облагите могат да включват всякакво имущество, включително когато е било изцяло или частично преобразувано или превърнато в друго имущество, или когато е било смесено с имущество, придобито от законни източници, до стойността, на която се оценяват смесените облаги. Те могат да включват и приходите или другите ползи, произтичащи от облагите от престъпна дейност, или от имуществото, в което облагите са били преобразувани или превърнати, или с което са били смесени.
- (12) В настоящата директива се предвижда широко определение за имущество, което може да подлежи на обезпечаване и конфискация. Това определение включва и правни документи или инструменти, които доказват право на собственост или други права върху това имущество. Тези документи или инструменти могат да включват например финансови инструменти или документи, въз основа на които могат да бъдат предявени иски на кредитори, и обикновено са във владение на лицето, засегнато от съответните процедури. Настоящата директива не засяга съществуващите национални процедури за съхранение на правните документи или инструменти, които доказват право на собственост или други права върху имущество, тъй като те се прилагат от компетентните национални органи или публични структури в съответствие с националното право.
- (13) Обезпечаването и конфискацията по смисъла на настоящата директива са независими понятия, които не следва да възпрепятстват държавите-членки да изпълняват настоящата директива, като използват инструменти, които в съответствие с националното право биха се разглеждали като наказания или друг вид мерки.

⁽¹⁾ Съвместно действие 98/699/ПВР от 3 декември 1998 г., прието от Съвета на основание член К.3 от Договора за Европейски съюз, относно прането на пари, идентифициране, издирване, замразяване, изземване и конфискация на средствата и облагите от престъпление (ОВ L 333, 9.12.1998 г., стр. 1).

⁽²⁾ Рамково решение 2001/500/ПВР на Съвета от 26 юни 2001 г. относно прането на пари, идентифицирането, проследяването, замразяването, изземването и конфискацията на средствата и приходите от престъпна дейност (ОВ L 182, 5.7.2001 г., стр. 1).

⁽³⁾ Рамково решение 2003/577/ПВР на Съвета от 22 юли 2003 г. за изпълнение в Европейския съюз на решения за обезпечаване на имущество или доказателства (ОВ L 196, 2.8.2003 г., стр. 45).

⁽⁴⁾ Рамково решение 2005/212/ПВР на Съвета от 24 февруари 2005 г. относно конфискация на облаги, средства и имущество от престъпления (ОВ L 68, 15.3.2005 г., стр. 49).

⁽⁵⁾ Рамково решение 2006/783/ПВР на Съвета от 6 октомври 2006 г. за прилагане на принципа за взаимно признаване на решения за конфискация (ОВ L 328, 24.11.2006 г., стр. 59).

- (14) При конфискацията на средства на престъплението и на облаги от престъплението след окончателно решение на съд и на равностойно на тези средства и облаги имущество следва да се прилага разширеното понятие за престъпления, обхванати от настоящата директива. С Рамково решение 2001/500/ПВР от държавите-членки се изисква да позволят конфискацията на средства на престъплението и на облаги от престъпна дейност след постановяване на окончателна присъда, както и конфискацията на имущество, чиято стойност съответства на тези средства и облаги. Тези задължения следва да бъдат запазени по отношение на престъпленията, които не са обхванати от настоящата директива, а понятието „облага“, определено в настоящата директива, следва да се тълкува по подобен начин, така че да обхване и престъпленията, които не са включени в обхвата ѝ. Държавите-членки са свободни да предвидят конфискацията на равностойно имущество съответно като допълнителна мярка или като алтернатива на пряката конфискация, както е уместно съобразно националното право.
- (15) При влязла в сила осъдителна присъда за престъпление следва да бъде възможно да се конфискуват средствата на престъплението и облагите от престъплението, или имуществото, чиято стойност съответства на тези средства или облаги. Такива осъдителни присъди могат да бъдат постановени и неприсъствено. Когато конфискация въз основа на влязла в сила присъда не е възможна, при определени обстоятелства все пак следва да бъде възможно да се конфискуват средства на престъплението и облаги от престъпна дейност, най-малко в случаи на заболяване или бягство на заподозряното лице или обвиняемия. В такива случаи на заболяване или бягство обаче, наличието на неприсъствено производство в държавите-членки би било достатъчно за спазването на това задължение. При бягство на заподозряно лице или обвиняем държавите-членки следва да предприемат всички разумни мерки и могат да изискват съответното лице да бъде призовано по производството за конфискация или уведомено за него.
- (16) За целите на настоящата директива като „заболяване“ следва да се означава невъзможност на заподозряното лице или обвиняемия да присъства на наказателното производство за по-продължителен период от време, в резултат на което производството не може да продължи да се води при нормални условия. От заподозряното лице или обвиняемия може да бъде поискано да докажат заболяването, например като представят медицинско удостоверение, като съдът следва да има право да не приеме удостоверението, ако установи, че то е незадоволително. Правото на лицето да бъде представлявано от адвокат по време на производството следва да не се засяга.
- (17) При изпълнението на настоящата директива в случаи на конфискация на имущество, чиято стойност съответства на средствата на престъплението, съответните разпоредби следва да бъдат приложими, когато предвид конкретните обстоятелства по случая такава мярка е пропорционална, като се вземе предвид по-специално стойността на съответните средства на престъплението. Освен това държавите-членки могат да вземат предвид и дали и до каква степен осъденото лице е отговорно за невъзможността за конфискация на средствата на престъплението.
- (18) При изпълнението на настоящата директива държавите-членки могат да предвидят при извънредни обстоятелства да не се разпорежда конфискация, когато съгласно националното право това би представлявало неоправдано затруднение за засегнатото лице въз основа на обстоятелствата за всеки отделен случай, които следва да бъдат решаващи. Държавите-членки следва да прибегват до тази възможност само в ограничени случаи и следва да могат да предвидят възможност да не се разпорежда конфискация, когато тя би поставила съответното лице в положение, застрашаващо оцеляването му.
- (19) Престъпната дейност на престъпните групи е с широк обхват. При воденето на ефективна борба с организираната престъпна дейност е възможно да има ситуации, когато е целесъобразно осъдителната присъда да бъде последвана от конфискация не само на имуществото, свързано с конкретно престъпление, но и на друго имущество, за което съдът постанови, че представлява облага от други престъпления. Този подход се обозначава като „разширена конфискация“. В Рамково решение 2005/212/ПВР са предвидени три различни набора от минимални изисквания, които държавите-членки могат да изберат с цел прилагане на разширената конфискация. В резултат на това, в процеса на транспониране на това рамково решение държавите-членки избраха различни варианти, което доведе до използването на различни понятия за разширена конфискация в националните юрисдикции. Тези различия затрудняват трансграничното сътрудничество във връзка със случаи на конфискация. Следователно е необходимо да бъдат допълнително хармонизирани разпоредбите относно разширената конфискация чрез определяне на единен минимален стандарт.
- (20) При определяне на това дали дадено престъпление води до икономически облаги държавите-членки могат да вземат предвид начина на извършване (*modus operandi*), например ако условие за извършване на престъпление е то да е извършено в контекста на организираната престъпност или с умисъл за генериране на редовни печалби от престъпления. Това обаче не следва да засяга възможността да се прибегва към разширена конфискация.

- (21) Разширената конфискация следва да бъде възможна, когато съдът е установил по удовлетворителен начин, че въпросното имущество е придобито чрез престъпно поведение. Това не означава, че трябва да се установи, че въпросното имущество е придобито чрез престъпно поведение. Държавите-членки могат да предвидят, например, че би било достатъчно съдът да разгледа баланса между вероятностите или да направи разумно предположение, че е в значителна степен по-вероятно въпросното имущество да е било придобито чрез престъпно поведение, отколкото чрез други дейности. В този контекст съдът трябва да разгледа конкретните обстоятелства по случая, включително фактите и наличните доказателства, въз основа на които би могло да се постанови решение за разширена конфискация. Фактът, че имуществото на лицето е несъразмерно спрямо законните му доходи, би могъл да бъде сред фактите, които дават основание на съда да направи извода, че имуществото е придобито чрез престъпно поведение. Държавите-членки биха могли също така да предвидят изискване за определен период от време, в който имуществото би могло да се счита за придобито чрез престъпно поведение.
- (22) С настоящата директива се установяват минимални правила. Тя не е пречка държавите-членки да предвидят по-широки правомощия в националното си право, включително например във връзка с техните правила относно доказателствата.
- (23) Настоящата директива се прилага за престъпления, които попадат в обхвата на правните инструменти, изброени в нея. В рамките на обхвата на тези правни инструменти държавите-членки следва да прилагат разширена конфискация най-малко по отношение на определени престъпления, както са определени в настоящата директива.
- (24) Обща и все по-разпространена е практиката заподозряно лице или обвиняем да прехвърля имущество на трето лице с негово знание, за да избегне конфискация. Сегашната правна рамка на Съюза не съдържа правно обвързващи правила за конфискацията на имущество, прехвърлено на трети лица. Затова е все по-наложително да се предвиди конфискация на имущество, прехвърлено на трети лица или придобито от тях. Придобиване от трето лице е налице в ситуации, когато например третото лице придобива пряко или косвено, например чрез посредник, имущество от заподозряно лице или обвиняем, включително когато престъплението е извършено от тяхно име или в тяхна полза и когато обвиняемият не притежава имущество, което може да бъде конфискувано. Такава конфискация следва да бъде възможна най-малко в случаите, когато третите лица са знаели или следвало да знаят, че целта на прехвърлянето или придобиването е да се избегне конфискация, въз основа на конкретни факти и обстоятелства, включително че прехвърлянето е извършено безплатно или срещу сума, която е значително по-ниска от пазарната стойност. Правилата за конфискация по отношение на трети лица се отнасят както за физическите, така и за юридическите лица. При всички случаи не следва да се засягат правата на добросъвестните трети лица.
- (25) Държавите-членки са свободни да определят конфискацията по отношение на трети лица съответно като допълнителна мярка или като алтернатива на пряката конфискация, по целесъобразност в съответствие с националното право.
- (26) Конфискацията води до окончателно отнемане на имущество. Налагането на обезпечителна мярка върху имущество може да бъде предпоставка за конфискация и може да бъде от значение за изпълнението на решение за конфискация. Имуществото се запазва посредством обезпечаване. За да се предотврати разпиляването на имущество преди да е постановено решение за обезпечаване, компетентните органи в държавите-членки следва да бъдат оправомощени незабавно да предприемат действия за подсигуряване на такова имущество.
- (27) Тъй като имуществото често се запазва за целите на конфискацията, обезпечаването и конфискацията са тясно свързани. В някои правни системи обезпечаването за целите на конфискацията се счита за отделна процесуална мярка с временен характер, която може да бъде последвана от решение за конфискация. Без да се засягат различните национални правни системи и Рамково решение 2003/577/ПВР, настоящата директива следва да доведе до сближаване на някои аспекти от националните системи за обезпечаване за целите на конфискация.
- (28) Мерките за обезпечаване не засягат възможността определено имущество да се разглежда като доказателство по време на производството, при условие че накрая то бъде предоставено за ефективно изпълнение на решението за конфискация.

- (29) При наказателно производство имуществото може да бъде обезпечено и с оглед на евентуална последваща реституция или с оглед да се гарантира компенсация за вредите, причинени от дадено престъпление.
- (30) Заподозрените лица или обвиняемите често укриват имущество през цялото времетраене на наказателното производство. В резултат на това решенията за конфискация не могат да бъдат изпълнени, като оставят лицата — обект на решения за конфискация, да се ползват от своето имущество, след като изтърпят присъдите си. Следователно е необходимо да се даде възможност за определяне на точния размер на имуществото, което да бъде конфискувано, дори след влизането в сила на осъдителна присъда за дадено престъпление, което да позволи цялостното изпълнение на решенията за конфискация, когато първоначално не е открито никакво имущество или е открито недостатъчно имущество и решението за конфискация остава неизпълнено.
- (31) Тъй като с решенията за обезпечаване се ограничават правото на собственост, тези временни мерки следва да се използват за не по-дълъг срок, отколкото е необходимо за запазване на наличността на имуществото, с оглед на евентуална последваща конфискация. Това може да изисква преглед от съда с цел да се гарантира, че предназначението на мерките да бъде предотвратено разпиряването на имуществото остава валидно.
- (32) Имуществото, обезпечено с оглед на възможна последваща конфискация, следва да бъде управлявано адекватно, за да не губи от икономическата си стойност. Държавите-членки следва да вземат необходимите мерки, включително възможността да продават или прехвърлят имущество, за да ограничат до минимум тези загуби. Държавите-членки следва да вземат съответните мерки, като например създаване на национални централизирани служби за управление на активи, комплекс от специализирани служби или равностойни на тях механизми, с цел ефективно управление на активите, обезпечени преди конфискация, и опазването на тяхната стойност в очакване на съдебно решение.
- (33) Настоящата директива засяга в значителна степен правата на лицата, не само на заподозрените лица или обвиняемите, но и на трети лица, които не са обект на наказателно преследване. Следователно е необходимо да бъдат предвидени специални гаранции и правни средства за защита, за да се гарантира спазването на техните основни права при прилагането на настоящата директива. Това включва правото на трети лица, които твърдят, че са собственици на въпросното имущество или че притежават други вещни права („*ius in re*“) като право на плодopolзване, да бъдат изслушани. Решението за обезпечаване на имущество се съобщава на засегнатото лице по най-бързия начин след неговото изпълнение. Независимо от това компетентните органи могат да отложат съобщаването на такива решения на засегнатото лице поради съображения, свързани с разследването.
- (34) Решението за обезпечаване на имущество се съобщава, наред с другото, за да се даде възможност то да бъде оспорено. Ето защо в това съобщение следва да се указват, поне накратко, основанията или основанията за въпросното решение, като се приема, че това указание може да бъде формулирано съвсем кратко.
- (35) Държавите-членки следва да обмислят предприемането на мерки, които да дават възможност конфискуваното имущество да се използва в обществен интерес или за социални цели. Такива мерки биха могли да обхващат, наред с другото, заделяне на имущество за проекти в областта на правоприлагането и предотвратяването на престъпността, както и за други проекти от обществен интерес и от полза за обществото. Задължението да се обмисли предприемането на мерки води до процедурно задължение на държавите-членки, например за изготвяне на правен анализ или обсъждане на предимствата и недостатъците от въвеждането на мерки. При управление на обезпечено имущество и при прилагане на мерки във връзка с използването на конфискувано имущество държавите-членки следва да предприемат подходящи действия за предотвратяване на престъпно или незаконно инфилтриране.
- (36) Достоверните източници на данни относно обезпечаването и конфискацията на облиги от престъпна дейност са ограничени. За да може да се направи оценка на настоящата директива, е необходимо да бъде събран сравним минимален набор от подходящи статистически данни за обезпечаването и конфискацията на имущество, за проследяването на активи, за съдебната дейност и за разпореждането с активи.

- (37) Държавите-членки следва да се стремят да събират данни за определена статистика на централно равнище с цел тези данни да бъдат изпратени на Комисията. Това означава, че държавите-членки следва да положат разумни усилия за събиране на въпросните данни. Това обаче не означава, че държавите-членки са длъжни в действителност да събират данните, когато е налице несъразмерна административна тежест или когато това води до високи разходи за съответната държава-членка.
- (38) Настоящата директива защита основните права и спазва принципите, признати от Хартата на основните права на Европейския съюз („Хартата“) и Европейската конвенция за защита на правата на човека и основните свободи („ЕКПЧ“), в съответствие с тълкуването им в съдебната практика на Европейския съд по правата на човека. Настоящата директива следва да се прилага в съответствие с тези права и принципи. Настоящата директива не следва да засяга националното право във връзка с правната помощ и не създава никакви задължения за системите за правна помощ на държавите-членки, които следва да се прилагат в съответствие с Хартата и ЕКПЧ.
- (39) Следва да бъдат въведени специални предпазни разпоредби, с които да се гарантира, че като общо правило решенията за конфискация се мотивират, освен в случаите, когато при опростени наказателни производства за леки престъпления засегнатото лице се е отказало от правото си да получи мотиви.
- (40) Настоящата директива следва да се прилага, като се вземат предвид разпоредбите на Директива 2010/64/ЕС на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁾, Директива 2012/13/ЕС на Европейския парламент и на Съвета ⁽²⁾ и Директива 2013/48/ЕС на Европейския парламент и на Съвета ⁽³⁾ относно процесуалните права в наказателното производство.
- (41) Доколкото целта на настоящата директива, а именно да се улесни конфискацията на имущество при наказателни дела, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите-членки, а може да бъде по-добре постигната на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз (ДЕС). В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигане на тази цел.
- (42) В съответствие с членове 3 и 4а, параграф 1 от Протокол № 21 относно позицията на Обединеното кралство и Ирландия по отношение на пространството на свобода, сигурност и правосъдие, приложен към ДЕС и Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС), Ирландия е нотифицирала желанието си да участва в приемането и прилагането на настоящата директива. В съответствие с посочения протокол Ирландия ще бъде обвързана от настоящата директива само по отношение на престъпленията, обхванати от инструментите, с които е обвързана.
- (43) В съответствие с членове 1 и 2 и член 4а, параграф 1 от Протокол № 21 относно позицията на Обединеното кралство и Ирландия по отношение на пространството на свобода, сигурност и правосъдие, приложен към ДЕС и ДФЕС, и без да се засяга член 4 от посочения протокол, Обединеното кралство не участва в приемането на настоящата директива и не е обвързано от нея, нито от нейното прилагане. При условие че участва в съответствие с член 4 от посочения протокол, Обединеното кралство ще бъде обвързано от настоящата директива само по отношение на престъпленията, обхванати от инструментите, с които е обвързано.
- (44) В съответствие с членове 1 и 2 от Протокол № 22 относно позицията на Дания, приложен към ДЕС и към ДФЕС, Дания не участва в приемането на настоящата директива, и не е обвързана от нея, нито от нейното прилагане,

⁽¹⁾ Директива 2010/64/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 20 октомври 2010 г. относно правото на устен и писмен превод в наказателното производство (ОВ L 280, 26.10.2010 г., стр. 1).

⁽²⁾ Директива 2012/13/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 22 май 2012 г. относно правото на информация в наказателното производство (ОВ L 142, 1.6.2012 г., стр. 1).

⁽³⁾ Директива 2013/48/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2013 г. относно правото на достъп до адвокат в наказателното производство и в производството по европейска заповед за арест и относно правото на уведомяване на трето лице при задържане и на осъществяване на връзка с трети лица и консулски органи през периода на задържане (ОВ L 294, 6.11.2013 г., стр. 1).

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Предмет

1. С настоящата директива се установяват минималните правила за обезпечаването на имущество с оглед на евентуална последваща конфискация и за конфискацията на имущество при наказателни дела.
2. Настоящата директива не засяга процедурите, които държавите-членки могат да използват за конфискуване на въпросното имущество.

Член 2

Определения

За целите на настоящата директива се прилагат следните определения:

- 1) „облага“ означава всяка икономическа изгода, придобита, пряко или косвено чрез престъпление; тя може да се изразява във всяка форма на имущество и да включва всяко последващо повторно инвестиране или преобразуване на преки облаги и всякакви стойностни ползи;
- 2) „имущество“ означава имущество от всеки вид, независимо дали е материално или нематериално, движимо или недвижимо, и правните документи или инструменти, които доказват право на собственост или други права върху това имущество;
- 3) „средства на престъплението“ означава всяко имущество, което е използвано или се е предвиждало да бъде използвано, по какъвто и да е начин, изцяло или частично, за извършване на престъпление или престъпления;
- 4) „конфискация“ означава окончателно отнемане на имущество, постановено от съд във връзка с престъпление;
- 5) „обезпечаване“ означава временна забрана за прехвърляне, унищожаване, преобразуване, разпореждане или преместване на имущество, или временно поемане на попечителство или контрол над имущество;
- 6) „престъпление“ означава престъпление, попадащо в обхвата на някой от инструментите, изброени в член 3.

Член 3

Обхват

Настоящата директива се прилага за престъпления, попадащи в обхвата на:

- а) Конвенция, съставена въз основа на член К.3, параграф 2, буква в) от Договора за Европейския съюз, относно борбата с корупцията, в която са замесени длъжностни лица на Европейските общности или длъжностни лица на държавите — членки на Европейския съюз ⁽¹⁾ („Конвенция относно борбата с корупцията, в която участват длъжностни лица“);
- б) Рамково решение 2000/383/ПВР на Съвета от 29 май 2000 г. за повишаване на защитата чрез наказателни и други санкции срещу подправянето във връзка с въвеждането на еврото ⁽²⁾;
- в) Рамково решение 2001/413/ПВР на Съвета от 28 май 2001 г. относно борбата с измамата и подправянето на платежни средства, различни от парите в брой ⁽³⁾;

⁽¹⁾ ОВ С 195, 25.6.1997 г., стр. 2.

⁽²⁾ ОВ L 140, 14.6.2000 г., стр. 1.

⁽³⁾ ОВ L 149, 2.6.2001 г., стр. 1.

- г) Рамково решение 2001/500/ПВР на Съвета от 26 юни 2001 г. относно прането на пари, идентифицирането, проследяването, замразяването, изземването и конфискацията на средствата и приходите от престъпна дейност ⁽¹⁾;
- д) Рамково решение 2002/475/ПВР на Съвета от 13 юни 2002 г. относно борбата срещу тероризма ⁽²⁾;
- е) Рамково решение 2003/568/ПВР на Съвета от 22 юли 2003 г. относно борбата с корупцията в частния сектор ⁽³⁾;
- ж) Рамково решение 2004/757/ПВР на Съвета от 25 октомври 2004 г. за установяване на минималните разпоредби относно съставните елементи на наказуемите деяния и прилаганите наказания в областта на трафика на наркотици ⁽⁴⁾;
- з) Рамково решение 2008/841/ПВР на Съвета от 24 октомври 2008 г. относно борбата с организираната престъпност ⁽⁵⁾;
- и) Директива 2011/36/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 5 април 2011 г. относно предотвратяването и борбата с трафика на хора и защитата на жертвите от него и за замяна на Рамково решение 2002/629/ПВР на Съвета ⁽⁶⁾;
- й) Директива 2011/93/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 13 декември 2011 г. относно борбата със сексуалното насилие и със сексуалната експлоатация на деца, както и с детската порнография и за замяна на Рамково решение 2004/68/ПВР на Съвета ⁽⁷⁾;
- к) Директива 2013/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 12 август 2013 г. относно атаките срещу информационните системи и за замяна на Рамково решение 2005/222/ПВР на Съвета ⁽⁸⁾,

както и всички други правни инструменти, ако в тези инструменти изрично се предвижда настоящата директива да се прилага към престъпления, хармонизирани с тях.

Член 4

Конфискация

1. Държавите-членки предприемат необходимите мерки, за да може да се извърши конфискацията, изцяло или частично, на средства на престъпление и на облаги или на имущество, чиято стойност съответства на тези средства на престъпление или облаги, при условие че има влязла в сила осъдителна присъда за извършено престъпление, включително в резултат на непряко производство.
2. Когато въз основа на параграф 1 не е възможна конфискация, най-малкото в случаите, когато тази невъзможност се дължи на заболяване или бягство на заподозряно лице или обвиняем, държавите-членки вземат необходимите мерки, за да може да се извърши конфискация на облаги и на средства на престъплението в случаите, когато наказателното производство е образувано за престъпление, което води пряко или косвено до икономически ползи, и производството би могло да приключи с осъдителна присъда, ако заподозряното лице или обвиняемият бяха присъствали на производството.

Член 5

Разширена конфискация

1. Държавите-членки приемат необходимите мерки, за да може да се извърши конфискацията, изцяло или частично, на имущество, принадлежащо на лице, осъдено за престъпление, което може да доведе пряко или косвено до икономическа полза, когато съдът — въз основа на обстоятелствата по делото, включително конкретните факти и наличните доказателства, като например доказателство, че стойността на имуществото е несъразмерна спрямо законните доходи на осъденото лице, е убеден, че въпросното имущество е придобито чрез престъпно поведение.

⁽¹⁾ ОВ L 182, 5.7.2001 г., стр. 1.

⁽²⁾ ОВ L 164, 22.6.2002 г., стр. 3.

⁽³⁾ ОВ L 192, 31.7.2003 г., стр. 54.

⁽⁴⁾ ОВ L 335, 11.11.2004 г., стр. 8.

⁽⁵⁾ ОВ L 300, 11.11.2008 г., стр. 42.

⁽⁶⁾ ОВ L 101, 15.4.2011 г., стр. 1.

⁽⁷⁾ ОВ L 335, 17.12.2011 г., стр. 1.

⁽⁸⁾ ОВ L 218, 14.8.2013 г., стр. 8.

2. За целите на параграф 1 от настоящия член понятието „престъпление“ включва най-малко следното:
- а) активна и пасивна корупция в частния сектор, както е предвидено в член 2 от Рамково решение 2003/568/ПВР, както и активна и пасивна корупция с участието на длъжностни лица на институциите на Съюза или на държавите-членки, както е предвидено съответно в членове 2 и 3 от Конвенцията относно борбата с корупцията, в която участват длъжностни лица;
 - б) престъпления, свързани с участието в престъпна организация, както е предвидено в член 2 от Рамково решение 2008/841/ПВР, най-малкото в случаите когато престъплението е довело до икономическа полза;
 - в) склоняването или наемането на дете за участие в порнографски представления, или извличането на печалба или експлоатирането по друг начин на дете с такава цел, ако детето е навършило възрастта за изразяване на съгласие за сексуални действия, както е предвидено в член 4, параграф 2 от Директива 2011/93/ЕС; дистрибуцията, разпространението или предаването на детска порнография, както е предвидено в член 5, параграф 4 от същата директива; предлагането, доставянето или осигуряването на детска порнография, както е предвидено в член 5, параграф 5 от същата директива; създаването на детска порнография, както е предвидено в член 5, параграф 6 от същата директива;
 - г) незаконна намеса в система и незаконна намеса в данни, както е предвидено съответно в членове 4 и 5 от Директива 2013/40/ЕС, когато значителен брой информационни системи са засегнати посредством използването на инструмент, както е предвидено в член 7 от същата директива, проектиран или адаптиран главно за тази цел; умисленото производство, продажба, набавяне за употреба, внос, разпространяване или друга форма на предоставяне на инструменти за извършване на престъпления, поне в случаите, които не се считат за маловажни, както е предвидено в член 7 от същата директива;
 - д) престъпление, което се наказва в съответствие с приложимия инструмент, посочен в член 3 или в случай че въпросният инструмент не предвижда праг за наказанието в съответствие с приложимото национално право, с наказание лишаване от свобода с максимален срок от не по-малко от четири години.

Член 6

Конфискация по отношение на трети лица

1. Държавите-членки предприемат необходимите мерки, за да може да се извърши конфискацията на облиги или на друго имущество, чиято стойност съответства на облигите, прехвърлени пряко или косвено от заподозряното лице или обвиняемия на трети лица, или които трети лица са придобили от заподозряно лице или обвиняем, най-малко в случаите когато тези лица са знаели или е трябвало да знаят, че целта на прехвърлянето или придобиването е да се избегне конфискация, въз основа на конкретни факти и обстоятелства, включително че прехвърлянето или придобиването е извършено безплатно или срещу сума, която е значително по-ниска от пазарната стойност.
2. Параграф 1 се тълкува така, че да не се засягат правата на добросъвестни трети лица.

Член 7

Обезпечаване

1. Държавите-членки вземат необходимите мерки, за да позволят обезпечаването на имущество с оглед на евентуална последваща конфискация. Тези мерки, които се разпореждат от компетентен орган, включват при необходимост предприемането на спешни действия за опазване на имуществото.
2. Имущество, притежавано от трето лице съгласно посоченото в член 6, може да бъде обект на мерки за обезпечаване за целите на евентуална последваща конфискация.

Член 8

Предпазни клаузи

1. Държавите-членки предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че лицата, засегнати от предвидените в настоящата директива мерки, имат право на ефективни правни средства за защита и на справедлив съдебен процес, за да защитават правата си.
2. Държавите-членки вземат необходимите мерки, за да гарантират, че решението за обезпечаване на имущество се съобщава на засегнатото лице по най-бързия начин след неговото изпълнение. В съобщението се посочват, поне накратко, основанията или основанията за съответното решение. Когато това се налага, за да се предотврати възпрепятстване на наказателно разследване, компетентните органи могат да отложат съобщаването на решението за обезпечаване на имущество на засегнатото лице.
3. Решението за обезпечаване на имущество остава в сила само докато е необходимо за опазване на имуществото с оглед на евентуална последваща конфискация.
4. Държавите-членки предвиждат ефективна възможност за лицето, чието имущество е засегнато, да оспори решението за обезпечаване пред съд в съответствие с процедурите, предвидени в националното право. Тези процедури могат да предвиждат, че когато първоначалното решение за обезпечаване се взема от компетентен орган, който не е съдебен орган, това решение най-напред се изпраща на съдебен орган за потвърждаване или преглед преди да може да се оспорва пред съд.
5. Обезпечено имущество, което впоследствие не се конфискува, се връща незабавно. Условиата или процедурните правила, съгласно които се връща това имущество, се определят от националното право.
6. Държавите-членки вземат необходимите мерки, за да гарантират, че всяко решение за конфискация е мотивирано и решението се съобщава на засегнатото лице. Държавите-членки предвиждат ефективна възможност за лице, срещу което е постановена конфискацията, да оспорва решението пред съд.
7. Без да се засягат Директива 2012/13/ЕС и Директива 2013/48/ЕС, лица, чието имущество е засегнато от решение за конфискация, имат право на достъп до адвокат по време на производството за конфискация във връзка с определянето на облагите и средствата на престъплението, за да могат да защитават правата си. Засегнатите лица се уведомяват за това свое право.
8. При посоченото в член 5 производство засегнатото лице има ефективна възможност да оспори обстоятелствата по случая, включително конкретните факти и наличните доказателства, въз основа на които въпросното имущество се разглежда като имущество, придобито чрез престъпно поведение.
9. Трети лица имат право да претендират за право на собственост или други вещни права, включително в случаите, посочени в член 6.
10. Когато в резултат от престъпление пострадалите имат претенции спрямо лицето, което е обект на мярка за конфискация, предвидена в настоящата директива, държавите-членки вземат необходимите мерки, за да гарантират, че мярката за конфискация не е пречка за пострадалите лица да потърсят обезщетение.

*Член 9***Ефективна конфискация и изпълнение**

Държавите-членки вземат необходимите мерки, за да се направят възможно идентифицирането и проследяването на имущество, което подлежи на обезпечаване и конфискуване, дори след окончателна присъда за дадено престъпление или след производство за прилагане на член 4, параграф 2 и за да гарантират ефективното изпълнение на решение за конфискация, ако такова вече е било постановено.

*Член 10***Управление на обезпечено и конфискувано имущество**

1. Държавите-членки вземат необходимите мерки, например като създават централизирани служби, комплекс от специализирани служби или равностойни на тях механизми, за да гарантират адекватното управление на обезпечено имущество с оглед на евентуална последваща конфискация.
2. Държавите-членки гарантират, че мерките, посочени в параграф 1, включват възможност за продажба или прехвърляне на имущество, когато това е необходимо.
3. Държавите-членки обмислят предприемането на мерки, които да дават възможност конфискуваното имущество да се използва в обществен интерес или за социални цели.

*Член 11***Статистика**

1. Държавите-членки редовно събират от съответните органи и поддържат пълни статистически данни. Събраните статистически данни се изпращат на Комисията всяка година и съдържат:
 - а) броя на изпълнените решения за обезпечаване във връзка с престъпления, които попадат в обхвата на настоящата директива;
 - б) броя на изпълнените решения за конфискация;
 - в) предполагаемата стойност на обезпеченото имущество, най-малко на имуществото, обезпечено с оглед на евентуална последваща конфискация към момента на обезпечаването;
 - г) предполагаемата стойност на възстановеното имущество към момента на конфискацията.
2. Всяка година държавите-членки изпращат на Комисията следните статистически данни, ако те са налични на централно равнище в съответната държава-членка:
 - а) броя на исканията за изпълнение в друга държава-членка на решения за обезпечаване;
 - б) броя на исканията за изпълнение в друга държава-членка на решения за конфискация;
 - в) стойността или предполагаемата стойност на възстановеното имущество след изпълнение в друга държава-членка.
3. Държавите-членки се стремят да събират на централно равнище данните, посочени в параграф 2.

Член 12

Транспониране

1. Държавите-членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива, до 4 октомври 2015 г. Те изпращат незабавно на Комисията текстовете на тези разпоредби.
2. Когато държавите-членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите-членки.
3. Държавите-членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното право, които приемат в областта, уредена с настоящата директива.

Член 13

Докладване

До 4 октомври 2018 г. Комисията представя доклад на Европейския парламент и на Съвета, в който прави оценка на въздействието на съществуващото национално право в областта на конфискацията и възстановяването на активи, придружен при необходимост от съответните предложения.

В този доклад Комисията прави оценка и на необходимостта от преразглеждане на списъка с престъпления в член 5, параграф 2.

Член 14

Замяна на Съвместно действие 98/699/ПВР и на някои разпоредби от рамкови решения 2001/500/ПВР и 2005/212/ПВР

1. Съвместно действие 98/699/ПВР, член 1, буква а) и членове 3 и 4 от Рамково решение 2001/500/ПВР и първите четири тирета от член 1, както и член 3 от Рамково решение 2005/212/ПВР се заменят с настоящата директива по отношение на държавите-членки, обвързани с настоящата директива, без да се засягат задълженията на тези държави-членки, свързани с крайния срок за транспониране на рамковите решения в националното право.
2. По отношение на държавите-членки, обвързани с настоящата директива, позоваванията на Съвместно действие 98/699/ПВР и на разпоредбите на рамкови решения 2001/500/ПВР и 2005/212/ПВР, посочени в параграф 1, се считат за позовавания на настоящата директива.

Член 15

Влизане в сила

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

Член 16

Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите-членки в съответствие с Договорите.

Съставено в Брюксел на 3 април 2014 година.

За Европейския парламент
Председател
M. SCHULZ

За Съвета
Председател
D. KOURKOULAS

ДИРЕКТИВА 2014/45/ЕС НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**от 3 април 2014 година****относно периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета и за отмяна на Директива 2009/40/ЕО****(текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 91 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

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

след провеждане на консултации с Комитета на регионите,

в съответствие с обикновената законодателна процедура ⁽²⁾,

като имат предвид, че:

- (1) В своята Бяла книга от 28 март 2011 г., озаглавена „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ Комисията постави като цел постигането на нулева смъртност по пътищата, до която Съюзът следва да се доближи до 2050 г. С оглед постигането на тази цел, от технологиите, свързани с превозните средства, се очаква значително да допринесат за подобряването на безопасността на автомобилния транспорт.
- (2) В съобщението си, озаглавено „Към европейско пространство на пътна безопасност: насоки за политиката в областта на пътната безопасност през периода 2011—2020 г.“, Комисията предложи да се намали още веднъж наполовина броят на жертвите от пътнотранспортни произшествия в Съюза до 2020 г., считано от 2010 г. С оглед постигането на тази цел, Комисията си постави седем стратегически цели и набеляза действия за подобряване безопасността на превозните средства, стратегия за намаляване на броя на нараняванията и мерки за повишаване на безопасността на уязвимите участници в движението по пътищата, по-специално мотоциклетистите.
- (3) Прегледите за проверка на техническата изправност са част от по-широк режим, замислен така, че да гарантира, че превозните средства се поддържат в безопасно и приемливо спрямо околната среда състояние по време на използването им. Този режим следва да обхваща периодични прегледи за проверка на техническата изправност на превозните средства и крайпътните технически проверки на превозните средства, използвани за автомобилни превози с търговска цел, както и да предвиди процедури за регистрация на превозните средства, даващи възможност за временно прекратяване на разрешението превозното средство да се използва за движение по пътищата, когато превозното средство представлява непосредствен риск за пътната безопасност. Периодичните прегледи следва да бъдат основният инструмент за гарантиране на техническата изправност. Крайпътните технически проверки на търговските превозни средства следва само да допълват периодичните прегледи.
- (4) Държавите членки следва да могат да определят по-високи стандарти за проверка от тези, изисквани от настоящата директива.
- (5) Прилагането на мерки за гарантиране на техническата изправност може да включва информационни кампании за притежателите на превозни средства, насочени към разработване на добри практики и придобиването на навици в резултат от извършването на основни проверки на техните превозни средства.
- (6) Превозните средства с технически неизправни системи оказват въздействие върху пътната безопасност и могат да доведат до пътнотранспортни произшествия, включващи наранявания или фатален изход. Това въздействие може да бъде ограничено, ако бъде адекватно подобрена системата за извършване на прегледите за проверка на техническата изправност. Ранното откриване на техническа неизправност на превозно средство би допринесло за отстраняването на тази неизправност и съответно за предотвратяването на произшествия.

⁽¹⁾ ОВ С 44, 15.2.2013 г., стр. 128.

⁽²⁾ Позиция на Европейския парламент от 11 март 2014 г. (все още непубликувана в Официален вестник) и решение на Съвета от 24 март 2014 г.

- (7) Превозните средства с неизправни системи за контрол на емисиите оказват по-голямо въздействие върху околната среда от правилно поддържаните превозни средства. Следователно режимът на периодични прегледи за проверка на техническата изправност би спомогнал за подобряване на околната среда чрез намаляване на средните стойности на емисиите от превозни средства.
- (8) Държавите членки следва да обмислят подходящи мерки, включително ефективни, съразмерни, възпиращи и недискриминационни санкции, за предотвратяване на вредни манипулации или подправяне на части и компоненти на превозното средство, които могат да окажат отрицателно въздействие върху изискваните характеристики за безопасност и за опазване на околната среда, по-специално чрез периодични прегледи за проверка на техническата изправност.
- (9) През последните две десетилетия изискванията по отношение на емисиите от превозни средства за одобрение на типа бяха непрекъснато засилвани. Въпреки това качеството на въздуха не се е подобрило в очакваната степен в резултат на затягането на стандартите за емисиите от превозните средства, особено по отношение на азотните оксиди (NOx) и фините прахови частици. Следва внимателно да се разгледат възможностите за подобряване на циклите на проверка, така че те да отговарят на реалните условия на пътя, с цел разработването на бъдещи решения, включително създаването на методи на проверка за измерването на нивата на NOx и граничните стойности за емисиите на NOx.
- (10) За превозните средства, които са в съответствие с екологични категории Евро 6 и Евро VI, системите за бордова диагностика (СБД) стават по-ефективни при оценяването на емисиите, което оправдава използването им като еквивалент на стандартните проверки на емисиите за целите на прегледите за проверка на техническата изправност. С оглед на това да предвидят използването на СБД при прегледите за проверка на техническата изправност на превозни средства до екологични категории Евро 5 и евро V, държавите членки следва да могат да позволят този метод за извършване на прегледи в съответствие с препоръките на производителя и други изисквания за такива превозни средства, при които еквивалентността, като се вземе предвид съответното законодателство за одобрение на типа, когато е целесъобразно, е била независимо проверена.
- (11) В Съюза са приети редица технически стандарти и изисквания по отношение на безопасността на превозните средства. Необходимо е посредством режим на периодични прегледи за проверка на техническата изправност да се гарантира, че превозните средства продължават да съответстват на стандартите за безопасност. Този режим следва да се прилага по отношение на определени категории превозни средства, както са определени в директиви 2002/24/ЕО ⁽¹⁾, 2003/37/ЕО ⁽²⁾ и 2007/46/ЕО ⁽³⁾ на Европейския парламент и на Съвета.
- (12) Колесни трактори с максимална конструктивна скорост, надвишаваща 40 km/h, все повече се използват за заместване на товарните автомобили в транспортни дейности на местно равнище и за автомобилен превоз на товари с търговска цел. Техният рисков потенциал е съпоставим с този на товарните автомобили и следователно превозните средства от тази категория, които се използват главно по пътища, отворени за обществено ползване следва да бъдат подложени на прегледи за проверка на техническата изправност.
- (13) От превозните средства, които представляват исторически интерес се очаква да съхранят наследството от периода, в който са били конструирани, и се счита че почти не се ползват по пътища отворени за обществено ползване. Следва да се даде възможност на държавите членки да определят периодичността на прегледите за проверка на техническата изправност на тези превозни средства. Следва също така държавите членки да регулират прегледите за проверка на техническата изправност за други видове специализирани превозни средства.
- (14) Превозните средства, използвани изключително в отдалечените територии на държавите членки, по-специално на малки острови с население по-малко от 5 000 жители или в рядко населени райони с гъстота на населението под пет души на квадратен километър, се използват при условия, които могат да изискват специален режим за прегледи за проверка на техническата изправност. Поради това държавите членки следва да имат правото да изключат такива превозни средства от обхвата на настоящата директива.
- (15) Прегледа за проверка на техническата изправност е суверенна дейност и поради това следва да бъде извършвана от държавите членки или от публични органи или частни образувания, оправомощени да извършват такива прегледи под техен надзор. Държавите членки следва неизменно да продължат да носят отговорност за прегледите за проверка на техническата изправност във всички случаи, дори когато националната система дава възможност на частни образувания, включително такива, които се занимават и с ремонт на превозни средства, да извършват прегледи за проверка на техническата изправност.

⁽¹⁾ Директива 2002/24/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 18 март 2002 г. относно типовото одобрение на дву- и триколесни моторни превозни средства и за отмяна на Директива 92/61/ЕИО на Съвета (ОВ L 124, 9.5.2002 г., стр. 1).

⁽²⁾ Директива 2003/37/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 май 2003 г. относно типовото одобрение на селскостопански или горски трактори, на техните ремаркета и на телително-прикачно оборудване, заедно с техните системи, компоненти и обособени технически възли, и за отмяна на Директива 74/150/ЕИО (ОВ L 171, 9.7.2003 г., стр. 1).

⁽³⁾ Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 г. за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр. 1).

- (16) Държавите членки следва да бъдат оправомощени да определят контролно-технически пунктове, които са разположени извън тяхната територия, да извършват прегледи за проверка на техническата изправност на превозни средства, регистрирани на тяхна територия, ако тези контролно-технически пунктове вече са получили разрешение да извършват прегледи на превозни средства от държавата членка, на чиято територия са разположени.
- (17) За проверката на превозните средства, и особено на техните електронни компоненти за безопасност, от съществено значение е достъпът до техническите спецификации на всяко отделно превозно средство. Следователно производителите на превозни средства следва да предоставят данните, необходими за проверка на функционалността на компонентите, свързани с безопасността и опазването на околната среда. Разпоредбите относно достъпа до информация за ремонт и поддръжка, също така следва да се прилагат за тази цел, с което на централите за проверки се дава достъп до цялата информация, необходима за преглед за проверка на техническата изправност. Данните следва да включват подробностите, които дават възможност за наблюдение на функционалността на системите за безопасност на превозното средство по начин, който позволява тези системи да бъдат проверявани в среда на периодичен преглед за проверка на техническата изправност. Това е от ключово значение, особено в областта на системите, управлявани по електронен път, и следва да обхваща всички елементи, които са монтирани от производителя.
- (18) От превозните средства, движещи се по пътищата, отворени за обществено ползване, се изисква да бъдат технически изправни, когато се използват. Титулярят на свидетелството за регистрация и, ако е приложимо, ползвателят на превозното средство, следва да отговарят за поддържането му в технически изправно състояние.
- (19) За пътната безопасност и за въздействието ѝ върху обществото е важно превозните средства, използвани по пътищата, да бъдат в добро техническо състояние. Поради това държавите членки следва да не бъдат възпрепятствани да позволяват, на доброволни начала, допълнителни прегледи за проверка на техническата изправност.
- (20) С оглед да се даде известна гъвкавост на титулярите на свидетелствата за регистрация и на ползвателите, държавите членки следва да могат да определят срок от няколко седмици, в който да бъде извършен периодичният преглед за проверка на техническата изправност.
- (21) Прегледите за проверка на техническата изправност през жизнения цикъл на дадено превозно средство следва да бъдат сравнително прости, бързи и евтини, като същевременно са ефективни за постигане на целите на настоящата директива.
- (22) Прегледите за проверка на техническата изправност следва да обхващат всички елементи, които са от значение за конкретното техническо решение, конструкция и оборудване на проверяваното превозно средство. Съвместимостта между частите и компонентите, например между колелата и главините на колелата, следва да се разглежда като елемент от критично значение по отношение на безопасността, който следва да бъде проверяван при прегледите за проверка на техническата изправност. В рамките на посочените елементи и предвид настоящото състояние на технологията, свързана с превозните средства, съвременните електронни системи следва да бъдат включени в списъка на елементите, подлежащи на проверка. За постигане на хармонизиране на прегледите за проверка на техническата изправност следва да се установят препоръчителни методи на проверка по отношение на всеки един от проверяваните елементи. Тези елементи следва да се актуализират, за да отчитат последните проучвания и техническият напредък в областта на безопасността на превозните средства.
- (23) За да се улесни хармонизирането и да се гарантира съгласуваност между стандартите, по отношение на всички елементи, подлежащи на проверка, следва да бъде определен неизчерпателен списък на основните причини за неизправности. За постигане на съгласуваност при оценката на състоянието на проверяваното превозно средство, констатираните неизправности следва да бъдат оценявани по общ стандарт.
- (24) С оглед по-добро прилагане на принципа за свободно движение на територията на Съюза, за целите на пререгистрацията на превозно средство, държавите членки следва да признават удостоверения за техническа изправност, издадени от други държави членки. Това не следва да засяга правото на дадена държава членка да провери удостоверението за техническа изправност и идентификацията на превозното средство по време на пререгистрацията, както и да изиска извършването на нов преглед за проверка на техническата изправност при условията, определени в настоящата директива.
- (25) Измамите с километропоказателите следва да се третираат като нарушение, подлежащо на наказание, тъй като манипулацията на километропоказателя може да доведе до неправилна оценка на техническата изправност на превозното средство. Записването на пробег в удостоверението за техническа изправност и достъпът на техническите специалисти до тази информация следва да улесняват откриването на вмешателство или манипулация на километропоказателя. Обменът на информация относно показанията на километропоказателите между компетентните органи на държавите членки следва да се разглежда от Комисията.

- (26) След всеки преглед следва да се издава удостоверение за техническа изправност. То следва да включва, *inter alia*, информация относно идентичността на превозното средство и резултатите от прегледа. Резултатите от прегледа следва да се предоставят по електронен път. С оглед осигуряване на подходящо последващо наблюдение след прегледа за проверка на техническата изправност държавите членки следва да събират и съхраняват тази информация в база данни, по-специално за целите на анализа на резултатите от периодичните прегледи за проверка на техническата изправност.
- (27) Титулярят на свидетелството за регистрация и, ако е приложимо, ползвателят на дадено превозно средство, което подлежи на преглед за проверка на техническата изправност, по време на която са констатирани неизправности, особено такива, които представляват риск за пътната безопасност, следва незабавно да отстрани тези неизправности. В случай на опасни неизправности може да бъде необходимо да се ограничи използването на превозното средство до пълното им отстраняване.
- (28) Когато проверяваното превозно средство принадлежи към превозни средства от категория, която не подлежи на регистрация в държавата членка, в която съответното превозно средство е било пуснато в употреба, държавата членка следва да има възможност да изиска доказателството за направения преглед да се поставя на видимо място в превозното средство.
- (29) За постигане на високо качество на проверките в целия Съюз, поддръжката и калибрирането на оборудването, което се използва по време на прегледите, следва да бъдат проверявани във връзка със спецификациите, предоставени от държавите членки или от производителите.
- (30) Следва да е възможно използването на алтернативно оборудване, отразяващо технологичния напредък и иновации, при условие че се осигурява равностойно високо равнище на качество на прегледите.
- (31) При упълномощаването на контролно-технически пунктове на тяхна територия държавите членки следва да имат предвид факта, че от обхвата на Директива 2006/123/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁾ са изключени услугите от общ интерес в областта на транспорта.
- (32) Контролно-техническите пунктове следва да осигуряват обективността и високото качество на прегледа за проверка на техническата изправност на превозните средства. Поради това, за да се спазят минималните изисквания по отношение на управлението на качеството, контролно-техническите пунктове следва да отговарят на изискванията на издаващата разрешителното държава членка.
- (33) Високите стандарти при прегледа за проверка на техническата изправност изискват персоналят за извършване на проверките да разполага с високо ниво на умения и професионална компетентност. Следва да се въведе система за обучение, включваща първоначално и периодично опреснително обучение или подходящ изпит. Следва да се предвиди преходен период, за да се даде възможност за плавен преход на съществуващия персонал за извършване на проверките към режим на периодично обучение или изпити. С оглед гарантирането на високи стандарти на обучение, компетентност и проверки, държавите членки следва да имат възможност да определят допълнителни изисквания за компетентност и за съответното обучение.
- (34) При извършването на прегледа за проверка на техническата изправност техническите специалисти следва да действат независимо и тяхната преценка да не бъде засегната от конфликти на интереси, включително такива от икономически или личен характер. Поради това възнаграждението на техническите специалисти не следва да бъде пряко свързано с резултатите от прегледа за проверка на техническата изправност. Следва да е възможно държавите членки да предвидят изисквания по отношение на разделянето на дейностите или да разреши на частен орган да извършва, както прегледи за проверка на техническата изправност, така и ремонтни дейности на превозни средства, дори на същото превозно средство в случаите, когато органът за надзор се е уверил, че се запазва високо равнище на обективност.
- (35) Резултатите от прегледа за проверка на техническата изправност следва да не бъдат променени с търговска цел. Само когато констатациите от прегледа за проверка на техническата изправност, извършен от технически специалист, са очевидно неверни, органът за надзор следва да има възможност да променя резултатите от него.
- (36) С оглед да се гарантира, че се запазва високо качество на прегледите във времето, държавите членки следва да изградят система за гарантиране на качеството, която обхваща процесите на предоставяне, надзор, оттегляне, временно отнемане или отмяна на разрешението за извършване на прегледи за проверка на техническата изправност.

⁽¹⁾ Директива 2006/123/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 12 декември 2006 г. относно услугите на вътрешния пазар (ОВ L 376, 27.12.2006 г., стр. 36).

- (37) Акредитирането на контролно-техническите пунктове съгласно Регламент (ЕО) № 765/2008 на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁾ не следва да представлява задължение за държавите членки.
- (38) В няколко държави членки прегледите за проверка на техническата изправност се извършват от голям брой оправомощени частни контролно-технически пунктове. За да се осигури ефективен обмен на информация между държавите членки в това отношение, следва да бъдат посочени национални точки за контакт.
- (39) Прегледът за проверка на техническата изправност е част от по-широка схема, регулираща превозните средства през целия им жизнен цикъл от одобрението чрез регистрацията и проверките до разкомплектоването им. Обменът на информация, съдържаща се в националните електронни бази данни за превозни средства и тези на производителите, по принцип следва да допринесат за подобряване на ефективността на цялата административна верига, свързана с превозните средства, и следва да спомогнат за намаляване на разходите и на административната тежест. Комисията следва да разгледа осъществимостта, разходите и ползите от създаването на електронна платформа с информация за превозните средства, като се възползва от съществуващите и вече прилаганите решения в областта на информационните технологии по отношение на международния обмен на данни, за да се намалят разходите и да се избегне дублирането. При извършването на проучването на този въпрос Комисията следва да разглежда кой е най-целесъобразният начин за свързване на съществуващите национални системи с цел обмен на информация относно данни, свързани с прегледите за проверка на техническата изправност и показанията на километропоказателите, между компетентните органи на държавите членки, които отговарят за извършване на проверки, регистрация и одобрение на превозни средства, контролно-техническите пунктове, производителите на оборудване за извършване на прегледи и производителите на превозни средства. Комисията следва също така да разгледа осъществимостта, разходите и ползите от събирането и съхраняването на наличната информация относно основните компоненти, свързани с безопасността на превозните средства, които са претърпели сериозни пътнотранспортни произшествия, както и възможността за това информация относно историята на произшествията и показанията на километропоказателите, в анонимен вид, да се представя на разположение на техническите специалисти, титулярите на свидетелствата за регистрация и разследващите произшествията.
- (40) За да се гарантират еднакви условия за изпълнение на настоящата директива, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета ⁽²⁾.
- (41) Комисията не следва да приема актове за изпълнение, свързани с информацията, до която следва да бъде осигурен достъп от производителите на превозни средства за прегледите за проверка на техническата изправност, когато комитетът, създаден с настоящата директива, не даде становище относно проекта за акт за изпълнение, представен от Комисията.
- (42) За да се актуализират категориите превозни средства в член 2, параграф 1 и член 5, параграфи 1 и 2, да се актуализира приложение I, точка 3 по отношение на методите и да се адаптира приложение I, точка 3 по отношение на списъка на елементите, подлежащи на проверка, методите и оценката на неизправностите на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище. При подготовката и изготвянето на делегирани актове Комисията следва да осигури едновременното и своевременно предаване на съответните документи по подходящ начин на Европейския парламент и на Съвета.
- (43) Техническата изправност оказва пряко въздействие върху пътната безопасност и поради това следва да бъде периодично преразглеждана. Комисията следва да докладва относно ефективността на разпоредбите на настоящата директива, включително тези относно обхвата, честотата на прегледите, по-нататъшното укрепване на системата на техническата изправност чрез електронен обмен на информация и относно потенциалното взаимно признаване на удостоверенията за техническа изправност в бъдеще.
- (44) Съоръженията и оборудването за извършване на прегледи, използвани в контролно-техническите пунктове, следва да отговарят на изискванията за извършване на прегледи за проверка на техническата изправност. Тъй като това изисква значителни инвестиции и адаптиране, които може да не бъдат извършени незабавно, следва да бъде предоставен срок от пет години за съобразяване с тези изисквания. Период от пет години следва също да бъде предоставен на органите за надзор, за да изгълнят всички критерии и изисквания за издаване на разрешение и за надзор на контролно-техническите пунктове.

⁽¹⁾ Регламент (ЕО) № 765/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 9 юли 2008 г. за изискванията за акредитация и надзор на пазара във връзка с предлагането на пазара на продукти и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 339/93 (ОВ L 218, 13.8.2008 г., стр. 30).

⁽²⁾ Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

- (45) Доколкото целта на настоящата директива, а именно подобряването на пътната безопасност чрез създаване на минимални общи изисквания и хармонизирани правила относно прегледите за проверка на техническата изправност на превозни средства на територията на Съюза, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите членки, а поради обхвата на действието, може да бъде по-добре постигната на равнището на Съюза, Съюзът може да приема мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигането на тази цел.
- (46) Настоящата директива зачита основните права и спазва принципите, признати по-конкретно от Хартата на основните права на Европейския съюз, както е посочено в член 6 от Договора за Европейския съюз.
- (47) Настоящата директива обединява и актуализира правилата, съдържащи се в Препоръка 2010/378/ЕС на Комисията ⁽¹⁾ с оглед по-добро регулиране на резултатите от прегледите за проверка на техническата изправност.
- (48) С настоящата директива се актуализират техническите изисквания, предвидени в Директива 2009/40/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁽²⁾ и се разширява нейният обхват, за да включи по-специално разпоредби относно създаването на контролно-технически пунктове и на техните органи за надзор, както и определянето на технически специалисти, отговорни за извършването на прегледите за проверка на техническата изправност. Ето защо посочената директива следва да бъде отменена,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

ГЛАВА I

ПРЕДМЕТ, ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ОБХВАТ

Член 1

Предмет

Настоящата директива установява минималните изисквания за режима на периодични прегледи за проверка на техническата изправност на превозните средства, които се използват по пътищата, отворени за обществено ползване.

Член 2

Обхват

1. Настоящата директива се прилага за превозни средства, чиято конструктивна скорост надвишава 25 km/h, от следните категории, както са определени в Директива 2002/24/ЕО, Директива 2003/37/ЕО и Директива 2007/46/ЕО:

- моторни превозни средства, проектирани и конструирани основно за превоз на пътници и техния багаж, с не повече от осем места за сядане без мястото за сядане на водача превозно средство от категория М₁;
- моторни превозни средства, проектирани и конструирани основно за превоз на пътници и техния багаж, с повече от осем места за сядане без мястото за сядане на водача — превозно средство от категории М₂ и М₃,
- моторни превозни средства, проектирани и конструирани основно за превоз на товари, с максимална маса ненадхвърляща 3,5 тона — превозно средство от категория N₁,
- моторни превозни средства, проектирани и конструирани основно за превоз на товари, с максимална маса надхвърляща 3,5 тона — превозно средство от категории N₂ и N₃,
- ремаркета, проектирани и конструирани за превоз на товари или пътници, както и за настаняване на пътници, с максимална маса надхвърляща 3,5 тона — превозно средство от категории O₃ и O₄,
- от 1 януари 2022 г. двуколесни или триколесни превозни средства — превозно средство от категории L3e, L4e, L5e и L7e, с работен обем на двигателя над 125 cm³,
- колесни трактори от категория T5, които се използват главно по пътища, отворени за обществено ползване, чиято максимална конструктивна скорост надвишава 40 km/h.

⁽¹⁾ Препоръка 2010/378/ЕС на Комисията от 5 юли 2010 г. относно оценката на неизправностите при проверките на техническата изправност в съответствие с Директива 2009/40/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно прегледите за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета (ОВ L 173, 8.7.2010 г., стр. 74).

⁽²⁾ Директива 2009/40/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 6 май 2009 г. относно прегледите за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета (ОВ L 141, 6.6.2009 г., стр. 12).

2. Държавите членки могат да изключат следните превозни средства, регистрирани на тяхна територия от обхвата на настоящата директива:

- превозни средства, управлявани или използвани при извънредни условия, и превозни средства, които никога или почти никога не се използват по пътищата, отворени за обществено ползване, като превозни средства, които представляват исторически интерес, или състезателни превозни средства;
- превозни средства с дипломатически имунитет;
- превозни средства, използвани от въоръжените сили, силите, отговарящи за спазване на обществения ред, противопожарните служби, службите за гражданска защита, службите за бърза помощ или спасителните служби;
- превозни средства, използвани за земеделски, градинарски, горски или рибарски цели единствено на територията на съответната държава членка, и основно на терена, където се извършва такава дейност, включително земеделски пътища, горски пътища или селскостопански площи;
- превозни средства, използвани изключително на малки острови или в рядко населени райони;
- специализирани превозни средства, превозващи цирково и панаирно оборудване, чиято максимална конструктивна скорост не надвишава 40 km/h и експлоатирани само на територията на съответната държава членка;
- превозни средства от категории L3e, L4e, L5e и L7e, с работен обем на двигателя над 125 cm³, когато държавата членка е въвела ефективни алтернативни мерки за пътна безопасност за двуколесните или триколесните превозни средства, като се вземат предвид по-специално съответните статистически данни за пътна безопасност от последните пет години. Държавите членки уведомяват Комисията за такива изключения.

3. Държавите членки могат да въведат национални изисквания относно прегледите за проверка на техническата изправност на превозните средства, които са регистрирани на тяхна територия и не са включени в обхвата на настоящата директива и за превозните средства, изброени в параграф 2.

Член 3

Определения

Следните определения се прилагат единствено за целите на настоящата директива:

- 1) „превозно средство“ означава всяко нерелсово моторно превозно средство или неговото ремарке;
- 2) „моторно превозно средство“ означава всяко превозно средство на колела, което се задвижва от двигател и се придвижва на собствен ход, чиято максимална конструктивна скорост надвишава 25 km/h;
- 3) „ремарке“ означава всяко превозно средство на колела, което не се придвижва на собствен ход и което е проектирано и произведено, за да бъде теглено от моторно превозно средство;
- 4) „полуремарке“ означава всяко ремарке, проектирано да бъде прикачено към моторно превозно средство, така, че част от него да лежи върху моторното превозно средство и значителна част от масата му и от масата на товара му да бъдат носени от моторното превозно средство;
- 5) „двуколесно или триколесно моторно превозно средство“ означава всяко превозно средство, което се задвижва от двигател, на две колела с или без кош и всяко триколесно или четириколесно превозно средство;
- 6) „превозно средство, регистрирано в държава членка“ означава превозно средство, което е регистрирано или пуснато в употреба в държава членка;
- 7) „превозно средство, което представлява исторически интерес“ означава всяко превозно средство, което се смята за историческо от държавата членка по регистрация или от някой от определените от нея компетентни органи и което отговаря на всяко от следните условия:
 - произведено е или е първоначално регистрирано най-малко преди 30 години;
 - неговият специфичен тип, така, както е определен от съответното право на Съюза или национално право, вече не е в производство;
 - то е исторически запазено и се поддържа в първоначалното си състояние и не е подлагано на съществени промени по отношение на техническите характеристики на основните му компоненти;

- 8) „титуляр на свидетелство за регистрация“ означава юридическо или физическо лице, на чието име е регистрирано превозното средство;
- 9) „преглед за проверка на техническата изправност“ означава проверка в съответствие с приложение I, предназначена да удостовери, че превозното средство е безопасно за използване по пътищата, отворени за обществено ползване и че отговаря на изискваните задължителни характеристики във връзка с безопасността и опазването на околната среда;
- 10) „одобрение“ означава процедура, при която държава членка удостоверява, че дадено превозно средство отговаря на съответните административни разпоредби и технически изисквания, посочени в Директива 2002/24/ЕО, Директива 2003/37/ЕО и Директива 2007/46/ЕО;
- 11) „неизправности“ означава технически дефекти или други случаи на несъответствия, установени при прегледа за проверка на техническата изправност;
- 12) „удостоверение за техническа изправност“ означава доклад от прегледа за проверка на техническата изправност, издаден от компетентния орган или от контролно-технически пункт, който съдържа резултата от прегледа за проверка на техническата изправност;
- 13) „технически специалист“ означава лице, оправомощено от държава членка или от неин компетентен орган да извършва прегледи за проверка на техническата изправност в контролно-технически пункт или, когато е целесъобразно, от името на компетентен орган;
- 14) „компетентен орган“ означава орган или публичен орган, оправомощен от държава членка и носещ отговорност за управлението на системата за прегледи за проверка на техническата изправност, включително, когато е целесъобразно, за извършването на прегледи за проверка на техническата изправност;
- 15) „контролно-технически пункт“ означава публичен орган или частно образование или предприятие, оправомощен от държава членка да извършва прегледи за проверка на техническата изправност;
- 16) „орган за надзор“ означава орган или органи, създаден(и) от дадена държава членка и отговарящ(и) за надзора на контролно-техническите пунктове. Органът за надзор може да бъде част от компетентния орган или компетентните органи;
- 17) „малък остров“ означава остров с по-малко от 5 000 жители, който не е свързан с останалата част от територията посредством мостове или тунели за движение на автомобили;
- 18) „рядко населен район“ означава определен район с гъстота на населението под пет души на квадратен километър;
- 19) „път, отворен за обществено ползване“ означава път, който се използва от широката общественост, като местен, регионален или национален път или автомагистрала.

ГЛАВА II

ОБЩИ ЗАДЪЛЖЕНИЯ

Член 4

Отговорности

1. Всяка държава членка гарантира, че регистрираните на нейна територия превозни средства периодично се проверяват в съответствие с настоящата директива от контролно-технически пунктове, упълномощени от държавата членка, в която тези превозни средства са регистрирани.
2. Прегледите за проверка на техническата изправност се извършват от държавата членка на регистрация на превозното средство или от публичен орган, на който държавата членка е възложила тази задача, или от органи или образувания, които са определени и контролирани от държавата членка, включително упълномощени частни образувания.
3. В съответствие с принципите, установени в регламенти (ЕО) № 715/2007 ⁽¹⁾ и (ЕО) № 595/2009 ⁽²⁾ на Европейския парламент и на Съвета, Комисията, посредством актове за изпълнение и преди 20 май 2018 г., приема:

⁽¹⁾ Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 г. за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства (ОВ L 171, 29.6.2007 г., стр. 1).

⁽²⁾ Регламент (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 18 юни 2009 г. за одобрението на типа на моторни превозни средства и двигатели по отношение на емисиите от тежки превозни средства (Евро VI) и за достъпа до информация за ремонта и техническото обслужване на превозните средства и за изменение на Регламент (ЕО) № 715/2007 и Директива 2007/46/ЕО и за отмяна на директиви 80/1269/ЕО, 2005/55/ЕО и 2005/78/ЕО (ОВ L 188, 18.7.2009 г., стр. 1).

а) набор от техническа информация относно спирачното оборудване, кормилното управление, видимостта, светлините, светлоотражателите, електрическото оборудване, осите, колелата, гумите, окачването, шасито, оборудването, свързано с шасито, другото оборудване и вредното въздействие, необходими за прегледа за проверка на техническата изправност на подлежащите на проверка елементи и използването на препоръчителните методи на проверка, в съответствие с приложение I, точка 3; и

б) подробните правила относно формата на данните и процедурите за достъп до съответната техническа информация.

Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 19, параграф 2.

Техническата информация, посочена в буква а) от първата алинея, се предоставя безплатно или на разумна цена от производителите на контролно-техническите пунктове и на съответните компетентни органи, по недискриминационен начин.

Комисията разглежда осъществимостта на създаването на единна точка за достъп до тази техническа информация.

4. Държавите членки гарантират, че отговорностите за поддържане на превозното средство в безопасно и технически изправно състояние се определят в националното право.

ГЛАВА III

МИНИМАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ ОТНОСНО ПРЕГЛЕДИТЕ ЗА ПРОВЕРКА НА ТЕХНИЧЕСКАТА ИЗПРАВНОСТ

Член 5

Дата и честота на проверките

1. Превозните средства подлежат на преглед за проверка на техническата изправност най-малко на следните интервали, без да се засяга срокът на гъвкавост, прилаган в държавите членки съгласно параграф 3:

- а) превозни средства от категории M_1 и N_1 : четири години след датата на първоначална регистрация на превозното средство и след това на всеки две години;
- б) превозни средства от категория M_1 , използвани като таксите или линейки, превозни средства от категории M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O_3 и O_4 : една година след датата на първоначална регистрация на превозното средство, след това — всяка година;
- в) превозни средства от категория $T5$, използването на които се извършва главно по пътища, отворени за обществено ползване за автомобилен превоз на товари с търговска цел: четири години след датата на първоначална регистрация на превозното средство и след това на всеки две години.

2. Държавите членки определят подходящи интервали, в рамките на които превозните средства от категории $L3e$, $L4e$, $L5e$ и $L7e$ с работен обем на двигателя над 125 cm^3 подлежат на преглед за проверка на техническата изправност.

3. Държавите членки или компетентните органи могат да определят разумен срок, в който да се извършва прегледа на проверка на техническата изправност, без да се надхвърлят интервалите, определени в параграф 1.

4. Независимо от датата на последния преглед за проверка на техническата изправност на превозното средство, държавата членка или съответният компетентен орган може да изиска то да бъде подложено на преглед за проверка на техническата изправност преди датите, посочени в параграфи 1 и 2, в следните случаи:

- след произшествие, засегнало основните компоненти, свързани с безопасността на превозното средство, като колела, окачване, зони за деформация, системи за въздушни възглавници, кормилно управление или спирачна уредба;
- когато са били поправени или изменени системи и компоненти, свързани с безопасността на превозното средство и опазването на околната среда;
- когато се е сменил титулярят на свидетелството за регистрация на превозното средство;
- когато превозното средство достигне пробег от $160\,000\text{ km}$;
- в случаи, при които е засегната в сериозна степен пътната безопасност.

Член 6

Съдържание и методи за извършване на прегледи

1. За превозните средства категориите, на които попадат в обхвата на настоящата директива, с изключение на категории $L3e$, $L4e$, $L5e$ и $L7e$ с работен обем на двигателя над 125 cm^3 , държавите членки гарантират, че прегледите за проверка на техническата изправност обхващат най-малко областите, посочени в приложение I, точка 2.

2. За всяка област посочена в параграф 1, компетентните органи на държавата членка или контролно-техническите пунктове извършват преглед за проверка на техническата изправност, който обхваща най-малко елементите, посочени в приложение I, точка 3, с използване на приложимия за проверката на тези елементи препоръчителен метод или одобрен от компетентния орган еквивалентен метод, както е посочено в приложение I, точка 3. Прегледът може да включва и отделна проверка дали съответните части и компоненти на превозното средство отговарят на задължителните характеристики, свързани с безопасността и опазването на околната среда, които са били в сила в момента на одобрението или, ако е приложимо, в момента на преоборудването.

Проверките се извършват, като се използват наличните понастоящем техники и оборудване и без да се използват инструменти за разглобяване или сваляне на каквато и да е част от превозното средство.

3. За превозните средства от категории L3e, L4e, L5e и L7e с работен обем на двигателя над 125 cm³, държавите членки определят областите, елементите и подходящите методи за извършване на прегледи.

Член 7

Оценка на неизправностите

1. За всеки елемент, който се проверява, в приложение I се съдържа минимален списък на възможните неизправности и нивото на тяхната сериозност.

2. Неизправностите, открити по време на периодичните прегледи за проверка на превозните средства, се категоризират в една от следните групи:

- a) незначителни неизправности, без значителни последици върху безопасността на превозното средство или без въздействие върху околната среда, както и други незначителни несъответствия;
- b) значителни неизправности, които могат да засегнат безопасността на превозното средство или да окажат въздействие върху околната среда или да породят риск за други участници в движението по пътищата, или други по-значителни несъответствия;
- в) опасни неизправности, които представляват пряк и непосредствен риск за пътната безопасност или оказват въздействие върху околната среда, с което се дава основание на държавата членка или на нейните компетентни органи да могат да забранят използването на превозното средство по пътищата, отворени за обществено ползване.

3. Превозно средство с неизправности, попадащи в повече от една от посочените в параграф 2 групи неизправности, се класифицира в групата, отговаряща на по-значителната неизправност. Превозно средство с няколко неизправности в рамките на една и съща област, подлежаща на проверка, както е определено в обхвата на проверката в приложение I, точка 2, може да бъде класифицирано в по-горната по сериозност група неизправности, ако се сметне, че комбинираното въздействие на тези неизправности води до по-висок риск за пътната безопасност.

Член 8

Удостоверение за техническа изправност

1. Държавите членки гарантират, че контролно-техническите пунктове или, ако е приложимо, компетентните органи, които са извършили прегледа за проверка на техническата изправност на превозното средство, издават удостоверение за техническа изправност за това превозно средство, в което се посочват най-малко стандартизираните елементи на съответните хармонизирани кодове на Съюза, посочени в приложение II.

2. Държавите членки гарантират, че контролно-техническите пунктове или, ако е приложимо, компетентните органи предоставят на разположение на лицето, представящо превозното средство за проверка, удостоверение за техническа изправност или — в случай че удостоверението за техническа изправност се издава в електронен формат — заверена разпечатка на това удостоверение.

3. Без да се засяга член 5, в случай на пререгистрация на превозно средство, вече регистрирано в друга държава членка, всяка държавата членка признава удостоверението за техническа изправност, издадено от другата държава членка, все едно самата тя го е издала, при условие че удостоверението за техническа изправност все още е валидно от гледна точка на честотата на интервалите, установени за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност от държавата членка на пререгистрация. В случай на съмнение държавата членка, в която се пререгистрира превозното средство, може да подложи на проверка удостоверението за техническа изправност, преди да го признае. Държавите членки предават на Комисията описание на удостоверението за техническа изправност преди 20 май 2018 г. Комисията информира комитета, посочен в член 19. Настоящият параграф не се прилага за превозни средства от категории L3e, L4e, L5e и L7e.

4. Без да се засягат разпоредбите на член 5, параграф 4 и параграф 3 от настоящия член, държавите членки признават по принцип валидността на удостоверението за техническа изправност в случай на промяна на собственика на превозното средство с валидно доказателство за периодичен преглед за проверка на техническата изправност.

5. Считано от 20 май 2018 г. и най-късно до 20 май 2021 г. контролно-техническите пунктове съобщават по електронен път на компетентния орган на съответната държава членка информацията, съдържаща се в удостоверенията за техническа изправност, които те издават. Това съобщаване се извършва в разумен срок след издаването на всяко удостоверение за техническа изправност. До тази дата контролно-техническите пунктове могат да съобщават съответната информация на компетентния орган по всякакъв друг начин. Държавите членки определят срока, в който компетентният орган съхранява тази информация. Минималната продължителност на този срок е 36 месеца, без да се засягат националните системи за данъчно облагане на държавите членки.

6. Държавите членки гарантират, за целите на проверката на километропоказателя, когато има нормално монтиран километропоказател, че информацията от предходния преглед за проверка на техническата изправност се предоставя на техническите специалисти веднага щом бъде достъпна по електронен път. В случаите когато се установи манипулация на километропоказателя с цел намаляване или невярно представяне на записаното разстояние на превозно средство, такава манипулация се наказва с ефективни, пропорционални, възпиращи и недискриминационни санкции.

7. Държавите членки гарантират, че резултатите от прегледа за проверка на техническата изправност се съобщават или предоставят по електронен път по възможно най-бърз начин на органа, отговорен за регистрацията на превозното средство. Това уведомление съдържа информацията, посочена в удостоверението за техническа изправност.

Член 9

Последващи действия при неизправности

1. В случай само на незначителни неизправности прегледът се счита за успешно преминал, като неизправностите се отстраняват, а превозното средство не се подлага на повторен преглед.

2. В случай на значителни неизправности прегледът се смята за неуспешно преминал. Държавата членка или компетентният орган определя срока, през който превозното средство може да бъде използвано, преди да бъде подложено на друг преглед за проверка на техническата изправност. Следващият преглед се извършва в рамките на срок, определен от държавата членка или компетентния орган, но не по-късно от два месеца след първоначалния преглед.

3. В случай на опасни неизправности прегледът се счита за неуспешно преминал. Държавата членка или компетентният орган може да реши, че превозното средство не може да се използва по пътища, отворени за обществено ползване, а разрешението за използване за движение по пътищата се отнема за ограничен период от време, без да се налага нов процес на регистрация, до момента на отстраняване на неизправностите и издаване на ново удостоверение за техническа изправност, доказващо, че превозното средство е технически изправно.

Член 10

Документ за извършен преглед

1. Контролно-техническият пункт или, ако е приложимо, компетентният орган на държавата членка, извършил прегледа за проверка на техническата изправност на превозно средство, регистрирано на нейната територия, издава документ за всяко превозно средство, което е преминало такъв преглед, като например указание в документа за регистрация на превозното средство, стикер, удостоверение или друг вид лесно достъпна информация. В документа се посочва датата, до която трябва да се извърши следващия преглед за проверка на техническата изправност.

Държавите членки предават на Комисията описание на този документ преди 20 май 2018 г. Комисията информира на свой ред комитета, посочен в член 19.

2. Когато проверяваното превозно средство принадлежи към превозни средства от категория, която не подлежи на регистрация в държавата членка, в която съответното превозно средство е било пуснато в употреба, тази държава членка може да изиска документа за извършения преглед да се поставя на видимо място на това превозно средство.

3. За целите на свободното движение всяка държава членка признава документа, издаден от контролно-технически пункт и или компетентен орган на друга държава членка в съответствие с параграф 1.

ГЛАВА IV

АДМИНИСТРАТИВНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 11

Съоръжения и оборудване за извършване на прегледи

1. Държавите членки гарантират, че съоръженията и оборудването, използвани за извършване на прегледите за проверка на техническата изправност, съответстват на минималните технически изисквания, посочени в приложение III.

2. Държавите членки гарантират, че контролно-техническите пунктове или, ако е приложимо, компетентният орган поддържат съоръженията и оборудването за извършване на прегледи в съответствие със спецификациите, предоставени от производителите.
3. Оборудването, използвано за измерванията, периодично се калибрира съгласно приложение III и се проверява в съответствие със спецификациите, предоставени от съответната държава членка или от производителя на оборудването.

Член 12

Контролно-технически пунктове

1. Контролно-техническите пунктове, в които техническите специалисти извършват прегледи за проверка на техническата изправност, се упълномощават от държавата членка или от неин компетентен орган.
2. С оглед на спазването на минималните изисквания по отношение на управлението на качеството, контролно-техническите пунктове отговарят на изискванията, определени от упълномощаващата държава членка. Контролно-техническите пунктове осигуряват обективност и високо качество на прегледите за проверка на техническата изправност.

Член 13

Технически специалисти

1. Държавите членки гарантират, че прегледите за проверка на техническата изправност се извършват от технически специалисти, които отговарят на минималните изисквания за професионална компетентност и обучение, посочени в приложение IV. Държавите членки могат да определят допълнителни изисквания по отношение на компетентността и съответното обучение.
2. Компетентните органи или, ако е приложимо, одобрените центрове за обучение издават сертификат за техническите специалисти, които отговарят на минималните изисквания за професионална компетентност и обучение. Този сертификат включва най-малко информацията, посочена в приложение IV, точка 3.
3. Техническите специалисти, наети или оправомощени от компетентните органи на държавите членки или от контролно-технически пункт и към 20 май 2018 г., са освободени от изискванията, посочени в приложение IV, точка 1.
4. При извършване на преглед за проверка на техническата изправност, техническият специалист е свободен от конфликт на интереси, за да се гарантира на съответната държава членка или компетентен орган поддържането на високо равнище на безпристрастност и обективност.
5. Лицето, представящо превозното средство за проверка, се информира за установените в превозното средство неизправности, които трябва да бъдат отстранени.
6. Резултатите от прегледа за проверка на техническата изправност могат да бъдат променяни, когато е целесъобразно, единствено от органа за надзор или в съответствие с процедурата, установена от компетентния орган, ако констатациите от прегледа за проверка на техническата изправност са очевидно неверни.

Член 14

Надзор на контролно-техническите пунктове

1. Държавите членки осигуряват надзор на контролно-техническите пунктове.
2. Органът за надзор изпълнява най-малко задачите, предвидени в приложение V, точка 1, и отговаря на изискванията, посочени в точки 2 и 3 от същото приложение.

Държавите членки осигуряват публичен достъп до правилата и процедурите, отнасящи се до организацията, задачите и изискванията, включително изискванията за независимост, приложими към персонала на органите за надзор.

3. Контролно-техническите пунктове, които се управляват пряко от компетентен орган, са освободени от изискванията относно разрешението и надзора, когато органът за надзор е част от компетентния орган.
4. Посочените в параграфи 2 и 3 на настоящия член изисквания може да се смятат за изпълнени от държавите членки, които изискват контролно-техническите пунктове да се акредитират съгласно Регламент (ЕО) № 765/2008.

ГЛАВА V

СЪТРУДНИЧЕСТВО И ОБМЕН НА ИНФОРМАЦИЯ

Член 15

Административно сътрудничество между държавите членки

1. Държавите членки определят национално звено за контакт, отговарящо за обмена на информация с останалите държави членки и с Комисията във връзка с прилагането на настоящата директива.
2. Държавите членки предават на Комисията имената и данните за контакт на своите национални точки за контакт до 20 май 2015 г. и я информират незабавно за всички промени в тях. Комисията съставя списък с всички точки за контакт и го предава на държавите членки.

Член 16

Електронна платформа с информация за превозните средства

Комисията проучва осъществимостта, разходите и ползите от създаването на електронна платформа с информация за превозните средства, като се възползва от съществуващите и вече прилаганите решения в областта на информационните технологии по отношение на международния обмен на данни, за да се сведат до минимум разходите и да се избегне дублирането. При извършването на проучването, Комисията разглежда кой е най-целесъобразният начин за свързване на съществуващите национални системи с цел улесняване на обмена на информация относно данни, свързани с прегледите за проверка на техническата изправност и показанията на километропоказателите, между компетентните органи на държавите членки, които отговарят за извършване на прегледи за проверки, регистрация и одобрение на превозни средства, контролно-техническите пунктове, производителите на оборудване за извършване на прегледи и производителите на превозни средства.

Комисията разглежда също така осъществимостта, разходите и ползите от събирането и съхраняването на наличната информация относно основните компоненти, свързани с безопасността на превозните средства, които са претърпели сериозни пътнотранспортни произшествия, както и възможността за това информация относно историята на произшествията и показанията на километропоказателите, в анонимен вид, да се представя на разположение на техническите специалисти, титуляря на свидетелството за регистрация и разследващите произшествията.

ГЛАВА VI

ДЕЛЕГИРАНИ АКТОВЕ И АКТОВЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ

Член 17

Делегирани актове

На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 18, с оглед на:

- актуализиране само на категориите превозни средства, посочени в член 2, параграф 1 и член 5, параграфи 1 и 2, по целесъобразност, в случай на промени в категориите на превозните средства, произтичащи от изменения в законодателството за определяне на типа, посочено в член 2, параграф 1, без да се засягат обхватът и честотата на проверките;
- актуализиране на приложение I, точка 3 по отношение на методите в случай на наличие на по-ефикасни и ефективни методи на проверка, без да се разширява списъкът на елементите, подлежащи на проверка;
- адаптиране на приложение I, точка 3, след положителна оценка на съответните разходи и ползи, по отношение на списъка на елементите, подлежащи на проверка, методите, причините за неизправност и оценката на неизправностите в случай на изменение в задължителни изисквания, отнасящи се до одобрение на типа, в законодателството на Съюза в областта на безопасността или на околната среда.

Член 18

Упражняване на делегирането

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.
2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 17, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от 19 май 2014 г. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава с мълчаливо съгласие за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.

3. Делегирането на правомощия, посочено в член 17, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. То поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна, посочена в решението дата. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.

4. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и Съвета.

5. Делегиран акт, приет съгласно член 17, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и Съвета, или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

Член 19

Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от комитет („Комитет по техническата изправност“). Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.

2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011. Когато комитетът не даде становище, Комисията не приема проекта за акт за изпълнение и се прилага член 5, параграф 4, трета алинея от Регламент (ЕС) № 182/2011.

ГЛАВА VII

ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 20

Докладване

1. До 30 април 2020 г. Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад относно прилагането на настоящата директива и последиците от нея, по-специално по отношение на равнището на хармонизация на периодичните прегледи за проверка на техническата изправност, ефективния характер на разпоредбите относно обхвата ѝ, честотата на проверките, взаимното признаване на удостоверенията за техническа изправност в случаите на пререгистрация на превозни средства с произход от друга държава членка и резултатите от проучването на осъществимостта на въвеждането на посочената в член 16 електронна платформа с информация за превозните средства. Докладът съдържа и анализ на евентуалната необходимост от актуализиране на приложенията, особено в контекста на техническия напредък и техническите практики. Докладът се представя след консултация с комитета, посочен в член 19 и, ако е уместно, се придружава от законодателни предложения.

2. Не по-късно от 30 април 2019 г. Комисията представя доклад на Европейския парламент и на Съвета, основан на независими проучвания относно ефективността на включването в обхвата на настоящата директива на леки ремаркета и на двуколесни или триколесни превозни средства. Докладът съдържа оценка на развитието на пътната безопасност в Съюза и за всяка подкатегория на превозни средства тип L прави съпоставка на резултатите от националните мерки за подобряване на безопасността по пътищата, като взема предвид средното разстояние, изминато от тези превозни средства. Преди всичко Комисията оценява дали стандартите и разходите за периодичните прегледи за проверка на техническата изправност за всяка категория превозни средства съответстват на целите, поставени по отношение на безопасността по пътищата. Този доклад се придружава от подробна оценка на въздействието, в която се анализират разходите и ползите в целия Съюз, включително специфичните характеристики на държавите членки. Докладът се предоставя поне шест месеца преди внасянето на евентуално законодателно предложение, ако такова е уместно, за включване на нови категории в обхвата на настоящата директива.

Член 21

Санкции

Държавите членки установяват система от санкции за нарушаване на разпоредбите на настоящата директива и вземат всички мерки, за да гарантират прилагането им. Тези санкции следва да бъдат ефективни, съразмерни, възпиращи и недискриминационни.

Член 22

Преходни разпоредби

1. Държавите членки могат да разрешат за срок не по-дълъг от пет години след 20 май 2018 г. използването на съоръженията и оборудването за извършване на прегледи, посочени в член 11, които не са в съответствие с минималните изисквания, посочени в приложение III, за извършване на прегледи за проверка на техническата изправност.

2. Държавите членки прилагат изискванията, предвидени в приложение V, най-късно считано от 1 януари 2023 г.

Член 23

Транспониране

1. Държавите членки приемат и публикуват законовите, подзаконовите и административните мерки, необходими, за да се съобразят с настоящата директива, до 20 май 2017 г. Те незабавно информират Комисията за това.

Те прилагат тези мерки от 20 май 2018 г.

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

2. Държавите членки съобщават на Комисията текстовете на основните мерки от националното законодателство, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

Член 24

Отмяна

Директива 2009/40/ЕО се отменя, считано от 20 май 2018 г.

Член 25

Влизане в сила

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

Член 26

Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Брюксел на 3 април 2014 година.

За Европейския парламент
Председател
M. SCHULZ

За Съвета
Председател
D. KOURKOULAS

ПРИЛОЖЕНИЕ I

МИНИМАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ ОТНОСНО СЪДЪРЖАНИЕТО И ПРЕПОРЪЧИТЕЛНИТЕ МЕТОДИ НА ПРОВЕРКА**1. ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ**

В настоящото приложение се определят подлежащите на проверка системи и елементи на превозните средства; в него подробно се описват препоръчителният метод на тяхната проверка и критериите, които трябва да бъдат използвани, за да се определи дали състоянието на превозното средство е приемливо.

Проверката трябва да обхваща поне изброените в точка 3 по-долу елементи, при условие че те са свързани с оборудването на превозното средство, което се проверява в съответната държава членка. Проверката може да включва и отделна проверка дали съответните части и компоненти на въпросното превозно средство отговарят на задължителните характеристики във връзка с безопасността и опазването на околната среда, които са били в сила в момента на одобрението или, ако е приложимо, в момента на модернизирането.

Когато конструкцията на превозното средство не позволява прилагането на методите на проверка, посочени в настоящото приложение, проверката се провежда в съответствие с препоръчителните методи на проверка, приети от компетентните органи. Компетентният орган трябва да се убеди в спазването на стандартите за безопасност и опазване на околната среда

.Проверката на всички изброени по-долу елементи следва да бъде считана за задължителна в рамките на периодичния преглед за проверка на техническата изправност с изключение на елементите с указание „X“, които са свързани със състоянието на превозното средство и неговата годност за използване на пътя, но не са считани за съществени в рамките на преглед за проверка на техническата изправност.

Указанието „причини за неизправност“ не се прилага в случаите, в които те се отнасят за изисквания, които не са били предписани в съответното законодателство за одобрение на типа по времето на първоначалната регистрация или първоначалното въвеждане в експлоатация или в изискванията за модернизиране.

Когато е посочен визуален метод на проверка, това означава, че в допълнение към огледа на съответните елементи техническият специалист при необходимост също и манипулира с тях, прави оценка на издавания от тях шум или използва други подходящи средства за проверка, без да се прилага оборудване.

2. ОБХВАТ НА ПРОВЕРКАТА

Проверката обхваща най-малко следните области:

- 0) Идентификация на превозното средство;
- 1) Спирачно оборудване;
- 2) Кормилно управление;
- 3) Видимост;
- 4) Светлини и части на електрическата система;
- 5) Оси, колела, гуми, окачване;
- 6) Шаси и оборудване, свързано с шасито;
- 7) Друго оборудване;
- 8) Вредно въздействие;
- 9) Допълнителни проверки на превозни средства за превоз на пътници от категории M₂ and M₃.

3. СЪДЪРЖАНИЕ И МЕТОДИ НА ПРОВЕРКА; ОЦЕНКА НА НЕИЗПРАВНОСТИТЕ НА ПРЕВОЗНИТЕ СРЕДСТВА

Прегледът обхваща най-малко изброените в таблицата по-долу елементи, като се използват посочените в нея минимални стандарти и препоръчителни методи.

За всички подлежащи на проверка системи и компоненти на превозните средства оценката на неизправностите се извършва в съответствие с посочените в тази таблица критерии за всеки отделен случай.

Неизправностите, които не са посочени в настоящото приложение, се оценяват от гледна точка на рисковете, които крият за пътната безопасност.

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
0. ИДЕНТИФИКАЦИЯ НА ПРЕВОЗНОТО СРЕДСТВО					
0.1. Табели с регистрационния номер (ако са нужни съгласно изискванията ¹)	Визуална проверка	а) Липсваща/и табела/и или ненадеждно закрепени така, че има вероятност да паднат.		X	
		б) Липсващ или нечетлив надпис		X	
		в) Не е в съответствие с документите или регистрацията на превозното средство.		X	
0.2. Идентификационен номер на превозното средство/ шаси/сериен номер	Визуална проверка	а) Липсва или не може да бъде открит.		X	
		б) Непълен, нечетлив, явно фалшифициран или несъответстващ на документите на превозното средство.		X	
		в) Нечетливи документи на превозното средство или технически неточности.	X		
1. СПИРАЧНО ОБОРУДВАНЕ					
1.1. Механично състояние и функциониране					
1.1.1. Ос на педала на работната спирачка/ос на лоста на ръчната спирачка (за паркиране)	Визуална проверка на елементите при задействане на спирачната уредба. Забележка: превозни средства със спирачни уредби със сервоусилвател следва да бъдат проверявани при загасен двигател.	а) Оста е прекалено стегната.		X	
		б) Прекомерно износване или хлабина.		X	
1.1.2. Състояние на педала/ръчния лост и ход на задвижващото спирачно устройство	Визуална проверка на елементите при задействане на спирачната уредба Забележка: превозни средства със спирачни уредби със сервоусилвател следва да бъдат проверявани при загасен двигател.	а) Прекомерен или недостатъчен свободен ход.		X	
		б) Спирачният механизъм не отделя правилно. Засегнато е функционирането ѝ.	X		X
		в) Липсващо, разлепено или износено покритие против хлъзгане на педала.		X	

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
1.1.3. Вакуумпомпа или компресор и резервоари	Визуална проверка на елементите при нормално работно налягане. Проверка на времето, необходимо за постигане на сигурна работна стойност на вакуума или въздушното налягане, както и на надеждно функциониране на предупредителното устройство, многокръговия предпазен клапан и предпазния клапан.	а) Недостатъчно налягане/вакуум за подпомагане най-малко на четири задействания на спирачката след задействане на предупредителното устройство (или небезопасни показания на манометъра). най-малко две задействания на спирачката след задействане на предупредителното устройство (или небезопасни показания на манометъра);		X	X
		б) Времето, необходимо за постигане на сигурна работна стойност на въздушното налягане или вакуума, е твърде дълго съгласно изискванията ¹		X	
		в) Многокръговият предпазен клапан или предпазният клапан не функционира.		X	
		г) Изпускане на въздух, причиняващо забележим спад в налягането, или шумно изпускане на въздух.		X	
		д) Външно повреждане, което е вероятно да повлияе отрицателно върху функционирането на спирачната уредба. Показателите на вторичната спирачка не са достигнати.		X	X
1.1.4. Предупредителен индикатор или манометър за ниско налягане	Проверка на функционирането	Неизправен или повреден манометър или индикатор Не може да се установи ниско налягане.	X		X
1.1.5. Ръчно задействан клапан за контрол на спирачката	Визуална проверка на елементите при задействане на спирачната уредба.	а) Органът за управление е счупен, повреден или прекомерно износен.		X	
		б) Органът за управление не е надеждно закрепен към клапана или несигурен клапан.		X	
		в) Хлабави съединения или течове в уредбата.		X	
		г) Незадоволително функциониране.		X	

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
1.1.6. Ръчна спирачка (за паркиране): лост за управление, храпов механизъм, електронна спирачка за паркиране	Визуална проверка на елементите при задействане на спирачната уредба.	а) Храповият механизъм на спирачката не задържа правилно.		X	
		б) Износване на оста на лоста или на храповия механизъм. Прекомерно износване.	X	X	
		в) Прекомерен ход на лоста, показващ неправилно регулиране.		X	
		г) Липсващ, повреден или нефункциониращ лост за управление.		X	
		д) Неправилно функциониране — предупредителният индикатор показва неизправност		X	
1.1.7. Спирачни клапани (педално управление, разтоварващи, регулиращи клапани)	Визуална проверка на елементите при задействане на спирачната уредба.	а) Повреден клапан или прекомерно изпускане на въздух. Ако е засегнато функционирането ѝ.		X	X
		б) Прекомерно изтичане на масло от компресора.	X		
		в) Клапанът е ненадежден или неправилно монтиран.		X	
		г) Изтичане на хидравлична (спирачна) течност. Ако е засегнато функционирането ѝ.		X	X
1.1.8. Съединения за спирачки на ремаркета (електрически и пневматични)	Разединяване и свързване наново на всички съединения на спирачната уредба между теглещото превозно средство и ремаркетото.	а) Дефектен кран или самозатварящ се клапан. Ако е засегнато функционирането ѝ.	X	X	
		б) Кранът или клапанът е ненадежден или неправилно монтиран. Ако е засегнато функционирането ѝ.	X	X	
		в) Прекомерни течове. Ако е засегнато функционирането ѝ.		X	X

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
		г) Неправилно функциониране Засегнато е функционирането на спирачката.		X	X
1.1.9. Резервоар за състен въздух	Визуална проверка.	а) Резервоарът е леко повреден или леко корозирал. Резервоарът е сериозно повреден, корозирал или изпуска.	X	X	
		б) Функционирането на дренажното устройство е засегнато. Нефункциониращо дренажно устройство.	X	X	
		в) Резервоарът е ненадежден или неправилно монтиран.		X	
1.1.10. Спирачни сервомеханизми, главен спирачен цилиндър (хидравлични уредби)	Визуална проверка на елементите при задействане на спирачната уредба, ако е възможно.	а) Дефектен или нефункциониращ сервомеханизъм. Ако не функционира.		X	X
		б) Главният спирачен цилиндър е дефектен, но спирачката все още функционира. Дефектен или изпускащ главен спирачен цилиндър.		X	X
		в) Главният спирачен цилиндър е ненадежден, но спирачката все още функционира. Ненадежден главен спирачен цилиндър.		X	X
		г) Недостатъчно спирачна течност (под марката за минимум). Спирачна течност значително под марката за минимум. Не се вижда спирачна течност.	X	X	X
		д) Липсва капачката на резервоара на главния спирачен цилиндър.	X		
		е) Светеща или неизправна предупредителна лампа за спирачната течност.	X		
		ж) Неправилно функциониране на предупредителното устройство за нивото на спирачната течност.	X		

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
1.1.11. Твърди спирачни въздухопроводи	Визуална проверка на елементите при задействане на спирачната уредба, ако е възможно.	а) Непосредствен риск от повреда или счупване.			X
		б) Въздухопроводите или връзките изпускат (пневматични спирачни уредби). Въздухопроводите или връзките изпускат (хидравлични спирачни уредби).		X	X
		в) Повредени или прекомерно корозирали въздухопроводи. Засегнато е функционирането на спирачките поради блокаж, или има непосредствен риск от течове.		X	X
		г) Неправилно поставени въздухопроводи. Риск от повреждане	X	X	
1.1.12. Гъвкави спирачни маркучи	Визуална проверка на елементите при задействане на спирачната уредба, ако е възможно.	а) Непосредствен риск от повреда или счупване.			X
		б) Повредени, износени, усукани или прекалено къси маркучи. Повредени или износени маркучи.	X	X	
		в) Изпускащи маркучи или съединения (пневматични спирачни уредби). Изпускащи маркучи или съединения (хидравлични спирачни уредби).		X	X
		г) Издуване на маркучите под налягане. Кордата е повредена.		X	X
		д) Маркучите са порести.		X	
1.1.13. Спирачни накладки за дискови и челюстни спирачки	Визуална проверка.	а) Прекомерно износена накладка за дискова или челюстна спирачка. (достигнат е отбелязаният минимум) Прекомерно износена накладка за дискова или челюстна спирачка. (не се вижда отбелязаният минимум)		X	X

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
		б) Замърсена накладка за дискова или челюстна спирачка (с масло, грес и др.). Засегнато е функционирането на спирачката.		X	X
		в) Липсва накладка за дискова или челюстна спирачка или е неправилно монтирана.			X
1.1.14. Спирачни барабани, спирачни дискове	Визуална проверка.	а) Износен барабан или диск Прекомерно износен, прекомерно надраскан, пукнат, ненадежден или напукан барабан или диск.		X	X
		б) Замърсен барабан или диск (с масло, грес и др.) Засегнато е функционирането на спирачката.		X	X
		в) Липсва барабан или диск.			X
		г) Ненадеждна задна накладка.		X	
1.1.15. Спирачни жила, шанги, лостове, връзки	Визуална проверка на елементите при задействане на спирачната уредба, ако е възможно.	а) Повредено или усукано жило. Засегнато е функционирането на спирачката.		X	X
		б) Прекомерно износен или корозирал елемент. Засегнато е функционирането на спирачката.		X	X
		в) Ненадеждно жило, шанга или свързване.		X	
		г) Дефектна броня на жило.		X	
		д) Ограничаване на свободното движение на спирачната уредба.		X	
		е) Неправилно движение на лостове/връзки, показващо лошо регулиране или прекомерно износване.		X	

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
1.1.16. Задвижващи спирачни механизми (включително спирачни пружини и хидравлични цилиндри)	Визуална проверка на елементите при задействане на спирачната уредба, ако е възможно.	а) Пукнат или повреден задвижващ механизъм. Засегнато е функционирането на спирачката.		X	X
		б) Теч от задвижващия механизъм. Засегнато е функционирането на спирачката.		X	X
		в) Задвижващият механизъм е ненадежден или неправилно монтиран. Засегнато е функционирането на спирачката.		X	X
		г) Прекомерно корозирал задвижващ механизъм. Налице е опасност от спукване.		X	X
		д) Недостатъчен или прекомерен ход на работното бутало или на диафрагмения механизъм. Засегнато е функционирането на спирачката (ходът няма резерва).		X	X
		е) Повреден прахозащитен капак. Липсващ или прекомерно повреден прахозащитен капак.	X	X	
1.1.17. Клапан за регулиране на спирачното налягане за задните колела в зависимост от товара	Визуална проверка на елементите при задействане на спирачната уредба, ако е възможно.	а) Дефектна връзка.		X	
		б) Неправилно регулиране на връзката.		X	
		в) Клапанът е блокирал или не функционира (ABS функционира). Клапанът е блокирал или не функционира.		X	X
		г) Клапанът липсва (ако се изисква).			X
		д) Липсваща табелка с данни.	X		

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
		е) Данните са нечетливи или не отговарят на изискванията ¹	X		
1.1.18. Устройства за регулиране на хлабина и съответни индикатори	Визуална проверка.	а) Устройството за регулиране е повредено, блокирало или с неправилно движение, прекомерно износено или неправилно регулирано.		X	
		б) Дефектно устройство за регулиране.		X	
		в) Неправилно монтирано или подменено.		X	
1.1.19. Допълнителна спирачна уредба (когато е монтирана или се изисква)	Визуална проверка.	а) Ненадеждно свързване или закрепване. Ако е засегнато функционирането ѝ.	X	X	
		б) Уредбата очевидно е дефектна или липсва.		X	
1.1.20. Автоматично действие на спирачките на ремаркетото	Разединяване на връзката в спирачната уредба между теглещото превозно средство и ремаркетото.	Спирачката на ремаркетото не се задейства автоматично при разединяване на връзката.			X
1.1.21. Цялостна спирачна уредба	Визуална проверка	а) Други устройства от уредбата (например помпа за антифриз, апарат за изсушаване на въздуха и т.н.) са увредени външно или са прекомерно корозирали по начин, който влияе неблагоприятно върху спирачната уредба. Засегнато е функционирането на спирачката.		X	X
		б) Изпускане на въздух или антифриз. Засегнато е функционирането на уредбата.	X	X	
		в) Ненадежден или неправилно монтиран елемент.		X	
		г) Небезопасно изменение на елемент ⁽³⁾ Засегнато е функционирането на спирачката.		X	X

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
1.1.22. Контролни съединения (където са монтирани или се изискват)	Визуална проверка	а) Липсват.		X	
		б) Повредени. Неизползваеми или изпускат..	X	X	
1.1.23. Инерционна спирачка	Визуална проверка и проверка на функционирането	Недостатъчна ефективност.		X	

1.2. Показатели и ефективност на работната спирачка

1.2.1. Показатели	По време на проверка с на спирачен стенд, а ако това е невъзможно — по време на проверка на пътя спирачките постепенно се задействат до максимално спирачно усилие.	а) Неподходящо спирачно усилие върху едно или повече колела. Липса на спирачно усилие върху едно или повече колела.		X	X
		б) Спирачното усилие от някое колело е по-малко от 70 % от максималното регистрирано усилие в другото колело на същата ос. Или в случай на проверка на пътя — прекомерно отклонение на превозното средство от правата линия. Спирачното усилие от някое колело е по-малко от 50 % от максималното регистрирано усилие в другото колело на същата ос при управляващи оси.		X	X
		в) Липсва постепенна промяна на спирачното усилие (блокиране).		X	
		г) Прекомерно закъснение в задействането на спирачката за което и да е колело.		X	
		д) Прекомерно колебание на спирачната сила през периода на един оборот на колелото.		X	

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
1.2.2. Ефективност	<p>Проверка с на спиращен стенд или, ако това е невъзможно по технически причини, проверка на пътя, като се използва уред за измерване на отрицателно ускорение, за установяване на спиращия коефициент спрямо максимално допустимата маса или, при полуремаркета, спрямо сбора от допустимите сили на една ос.</p> <p>Превозни средства или ремаркета с максимално допустима маса над 3,5 тона трябва да бъдат проверявани съгласно предписанията на ISO 21069 или по равностойни методи.</p> <p>Проверката на пътя следва да се извършва на сух, равен, прав път.</p>	<p>Не се постига поне следната минимална стойност ⁽¹⁾:</p> <p>1. Превозни средства с първоначална регистрация след 1.1.2012 г.:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Категория M₁: 58 % — Категории M₂ и M₃: 50 % — Категория N₁: 50 % — Категории N₂ и N₃: 50 % — Категории O₂, O₃ и O₄: <ul style="list-style-type: none"> — за полуремаркета: 45 % ⁽²⁾ — за ремаркета с теглици: 50 % 		X	
		<p>2. Превозни средства с първоначална регистрация преди 1.1.2012 г.:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Категории M₁, M₂ и M₃: 50 % ⁽³⁾ — Категория N₁: 45 % — Категории N₂ и N₃: 43 % ⁽⁴⁾ — Категории O₂, O₃ и O₄: 40 % ⁽⁵⁾ 		X	
		<p>3. Други категории</p> <p>Категории L (двете спиращки заедно):</p> <ul style="list-style-type: none"> — Категория L1e: 42 % — Категории L2e, L6e: 40 % — Категория L3e: 50 % — Категория L4e: 46 % — Категории L5e, L7e: 44 % <p>Категория L (спиращка на задните колела):</p> <p>всички категории: 25 % от общата маса на превозното средство.</p> <p>Достигнати са по-малко от 50 % от посочените по-горе стойности.</p>		X	X

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
1.3. Показатели и ефективност на вторичната (аварийна) спирачка (ако представлява отделна уредба)					
1.3.1. Показатели	Ако вторичната спирачна уредба е отделна от уредбата на работната спирачка, да се използва методът, посочен в т. 1.2.1.	а) Неподходящо спирачно усилие върху едно или повече колела. Липса на спирачно усилие върху едно или повече колела.		X	X
		б) Спирачното усилие от някое колело е по-малко от 70 % от максималното регистрирано усилие в друго колело на същата посочена ос. Или в случай на проверка на пътя — прекомерно отклонение на превозното средство от правата линия. Спирачното усилие от някое колело е по-малко от 50 % от максималното регистрирано усилие в другото колело на същата ос при управляващи оси.		X	X
		в) Липсва постепенна промяна на спирачното усилие (блокиране).		X	
1.3.2. Ефективност	Ако вторичната спирачна уредба е отделена от уредбата на работната спирачка, да се използва методът, посочен в т. 1.2.2.	Спирачното усилие е по-малко от 50 % ⁽⁶⁾ от полезно действие на работната спирачка, определено в 1.2.2 спрямо максимално разрешената маса. Достигнати са по-малко от 50 % от посочените по-горе стойности на спирачно усилие.		X	X
1.4. Показатели и ефективност на ръчната спирачка					
1.4.1. Показатели	Задействане на спирачката по време на проверка на спирачен стенд.	Спирачката не действа от едната страна или в случай на проверка на пътя — прекомерно отклонение на превозното средство от правата линия. При изпитването са достигнати по-малко от 50 % от стойностите на спирачно усилие, посочени в точка 1.4.2 спрямо масата на превозното средство.		X	X

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
1.4.2. Ефективност	Проверка на спирачен стенд. Ако не е възможно, тогава като се използва индикаторен или уред за измерване на отрицателно ускорение, или превозното средство се движи по склон с предварително известен наклон.	За всички категории превозни средства постигнатият спирачен коефициент спрямо максимално допустимата маса е най-малко 16 %, а за моторни превозни средства — най-малко 12 % спрямо максимално допустимата комбинирана маса на превозното средство, като се взема по-голямата от двете стойности. Достигнати са по-малко от 50 % от посочените по-горе стойности на спирачно усилие.		X	X
1.5. Показатели на допълнителната спирачна уредба	Визуална проверка и по възможност изпитване дали уредбата функционира.	а) Без плавна промяна на ефективността (не се прилага за моторни спирачни уредби).		X	
		б) Уредбата не функционира.		X	
1.6. Антиблокираща спирачна система (ABS)	Визуална проверка и проверка на предупредителното устройство и/или като се използва електронният интерфейс на превозното средство.	а) Предупредителното устройство не функционира нормално.		X	
		б) Предупредителното устройство показва неизправност на системата.		X	
		в) Липсващи или повредени датчици за оборотите на колелата		X	
		г) Повредени електрически връзки		X	
		д) Липсващи или повредени други елементи		X	
		е) Системата показва неизправност чрез електронния интерфейс на превозното средство.		X	

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
1.7. Електронна спирачна система (EBS)	Визуална проверка и проверка на предупредителното устройство и/или като се използва електронният интерфейс на превозното средство.	а) Предупредителното устройство не функционира нормално.		X	
		б) Предупредителното устройство показва неизправност на системата.		X	
		в) Системата показва неизправност чрез електронния интерфейс на превозното средство.		X	
1.8. Спирачна течност	Визуална проверка	Спирачната течност е замърсена или утаена. Непосредствен риск от повреда.		X	X

2. КОРМИЛНО УПРАВЛЕНИЕ

2.1. Механично състояние

2.1.1. Състояние на кормилния механизъм	При поставено над канал или върху повдигателен механизъм превозно средство, така че колелата да не докосват повърхността или да са върху въртящи опори, кормилото се завърта от едното крайно положение до другото. Визуална проверка на функционирането на кормилния механизъм.	а) Механизмът не функционира гладко.		X	
		б) Кормилният вал е усукан или шлицовете са износени. Засегнато е функционирането		X	X
		в) Прекомерно износване на кормилния вал. Засегнато е функционирането		X	X
		г) Прекомерно движение на кормилния вал. Засегнато е функционирането		X	X
		д) Има течове. Образуват се капки.	X	X	

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
2.1.2. Закрепване на кормилната кутия	При поставено над канал или върху повдигателен механизъм превозно средство, така че тежестта на колелата да пада върху повърхността, кормилното колело/кормилото се завърта по посока на часовниковата стрелка и след това в обратна посока или се използва специално пригоден детектор за свободния ход на колелото. Визуална проверка на закрепването на кормилната кутия към шасито.	а) Кормилната кутия не е закрепена добре. Скрепленията са опасно хлабави или е видимо относително движение спрямо шасито/каросерията.		X	X
		б) Удължени отвори за закрепване в шасито. Скрепленията са сериозно засегнати.		X	X
		в) Липсващи или пукнати скрепителни болтове. Скрепленията са сериозно засегнати.		X	X
		г) Кормилната кутия е пукната. Стабилността или закрепването на кутията са засегнати.		X	X
2.1.3. Състояние на кормилното задвижване	При поставено над канал или върху повдигателен механизъм превозно средство, така че колелата да са върху повърхността, кормилото се разклаща по посока на часовниковата стрелка и в обратна посока или се използва специално пригоден детектор за свободния ход на кормилото. Визуална проверка на елементите на кормилния механизъм за износване, пукнатини и сигурност.	а) Хлабина между елементите, която следва да бъде регулирана. Прекомерно движение или опасност от разпадане на свързването.		X	X
		б) Прекомерно износване на местата на свързване. Много сериозен риск от разпадане на свързването.		X	X
		в) Пукнатини или деформация на елемент. Засегнато е функционирането		X	X
		г) Отсъствие на заключващи приспособления.		X	
		д) Несъосност на елементи (например напречна кормилна шанга или надлъжната кормилна шанга).		X	
		е) Небезопасно изменение ³ . Засегнато е функционирането		X	X

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
		ж) Прахозащитният капак повреден или в лошо състояние. Липсващ или силно повреден прахозащитен капак.	X	X	
2.1.4. Функциониране на кормилното задвижване	При поставено над канал или върху повдигателен механизъм превозно средство, така че колелата да са върху повърхността, кормилото се разклаща по посока на часовниковата стрелка и в обратна посока или се използва специално пригоден детектор за свободния ход на кормилото. Визуална проверка на елементите на кормилния механизъм за износване, пукнатини и сигурност.	а) При движението си елемент от кормилното задвижване опира в неподвижна част на шасито.		X	
		б) Нефункциониращи или липсващи кормилни ограничители.		X	
2.1.5. Сервоуправление	Проверка на кормилната уредба за течове и за нивото на хидравлична течност в резервоара (ако се вижда). Проверява се дали уредбата за сервоуправление функционира при опрени върху повърхността колела и работещ двигател.	а) Изтичане на течност или е засегнато функционирането.		X	
		б) Недостатъчно течност (под марката за минимум). Недостатъчно течност в резервоара.	X	X	
		в) Механизмът не функционира. Засегнато е управлението		X	X
		г) Механизмът е пукнат или несигурен. Засегнато е управлението		X	X
		д) Несъосност или опиране на елементи. Засегнато е управлението		X	X
		е) Небезопасно изменение ³ . Засегнато е управлението		X	X

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
		ж) Повредени или прекомерно корозирали кабели /маркучи. Засегнато е управлението		X	X

2.2. Кормило, кормилна колона и кормило от мотоциклетен тип

2.2.1. Състояние на кормилото	При поставено над канал или върху повдигателен механизъм превозно средство, така че масата на превозното средство да пада върху повърхността, кормилото се бута и дърпа по посока на колоната, а после се бута в различни посоки под прав ъгъл спрямо колоната/вилките. Визуална проверка на хлабината и състояние на гъвкавите връзки или на карданните шарнири.	а) Относително движение на кормилото спрямо колоната, показващо хлабина. Много сериозен риск от разпадане на свързването.		X	X
		б) Отсъствие на ограничител върху главината на кормилното колело Много сериозен риск от разпадане на свързването.		X	X
		в) Счупване или хлабавост на главината, венца или спица на кормилото Много сериозен риск от разпадане на свързването.		X	X
2.2.2. Кормилна колона/вилки и кормилни демпфери	При поставено над канал или върху повдигателен механизъм превозно средство, така че масата на превозното средство да пада върху повърхността, кормилото се бута и дърпа по посока на колоната, а после се бута в различни посоки под прав ъгъл спрямо колоната/вилките. Визуална проверка на хлабината и състояние на гъвкавите връзки или на карданните шарнири.	а) Прекомерен ход на центъра на кормилото нагоре или надолу.		X	
		б) Прекомерен ход на върха на колоната радиално от оста на колоната.		X	
		в) Повредена гъвкава връзка.		X	
		г) Дефектна приставка. Много сериозен риск от разпадане на свързването.		X	X
		д) Небезопасно изменение ³ .			X

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
2.3. Кормилна хлабина	При поставено над канал или върху повдигателен механизъм превозно средство, така че масата на превозното средство да пада върху колелата, работещ двигател за превозни средства със сервоуправление и колела в положение за движение право напред, кормилото леко се завърта по посока на часовниковата стрелка и в обратна посока, доколкото това е възможно, без това да води до движение на колелата. Визуална проверка на свободния ход.	Прекомерен свободен ход на кормилния механизъм (например движение на точка върху венеца, превишавашо една пета от диаметъра на кормилото или не в съответствие с изискванията ¹ . Засегнато е безопасното управление		X	X
2.4. Регулировка на колелата (X) ²	Проверка на регулажа на управляемите колела с подходящо оборудване.	Регулировката не е в съответствие със спецификациите на производителя или с изискванията ¹ . Засегнато е насочването напред; влошена е стабилността при завиване	X	X	
2.5. Въртяща опора за управляемата ос на ремаркетото	Визуална проверка или използване на специално пригоден детектор за свободния ход на колелото	а) Леко повреден елемент. Сериозно повреден или пукнат елемент.		X	X
		б) Прекомерна хлабина. Засегнато е насочването напред; влошена е стабилността при завиване		X	X
		в) Дефектна приставка. Скреплението е сериозно засегнато.		X	X
2.6. Електронно сервоуправление (EPS)	Визуална проверка и проверка за съответствие между ъгъла на кормилото и ъгъла на колелата при включване/изключване на двигателя и/или като се използва електронният интерфейс на превозното средство	а) Съответната индикаторна лампа показва някаква неизправност на уредбата.		X	
		б) Несъответствие между ъгъла на кормилното колело и ъгъла на колелата. Засегнато е управлението		X	X

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
		в) Сервоуправлението не функционира.		X	
		г) Системата показва неизправност чрез електронния интерфейс на превозното средство.		X	

3. ВИДИМОСТ

3.1. Полезрение	Визуална проверка от седалката на водача.	<p>Препятствие в полезрението на водача, което в съществена степен му пречи да вижда напред или встрани. (извън почишваната от стъклочистачките зона)</p> <p>Засегната е почишваната от стъклочистачките зона или външните огледала не се виждат</p>	X		
3.2. Състояние на стъклата	Визуална проверка.	<p>а) Пукнато или променило цвета си стъкло или прозрачна плоскост (ако е разрешена). (извън почишваната от стъклочистачките зона)</p> <p>Засегната е почишваната от стъклочистачките зона или външните огледала не се виждат</p>	X		
		<p>б) Стъкло или прозрачна плоскост (включително светлоотражателно или цветно фолио), което не отговаря на спецификациите в изискванията¹, (извън почишваната от стъклочистачките зона).</p> <p>Засегната е почишваната от стъклочистачките зона или външните огледала не се виждат</p>	X	X	
		<p>в) Стъкло или прозрачна плоскост в неприемливо състояние.</p> <p>Видимостта в почишваната от стъклочистачките зона е значително засегната</p>		X	X
3.3. Огледала или устройства за виждане назад	Визуална проверка.	<p>а) Липсващо огледало или устройство или то не е монтирано съгласно изискванията¹. (налице са най-малко две устройства за виждане назад)</p> <p>Налице са по-малко от две устройства за виждане назад</p>		X	
				X	

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
		б) Огледало или устройство за виждане назад леко повредено или хлабаво. Огледалото или устройството не функционира или е сериозно повредено, хлабаво или ненадеждно.	X	X	
		в) Не е обхванато необходимото ползрение.		X	
3.4. Стъклочистачки на предното стъкло	Визуална проверка и проверка на функционирането.	а) Стъклочистачките не функционират или липсват, или не са в съответствие с изискванията ¹ .		X	
		б) Дефектна четка на стъклочистачка. Липсваща или явно дефектна четка на стъклочистачка.	X	X	
3.5. Устройство за миене на стъклата	Визуална проверка и проверка на функционирането	Устройство за миене на стъклата не функционира правилно (липсва течност за миене на стъкла, но помпата функционира, или водоструйната помпа е неправилно поставена) Устройството не функционира.	X	X	
3.6. Demisting system (X) ²	Визуална проверка и проверка на функционирането.	Системата не функционира или явно е неисправна.	X		

4. ЛАМПИ, СВЕТЛООТРАЖАТЕЛИ И ЕЛЕКТРИЧЕСКО ОБОРУДВАНЕ

4.1. Предни фарове

4.1.1. Състояние и функциониране	Визуална проверка и проверка на функционирането.	а) Дефектна или липсваща светлина/светлинен източник. (множество светлини/светлинни източници; при светодиоди — най-много 1/3 функционират) Единична светлина/светлинен източник; при светодиоди — сериозно засегната видимост.	X	X	
		б) Лек дефект на прожекторната система (светлоотражател и леща). Сериозен дефект в прожекторната система (светлоотражател и леща) или липсваща прожекторна система.	X	X	

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
		в) Лампата не е закрепена надеждно.		X	
4.1.2. Регулиране	Определя се хоризонталната насоченост на всеки преден фар на къси светлини, като се използва съответно устройство за насочването или електронният интерфейс на превозното средство.	а) Насочеността на преден фар не е в границите, определени в изискванията ¹ .		X	
		б) Системата показва неизправност чрез електронния интерфейс на превозното средство.		X	
4.1.3. Превключване	Визуална проверка и проверка на функционирането или като се използва електронният интерфейс на превозното средство.	а) Превключвателят не функционира в съответствие с изискванията ¹ (брой на едновременно светещите предни фарове) Надвишаване на максимално допустимата яркост на светлината в посока напред.	X		
		б) Устройството за управление не функционира нормално.		X	
		в) Системата показва неизправност чрез електронния интерфейс на превозното средство.		X	
4.1.4. Съответствие с изискванията ¹ .	Визуална проверка и проверка на функционирането.	а) Лампата, излъчваният цвят, позицията, яркостта или маркировката не са в съответствие с изискванията ¹ .		X	
		б) Продукти върху лещите или светлинния източник, които явно намаляват яркостта на светлината или променят излъчвания цвят.		X	
		в) Светлинният източник и лампата са несъвместими помежду си.		X	
4.1.5. Устройства за регулиране на височината (когато са задължителни)	Визуална проверка и проверка на функционирането или като се използва електронният интерфейс на превозното средство, ако е възможно.	а) Устройството не функционира.		X	
		б) Не може да се работи с устройството от седалката на водача.		X	
		в) Системата показва неизправност чрез електронния интерфейс на превозното средство.		X	

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
4.1.6. Устройство за чистене на предните фарове (когато е задължително)	Визуална проверка и проверка на функционирането, ако е възможно.	Устройството не функционира. При газоразрядни лампи	X	X	
4.2. Предни и задни габаритни светлини, странични габаритни светлини, светлини за обозначаване на най-външния габарит и дневни светлини					
4.2.1. Състояние и функциониране	Визуална проверка и проверка на функционирането.	а) Дефектен светлинен източник.		X	
		б) Дефектна леща.		X	
		в) Лампата не е закрепена надеждно. Много сериозен риск от падане.	X	X	
4.2.2. Превключване	Визуална проверка и проверка на функционирането.	а) Превключвателят не функционира в съответствие с изискванията ¹ . Задните габаритни светлини и страничните габаритни светлини могат да бъдат изключени при включени предни фарове		X	
		б) Устройството за управление не функционира нормално.		X	
4.2.3. Съответствие с изискванията ¹	Визуална проверка и проверка на функционирането.	а) Лампата, излъчваният цвят, позицията, яркостта или маркировката не са в съответствие с изискванията ¹ . Червена светлина напред или бяла светлина назад; значително намалена яркост на светлината.	X	X	
		б) Продукти върху лещите или светлинния източник, които намаляват светлината, яркостта или променят излъчвания цвят. Червена светлина напред или бяла светлина назад; значително намалена яркост на светлината.	X	X	

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
4.3. Стопове					
4.3.1. Състояние и функциониране	Визуална проверка и проверка на функционирането.	а) Дефектен светлинен източник (множество светлинни източници; при светодиоди — най-много 1/3 не функционират). Единични светлинни източници; при светодиоди — помалко от 2/3 функционират Всички светлинни източници не функционират.	X	X	X
		б) Леща с лек дефект (без влияние върху излъчваната светлина). Леща със сериозен дефект (излъчваната светлина е засегната).	X	X	
		в) Лампата не е закрепена надеждно. Много сериозен риск от падане.	X	X	
4.3.2. Превключване	Визуална проверка и проверка на функционирането или като се използва електронният интерфейс на превозното средство.	а) Превключвателят не функционира в съответствие с изискванията ¹ . Забавяне във функционирането. Не функционира	X	X	X
		б) Устройството за управление не функционира нормално.		X	
		в) Системата показва неизправност чрез електронния интерфейс на превозното средство.		X	
		г) Светлините за аварийно спиране не се задействат или не функционират правилно.		X	
4.3.3. Съответствие с изискванията ¹ .	Визуална проверка и проверка на функционирането.	Лампата, излъчваният цвят, позицията, яркостта или маркировката не са в съответствие с изискванията ¹ . Бяла светлина отзад; значително намалена яркост на светлината.	X	X	

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
4.4. Пътепоказател и аварийни светлини					
4.4.1. Състояние и функциониране	Визуална проверка и проверка на функционирането.	а) Дефектен светлинен източник (множество светлинни източници; при светодиоди — най-много 1/3 не функционират). Единични светлинни източници; при светодиоди — по-малко от 2/3 функционират	X	X	
		б) Леща с лек дефект. (без влияние върху излъчваната светлина) Леща със сериозен дефект (излъчваната светлина е засегната).	X	X	
		в) Лампата не е закрепена надеждно. Много сериозен риск от падане.	X	X	
4.4.2. Превключване	Визуална проверка и проверка на функционирането.	Превключвателят не функционира в съответствие с изискванията ¹ . Не функционира	X	X	
4.4.3. Съответствие с изискванията ⁽¹⁾ .	Визуална проверка и проверка на функционирането.	Лампата, излъчваният цвят, позицията, яркостта или маркировката не са в съответствие с изискванията ¹ .		X	
4.4.4. Честота на мигане	Визуална проверка и проверка на функционирането.	Честотата на мигане не е в съответствие с изискванията ¹ (отклонение в честотата над 25 %)	X		
4.5. Предни и задни фарове за мъгла					
4.5.1. Състояние и функциониране	Визуална проверка и проверка на функционирането.	а) Дефектен светлинен източник. (множество светлинни източници; при светодиоди — най-много 1/3 не функционират) Единични светлинни източници; при светодиоди — по-малко от 2/3 функционират	X	X	
		б) Леща с лек дефект (без влияние върху излъчваната светлина) Леща със сериозен дефект (излъчваната светлина е засегната).	X	X	

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
		в) Лампата не е закрепена надеждно. Много сериозен риск от падане или от заслепяване на насрещно движещи се превозни средства.	X	X	
4.5.2 Регулиране (X) ²	Според функционирането и с използване на устройство за насочване на предните фарове	Предният фар за мъгла не е регулиран правилно хоризонтално при наличие на ясно изразена граница на осветяваното поле (границата е прекалено ниска). Границата на осветяваното поле е над тази на късите светлини предните фарове	X	X	
4.5.3 Превключване	Визуална проверка и проверка на функционирането.	Превключвателят не функционира в съответствие с изискванията ⁽¹⁾ . Не функционира	X	X	
4.5.4 Съответствие с изискванията ¹ .	Визуална проверка и проверка на функционирането.	а) Лампата, излъчваният цвят, позицията, яркостта или маркировката не са в съответствие с изискванията ⁽¹⁾ .		X	
		б) Системата не функционира в съответствие с изискванията ⁽¹⁾ .		X	
4.6. Светлини за заден ход					
4.6.1 Състояние и функциониране	Визуална проверка и проверка на функционирането.	а) Дефектен светлинен източник.	X		
		б) Дефектна леща.	X		
		в) Лампата не е закрепена надеждно. Много сериозен риск от падане.	X	X	
4.6.2 Съответствие с изискванията ¹	Визуална проверка и проверка на функционирането.	а) Лампата, излъчваният цвят, позицията, яркостта или маркировката не са в съответствие с изискванията ¹ .		X	
		б) Системата не функционира в съответствие с изискванията ¹ .		X	

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
4.6.3. Превключване	Визуална проверка и проверка на функционирането.	Превключвателят не функционира в съответствие с изискванията ⁽¹⁾ . Сигналната лампа за заден ход може да се включи дори когато скоростният лост не е в позиция за заден ход	X	X	
4.7. Осветител на задната табела с регистрационния номер					
4.7.1. Състояние и функциониране	Визуална проверка и проверка на функционирането.	а) Лампата излъчва пряка или бяла светлина назад.	X		
		б) Дефектен светлинен източник. множество светлинни източници Дефектен светлинен източник. единичен светлинен източник	X	X	
		в) Лампата не е закрепена надеждно. Много сериозен риск от падане.	X	X	
4.7.2. Съответствие с изискванията ¹ .	Визуална проверка и проверка на функционирането.	Системата не функционира в съответствие с изискванията ¹ .	X		
4.8. Светлоотражатели, маркировка за видимост (светлоотражателна) и задни табели за обозначаване					
4.8.1. Състояние	Визуална проверка.	а) Светлоотражателното оборудване е дефектно или повредено. Засегнато е отразяването на светлина	X	X	
		б) Светлоотражателят не е закрепен надеждно. Има вероятност да падне	X	X	
4.8.2. Съответствие с изискванията ¹	Визуална проверка.	Устройството, отразеният цвят или местоположението не са в съответствие с изискванията ¹ . Липсват или отразяват червен цвят напред или бял цвят назад	X	X	

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
4.9. Контролно-сигнални устройства, задължителни за осветително оборудване					
4.9.1. Състояние и функциониране	Визуална проверка и проверка на функционирането.	Не функционират. Не функционират при фар за дълга светлина или заден фар за мъгла	X	X	
4.9.2. Съответствие с изискванията ¹	Визуална проверка и проверка на функционирането.	Не са в съответствие с изискванията ⁽¹⁾ .	X		
4.10. Електрически връзки между теглещото превозно средство и ремаркетото или полуре-маркетото	Визуална проверка: проверява се по възможност непрекъснатостта на електрическата връзка.	а) Ненадеждно закрепени неподвижни елементи. Хлабав контакт.	X	X	
		б) Повредена или влошена изолация. Има опасност да предизвика късо съединение.	X	X	
		в) Неизправни електрически връзки в ремаркетото или теглещото превозно средство. Спирачните светлини на ремаркетото не работят изобщо.		X	X
4.11. Електрическа инсталация	Визуална проверка при поставено над канал или върху повдигателен механизъм превозно средство, включително във вътрешността на двигателното отделение (когато е приложимо)	а) Електрическите връзки са несигурни или не са надлежно обезопасени. Скрепленията са хлабави, допират остри ръбове, има опасност електрическите съединители да се откачат. Има опасност кабелите да се допрат до горещи или въртящи се части или до земята, електрическите съединители са откачени (важни части за спирачната или кормилната система).	X	X	X
		б) Леко влошени електрически връзки Сериозно влошени електрически връзки Особено сериозно влошени електрически връзки (важни части за спирачната или кормилната уредба)	X	X	X

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
		в) Повредена или влошена изолация. Има опасност да предизвика късо съединение. Непосредствен риск от пожар, образуване на искри.	X	X	X
4.12. Незадължителни лампи и светлоотражатели (X) ²	Визуална проверка и проверка на функционирането.	а) Лампа или светлоотражател, които не са монтирани съгласно изискванията ¹ . Излъчват/отразяват червена светлина напред или бяла светлина назад.	X	X	
		б) Лампата не функционира в съответствие с изискванията ¹ . Броят на едновременно функциониращите предни фарове надвишава разрешената яркост на светлината; излъчва червена светлина напред или бяла светлина назад.	X	X	
		в) Лампа или светлоотражател, които не са закрепени надеждно. Много сериозен риск от падане.	X	X	
4.13. Аккумулятор(и)	Визуална проверка.	а) Ненадежден. Не е закрепен добре; има опасност да предизвика късо съединение.	X	X	
		б) Има течове. Изпускане на опасни вещества.	X	X	
		в) Дефектен превключвател (ако се изисква).		X	
		г) Дефектни предпазители (ако се изискват).		X	
		д) Неподходяща вентилация (ако се изисква).		X	

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
5. ОСИ, КОЛЕЛА, ГУМИ И ОКАЧВАНЕ					
5.1. Осци					
5.1.1. Осци	Визуална проверка при поставено над канал или върху повдигателен механизъм превозно средство. Може да се използват детектори за свободния ход на колелото, а за превозни средства с максимална маса надхвърляща 3,5 тона използването им е препоръчително.	а) Пукната или деформирана ос.			X
		б) Несигурно закрепване към превозното средство. Нарушена е стабилността, засегнато е функционирането: Прекомерно движение спрямо арматурата.		X	X
		в) Небезопасно изменение ³ . Нарушена е стабилността, засегнато е функционирането, недостатъчно отстояние от други части на превозното средство или от земята.		X	X
5.1.2. Шенкел	Визуална проверка при поставено над канал или върху повдигателен механизъм превозно средство. Може да се използват детектори за свободния ход на колелото, а за превозни средства с максимална маса надхвърляща 3,5 тона използването им е препоръчително. Прилага се вертикално или странично насочена сила към всяко едно колело и се отбелязва размерът на движението между предния мост и шенкела.	а) Пукнат шенкел.			X
		б) Прекомерно износване на шенкелния болт и/или втулките. Има опасност от разхлабване; влошена е стабилността при завиване.		X	X
		в) Прекомерно движение между предния мост и шенкела. Има опасност от разхлабване; влошена е стабилността при завиване.		X	X
		г) Шенкелният болт е хлабав в оста. Има опасност от разхлабване; влошена е стабилността при завиване.		X	X
5.1.3. Лагери на колелата	Визуална проверка при поставено над канал или върху повдигателен механизъм превозно средство. Може да се използват детектори за свободния ход на колелото, а за превозни средства с максимална маса надхвърляща 3,5 тона използването им е препоръчително. Колелото се разклаща или се прилага странично насочена сила към всяко едно колело и се отбелязва размерът на движението нагоре на колелото спрямо шенкела.	а) Прекомерна хлабина на лагер на колело. Влошена е стабилността при завиване; опасност от разрушаване.		X	X
		б) Твърде стегнат, блокирал лагер на колело. Опасност от прегряване; опасност от разрушаване.		X	X

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
5.2. Колела и гуми					
5.2.1. Главина на колелата	Визуална проверка.	а) Липсваща или хлабава гайка или шпилка за колело. Липсващо закрепване или хлабаво до такава степен, че засяга много сериозно пътната безопасност.		X	X
		б) Износена или повредена главина. Износена или повредена главина по начин, засягащ сигурното закрепяне на колелата		X	X
5.2.2. Колела	Визуална проверка на двете страни на всяко колело при поставено над канал или върху повдигателен механизъм превозно средство.	а) Пукнатина или дефектна заварка.			X
		б) Монтирани неправилно осигурителни пръстени за гумите. Има вероятност да паднат.		X	X
		в) Силно деформирано или износено колело. Засегнато е сигурното закрепяне към главината; засегнато е сигурното закрепяне на гумата.		X	X
		г) Размерът, техническият дизайн, съвместимостта или типът на колелата не са в съответствие с изискванията ¹ и оказват влияние върху пътната безопасност.		X	
5.2.3. Гуми	Визуална проверка на цялата гума или чрез завъртане на колелото, когато то не докосва повърхността и превозното средство е над канал или върху повдигателен механизъм, или чрез движение на превозното средство назад и напред над канал.	а) Размерът на гумата, товарносимостта, знакът за одобрение или категорията за скорост на колелата не са в съответствие с изискванията ¹ и оказват влияние върху пътната безопасност. Недостатъчна товарносимост или категория за скорост за действителната употреба, гумите допират други неподвижни части на превозното средство и влошават безопасността при шофиране.		X	X
		б) Гуми с различен размер на една и съща ос или сдвоено колело.		X	

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
		в) Гуми от различен конструктивен тип (радиални/диагонални) на една и съща ос.		X	
		г) Сериозна повреда или срязване на гума. Кордата се вижда или е повредена		X	X
		д) Индикаторът за износване на протектора на гума се вижда. Дълбочината на протектора на гума не е в съответствие с изискванията ¹ .		X	X
		е) Триене на гума с други елементи (гъвкави устройства срещу пръскане). Триене на гума с други елементи (безопасността при шофиране не е засегната).	X	X	
		ж) Гуми с регенериран протектор, които не са в съответствие с изискванията ¹ . Защитният слой на кордата е засегнат.		X	X
		з) Системата за следене на налягането в гумите не функционира нормално или гумата очевидно не е напомпана достатъчно. Очевидно не функционира.	X	X	

5.3. Система на окачване

5.3.1. Ресори/пружини и стабилизатор	Визуална проверка при поставено над канал или върху повдигателен механизъм превозно средство. Може да се използват детектори за свободния ход на колелото, а за превозни средства с максимална маса надхвърляща 3,5 тона използването им е препоръчително.	а) Несигурно закрепване на ресорите/пружините към шасито или ос. Видимо относително движение.Скрепленията са сериозно отхлабени.		X	X
		б) Повреден или счупен елемент на ресор/пружина. Основният лист на пружината или допълнителните листове са сериозно засегнати.		X	X

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
		в) Липсва ресор/пружина. Основният лист на пружината или допълнителните листове са сериозно засегнати.		X	X
		г) Небезопасно изменение ³ . Недостатъчно отстояние от други части на превозното средство; системата от ресори/пружини не функционира.		X	X
5.3.2. Амортисьори	Визуална проверка при поставено над канал или върху повдигателен механизъм превозно средство или използване на специално оборудване, ако е налично.	а) Несигурно закрепване на амортисьори към шасито или ос. Хлабав амортисьор.	X	X	
		б) Повреден амортисьор, показващ признаци на силен теч или неизправност.		X	
5.3.2.1. Проверка на ефективността на амортизиране (X) ²	Да се използва специално оборудване и да се сравнят различията между ляво и дясно	а) Значително различие между ляво и дясно		X	
		б) Не са постигнати специфицираните минимални стойности.		X	
5.3.3. Карданни валове, надлъжни реактивни шанги, кобилици и напречни рамена	Визуална проверка при поставено над канал или върху повдигателен механизъм превозно средство. Може да се използват детектори за свободния ход на колелото, а за превозни средства с максимална маса надхвърляща 3,5 тона използването им е препоръчително.	а) Несигурно закрепване на елемент към шасито или ос. Има опасност от разхлабване; влошена е стабилността при завиване.		X	X
		б) Повреден или прекомерно корозирал елемент. Засегната е стабилността на елемента или той е пукнат.		X	X
		в) Небезопасно изменение ³ . Недостатъчно отстояние от други части на превозното средство; системата не функционира.		X	X

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
5.3.4. Шарнири на окачването	Визуална проверка при поставено над канал или върху повдигателен механизъм превозно средство. Може да се използват детектори за свободния ход на колелото, а за превозни средства с максимална маса надхвърляща 3,5 тона използването им е препоръчително.	а) Прекомерно износване на шенкелен болт и/или втулки в шарнири на окачването. Има опасност от разхлабване; влошена е стабилността при завиване.		X	X
		б) Силно повреден прахозащитен капак. Липсващ или пукнат прахозащитен капак.	X	X	
5.3.5. Въздушно окачване	Визуална проверка	а) Системата е неизползваема.			X
		б) Елемент, който е повреден, изменен или дефектен до такава степен, че оказва негативно влияние върху функционирането на системата. Функционирането на системата е сериозно засегнато.		X	X
		в) Слухово доловимо изпускане от системата.		X	

6. ШАСИ И ОБОРУДВАНЕ, СВЪРЗАНО С ШАСИТО

6.1. Шаси или рама и оборудване, свързано с шасито

6.1.1. Общо състояние	Визуална проверка при поставено над канал или върху повдигателен механизъм превозно средство.	а) Леко счупване или деформация на надлъжна или напречна греда. Сериозно счупване или деформация на надлъжна или напречна греда.		X	X
		б) Ненадеждни усилващи плочи или скрепления. Преобладаващи хлабави скрепления; недостатъчна якост на частите.		X	X
		в) Прекомерна корозия, която влошава стабилността на монтажния блок. Недостатъчна якост на частите.		X	X

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
6.1.2. Тръби и шумозаглушители на системата за отвеждане на отработили газове	Визуална проверка при поставено над канал или върху повдигателен механизъм превозно средство.	а) Ненадеждна или изпускаща система за отвеждане на отработили газове.		X	
		б) Влизане на пушек в кабината на водача или в купето за пътници. Опасност за здравето на лицата в превозното средство.		X	X
6.1.3. Резервоар за гориво и тръби (включително резервоар за гориво за отопление и тръби)	Визуална проверка при поставено над канал или върху повдигателен механизъм превозно средство; използване на устройства за откриване на теч при системи на втечен нефтен газ/сгъстен природен газ/втечен природен газ (ВНГ/СПГ/ВПП)	а) Ненадежден резервоар за гориво или тръби, създаващи особен риск от пожар.			X
		б) Теч на гориво, липсваща или нефункционираща капачка на резервоара. Риск от пожар; прекомерно изпускане на опасни вещества.		X	X
		в) Износени тръб Повредени тръби.	X		X
		г) Проходният спирателен кран за гориво (ако се изисква такъв) не функционира правилно.		X	
		д) Опасност от пожар поради: — теч на гориво; — лошо изолиран резервоар за гориво или изпускателен тръбопровод; — състояние на двигателното отделение.			X
		е) Системата на ВНГ/СПГ/ВПП или водород не е в съответствие с изискванията, някоя от частите на системата е дефектна ¹ .			X
6.1.4. Брони, странични защиты и защита срещу вклиняване на превозно средство, идващо отзад	Визуална проверка.	а) Хлабавост или повреда, която е вероятно да причини нараняване при докосване или контакт. Има опасност да паднат части; функционирането е сериозно засегнато.		X	X
		б) Устройство, което явно не е в съответствие с изискванията ¹ .		X	

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
6.1.5. Опора за резервно колело (ако е монтирана)	Визуална проверка.	а) Опората не е в добро състояние.	X		
		б) Опората е счупена или несигурна.		X	
		в) Ненадеждно закрепено на опората резервно колело Много сериозен риск от падане.		X	X
6.1.6. Механично прикачване и и устройство за теглене	Визуална проверка за износване и правилно функциониране, като се обърне особено внимание на монтираните устройства за безопасност и/или използване на измервателен уред.	а) Повреден, дефектен или пукнат елемент (ако не се използва). Повреден, дефектен или пукнат елемент (ако не се използва)		X	X
		б) Прекомерно износване на елемент. Преминава границата на износване.		X	X
		в) Дефектно закрепване. Хлабаво закрепване с много сериозен риск от падане.		X	X
		г) Липсващо или неправилно функциониращо устройство за безопасност.		X	
		д) Нефункциониращ индикатор за прикачване.		X	
		е) Закриване (когато не се използва) на табелата с регистрационния номер или на лампа. Регистрационният номер не се вижда (когато не се използва).	X	X	
		ж) Небезопасно изменение ³ (второстепенни части). Небезопасно изменение ³ (първостепенни части).		X	X
		з) Твърде слабо прикачване.		X	

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
6.1.7. Силово предаване	Визуална проверка.	а) Хлабави или липсващи скрепителни болтове. Хлабави или липсващи скрепителни болтове, до такава степен, че пътната безопасност е сериозно застрашена.		X	X
		б) Прекомерно износване на лагерите на междинния вал. Много сериозен риск от разхлабване или пукване.		X	X
		в) Прекомерно износване на карданните шарнири или трансмисионните вериги/колани. Много сериозен риск от разхлабване или пукване.		X	X
		г) Повредени гъвкави връзки. Много сериозен риск от разхлабване или пукване.		X	X
		д) Повреден или изкривен вал.		X	
		е) Пукнато или несигурно тяло на лагер. Много сериозен риск от разхлабване или пукване.		X	X
		ж) Силно повреден прахозащитен капак. Липсващ или пукнат прахозащитен капак.	X	X	
		з) Неправомерно изменение на силовото предаване.		X	
6.1.8. Опорни елементи за двигателя	Визуална проверка, без превозното средство непременно да е над канал или върху повдигателен механизъм.	Дефектни, явно и силно повредени опорни елементи. Хлабави или счупени опорни елементи.		X	X
6.1.9. Параметри на двигателя (X) ²	Визуална проверка и/или като се използва електронният интерфейс	а) Изменение на контролно устройство, засягащо безопасността и/или околната среда.		X	

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
		б) Изменение на двигател, засягащо безопасността и/или околната среда.			X
6.2. Кабина и каросерия					
6.2.1. Състояние	Визуална проверка.	а) Хлабава или повредена плоскост или част, която може да причини нараняване. Има вероятност да падне.		X	X
		б) Несигурна стойка на каросерията. Нарушена е стабилността.		X	X
		в) Влизане на пушек от двигателя или от отработилите газове. Опасност за здравето на лицата в превозното средство.		X	X
		г) Небезопасно изменение ³ . Недостатъчно отстояние от въртящи се или движещи се части и от пътя.		X	X
6.2.2. Рама	Визуална проверка над канал или върху повдигателен механизъм.	а) Каросерията или кабината са несигурни. Засегната е стабилността.		X	X
		б) Каросерията/кабината явно не е разположена точно върху шасито.		X	
		в) Несигурно или липсващо закрепване на каросерията/кабината към шасито или към напречни греди и ако е симетрично. Несигурно или липсващо закрепване на каросерията/кабината към шасито или към напречни греди до такава степен, че пътната безопасност е сериозно застрашена.		X	X
		г) Прекомерна корозия на местата на закрепване върху носещата каросерия. Нарушена е стабилността.		X	X

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
6.2.3. Врати и брави на вратите	Визуална проверка..	а) Вратата не се отваря или затваря нормално.		X	
		б) Вероятност врата да се отвори неумишлено или да не остане затворена (плъзгащи се врати). Вероятност врата да се отвори неумишлено или да не остане затворена. (врати с радиално отваряне).		X	X
		в) Повредена врата, панта, брава или стойка. Липсваща или хлабава врата, панта, брава или стойка.	X	X	
6.2.4. Под	Визуална проверка над канал или върху повдигателен механизъм.	Подът е несигурен или силно повреден. Недостатъчна стабилност.		X	X
6.2.5. Седалка на водача	Визуална проверка.	а) Седалка с дефектна структура. Хлабава седалка.		X	X
		б) Механизмът за регулиране не функционира правилно. Седалката се движи или облегалката не може да бъде фиксирана.		X	X
6.2.6. Други седалки	Визуална проверка.	а) Седалките са дефектни или несигурни. (второстепенни части) Седалките са дефектни или несигурни. (основни части)	X		X
		б) Седалките не са монтирани в съответствие с изискванията ¹ . Надвишен е разрешеният брой седалки; разположението не съответства на одобреното.	X	X	
6.2.7. Органи за управление	Визуална проверка и проверка на функционирането.	Орган за управление, необходим за безопасната експлоатация на превозното средство, не функционира безупречно. Засегнато е безопасното управление		X	X

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
6.2.8. Стъпала за кабината	Визуална проверка.	а) Несигурно стъпало или площадка на стъпало. Недостатъчна стабилност.	X	X	
		б) Стъпало или площадка на стъпало е в състояние, което може да причини нараняване на ползвателите.		X	
6.2.9. Други вътрешни и външни приспособления и оборудване	Визуална проверка.	а) Дефектно закрепване на друго приспособление или оборудване.		X	
		б) Друго приспособление или оборудване, което не е в съответствие с изискванията ¹ . Има вероятност монтираните части да причинят наранявания; засегнато е безопасното функциониране.	X	X	
		в) Теч от хидравлично оборудване. Прекомерно изпускане на опасни вещества.	X	X	
6.2.10. Калобрани, устройства за предотвратяване на пръскането	Визуална проверка.	а) Липсващи, хлабави или силно корозирали. Могат да причинят нараняване; има опасност да паднат.	X	X	
		б) Недостатъчно отстояние от гума/колело (предотвратяване на пръскането). Недостатъчно отстояние от гума/колело. (калобрани)	X	X	
		в) Не са в съответствие с изискванията ¹ . Недостатъчно покриване на протектора на гумата.	X	X	
6.2.11. Стойки	Визуална проверка.	а) Липсващи, хлабави или силно корозирали.		X	
		б) Не са в съответствие с изискванията ¹ .		X	
		в) Риск от разгъване, когато превозното средство е в движение.			X

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
6.2.12. Дръжки и подложки за крака	Визуална проверка.	а) Липсващи, хлабави или силно корозирали.		X	
		б) Не са в съответствие с изискванията ¹ .		X	
7. ДРУГО ОБОРУДВАНЕ					
7.1. Обезопасителни колани/закопчалки и системи за обезопасяване					
7.1.1. Надеждност на монтажа на обезопасителните колани/закопчалки	Визуална проверка.	а) Силно повредена точка на закрепване. Засегната е стабилността.		X	X
		б) Точката на закрепване е хлабава.		X	
7.1.2. Състояние на обезопасителните колани/закопчалки	Визуална проверка и проверка на функционирането.	а) Липсващ или немонтиран задължителен обезопасителен колан.		X	
		б) Повреден обезопасителен колан. Срез или признак за прекомерно разтягане.	X	X	
		в) Обезопасителен колан, нефункциониращ в съответствие с изискванията ¹ .		X	
		г) Повреден или нефункциониращ нормално обезопасителен колан/закопчалка.		X	
		д) Повреден или нефункциониращ нормално механизъм за прибиране на обезопасителен колан.		X	
7.1.3. Ограничител на натоварването от обезопасителни колани	Визуална проверка и/или като се използва електронният интерфейс.	а) Явно липсващ или неподходящ за превозното средство ограничител на натоварването.		X	
		б) Системата показва неизправност чрез електронния интерфейс на превозното средство.			X

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
7.1.4. Обтегачи за обезопасителните колани	Визуална проверка и/или като се използва електронният интерфейс.	а) Явно липсващ или неподходящ за превозното средство обтегач.		X	
		б) Системата показва неизправност чрез електронния интерфейс на превозното средство.			X
7.1.5. Въздушна възглавница	Визуална проверка и/или като се използва електронният интерфейс.	а) Явно липсващи или неподходящи за превозното средство въздушни възглавници.		X	
		б) Системата показва неизправност чрез електронния интерфейс на превозното средство.			X
		в) Явно нефункционираща въздушна възглавница		X	
7.1.6. Допълнителни предпазни системи	Визуална проверка на индикаторната лампа за неизправност и/или като се използва електронният интерфейс	а) Съответната индикаторна лампа показва някаква неизправност на системата.		X	
		б) Системата показва неизправност чрез електронния интерфейс на превозното средство.			X
7.2. Пожарогасител (X) ²	Визуална проверка.	а) Липсва.		X	
		б) Не са в съответствие с изискванията ¹ . Ако се изисква (напр. в таксите, автобуси за градски и междуградски транспорт, и т.н.)	X		X
7.3. Ключалки и устройство против кражба	Визуална проверка и проверка на функционирането	а) Устройството не функционира, за да предотврати привеждането в движение на превозното средство.	X		
		б) Наличие на дефект. Неумишлено заключване или блокиране.		X	X
7.4. Предупредителен триъгълник (ако се изисква) (X) ²	Визуална проверка.	а) Липсващ или некомплектован.	X		
		б) Не са в съответствие с изискванията ¹ .	X		

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
7.5. Апгечка (ако се изисква) (X) ²	Визуална проверка.	Липсваща, некомплектована или не е в съответствие с изискванията ¹ .	X		
7.6. Фиксиращи клинове (групчета) за колелата (ако се изискват) (X) ²	Визуална проверка.	Липсват или не са в добро състояние, с недостатъчна стабилност или размери.		X	
7.7. Звуково предупредително устройство	Визуална проверка и проверка на функционирането.	а) Не функциониране правилно. Не функционира изобщо.	X	X	
		б) Несигурен орган за управление.	X		
		в) Не са в съответствие с изискванията ¹ . Има вероятност издаваният звук да бъде сбъркан с акустичните сигнали от крайните устройства на системата за ранно предупреждение и оповестяване.	X	X	
7.8. Скоростомер	Визуална проверка или проверка на функционирането по време на изпитване на пътя или чрез електронни средства.	а) Не е монтиран в съответствие с изискванията ¹ . Липсва (ако се изисква).	X	X	
		б) Функционирането е нарушено. Не функционира.	X	X	
		в) Не е възможно осветяването му в достатъчна степен. Изобщо не е възможно да бъде осветен.	X	X	
7.9. Тахограф (ако е монтиран/ако се изисква)	Визуална проверка.	а) Не е монтиран в съответствие с изискванията ¹ .		X	
		б) Не функционира.		X	
		в) Повредени или липсващи пломби.		X	

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
		г) Липсваща, нечетлива или неактуална монтажна табела.		X	
		д) Явно вмешателство или манипулация.		X	
		е) Размерът на гумите е несъвместим с параметрите на калибриране.		X	
7.10. Устройство за ограничаване на скоростта (ако е монтирано/ако се изисква)	Визуална проверка и проверка на функционирането, ако се разполага със съответно оборудване.	а) Не е монтирано в съответствие с изискванията ¹ .		X	
		б) Явно не функционира.		X	
		в) Неправилно зададена скорост (ако се проверява).		X	
		г) Повредени или липсващи пломби.		X	
		д) Липсваща или нечетлива клибровъчна табелка.		X	
		е) Размерът на гумите е несъвместим с параметрите на калиброване.		X	
7.11. Километропоказател, ако има такъв (X) ²	Визуална проверка и/или като се използва електронният интерфейс.	а) Явно манипулиран (измама) с цел намаляване или невярно представяне на записаното разстояние на превозното средство.		X	
		б) Очевидно не функционира.		X	
7.12. Електронно управление на стабилността (ESC), ако е монтирано/ако се изисква	Визуална проверка и/или като се използва електронният интерфейс.	а) Липсващи или повредени датчици за оборотите на колелата.		X	
		б) Повредени електрически връзки.		X	
		в) Липсващи или повредени други елементи		X	

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
		г) Повреден или нефункциониращ нормално превключвател.		X	
		д) Съответната индикаторна лампа показва някаква неизправност на системата.		X	
		е) Системата показва неизправност чрез електронния интерфейс на превозното средство.		X	

8. ВРЕДНО ВЪЗДЕЙСТВИЕ

8.1. Шум

8.1.1. Система за намаляване на шума	Субективна оценка (освен ако техническият специалист прецени, че нивото на шума може да е на границата на допустимото, в този случай може да бъде извършено измерване на шума от автомобил на място, като се използва шумомер).	а) Нивото на шума превишава допустимото съгласно изискванията ¹ .		X	
		б) Част от системата за намаляване на шума е хлабава, повредена, неправилно монтирана, липсваща или явно изменена по начин, който би оказал неблагоприятно въздействие върху нивото на шума. Много сериозен риск от падане.		X	X

8.2. Емисии на отработили газове

8.2.1. Емисии от двигатели с положително електрическо запалване

8.2.1.1. Оборудване за контрол на емисиите на отработили газове	Визуална проверка	а) Монтираното от производителя оборудване за контрол на емисиите липсва или е явно дефектно.		X	
		б) Изпускания, които биха повлияли значително върху измерванията на емисиите.		X	

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
8.2.1.2. Емисии на газове	<p>— за превозни средства до екологични категории Евро 5 и Евро V ⁽⁷⁾</p> <p>Измерване с газоанализатор за отработили газове в съответствие с изискванията¹ или прочитане на данните от СБД. Проверката на емисиите от ауспуха е стандартният метод на оценка на емисиите на отработени газове. Въз основа на оценка на еквивалентността и отчитайки съответното законодателство за одобрение на типа, държавите членки могат да разрешат използването на СБД в съответствие с препоръките на производителя и останалите изисквания.</p> <p>— за превозни средства до екологични категории Евро 6 и Евро VI ⁽⁸⁾:</p> <p>Измерване с газоанализатор за отработили газове в съответствие с изискванията¹ или прочитане на данните от СБД в съответствие с препоръките на производителя и останалите изисквания¹.</p> <p>Измерванията не са приложими за двутактови двигатели.</p>	а) Или емисиите на газове превишават специфичното равнище, посочено от производителя;		X	
		б) или, ако липсва такава информация, емисиите на СО превишават:		X	
		<p>i) за превозни средства, които са без усъвършенствана система за контрол на емисиите,</p> <p>— 4,5 %, или</p> <p>— 3,5 %</p> <p>според датата на първоначална регистрация или въвеждане в експлоатация, както е посочено в изискванията¹</p>			
		<p>ii) за превозни средства с усъвършенствана система за контрол на емисиите,</p> <p>— при работа на двигателя на празен ход: 0,5 %</p> <p>— при работа на двигателя на празен ход с високи обороти: 0,3 %</p> <p>или</p> <p>— при работа на двигателя на празен ход: 0,3 % ⁽⁷⁾</p> <p>— при работа на двигателя на празен ход с високи обороти: 0,2 %</p> <p>според датата на първоначална регистрация или въвеждане в експлоатация, както е посочено в изискванията¹</p>			
		в) Коефициентът за ламбда е извън диапазона $1 \pm 0,03$ или не е в съответствие със спецификацията на производителя.		X	
	г) Показанието на СБД сочи значителна неизправност.		X		

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
8.2.2. Емисии от двигатели със запалване чрез съгъстяване					
8.2.2.1. Оборудване за контрол на емисиите на отработили газове	Визуална проверка	а) Монтираното от производителя оборудване за контрол на емисиите липсва или явно е дефектно.		X	
		б) Изпускания, които биха повлияли значително върху измерванията на емисиите		X	
8.2.2.2. Димност Превозни средства, регистрирани или въведени в експлоатация преди 1 януари 1980 г., са освободени от това изискване	<p>— за превозни средства до екологични категории Евро 5 и Евро V⁽⁹⁾:</p> <p>Измерване на димността на отработилите газове в режим на свободно ускоряване (ненатоварен двигател, от обороти на празен ход до обороти на прекратяване на подаването на гориво) със скоростен лост в неутрално положение и включен съединител или прочитане на данните от СБД. Проверката на емисиите от ауспуха е стандартният метод на оценка на емисиите на отработени газове. Въз основа на оценка на еквивалентността държавите членки могат да разрешат използването на СБД в съответствие с препоръките на производителя и останалите изисквания.</p> <p>— за превозни средства до екологични категории Евро 6 и Евро VI⁽¹⁰⁾:</p> <p>Измерване на димността на отработилите газове в режим на свободно ускоряване (ненатоварен двигател, от обороти на празен ход до обороти на прекратяване на подаването на гориво) със скоростен лост в неутрално положение и включен съединител или прочитане на данните от СБД в съответствие с препоръките на производителя и останалите изисквания¹.</p> <p>Привеждане на превозното средство към работна температура:</p> <p>1. Проверката на превозните средства може да бъде извършена без предварително привеждане към работна температура, въпреки че по съображения за безопасност трябва да се провери дали двигателят е горещ и е в задоволително състояние от механична гледна точка.</p>	а) За превозните средства с първоначална регистрация или въвеждане в експлоатация след датата, посочена в изискванията ¹ , димността превишава равнището, посочено върху табелката със спецификациите на превозното средство от производителя;		X	

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
	<p>2. Изисквания за привеждане към работна температура:</p> <p>i) двигателят трябва да е напълно загрят: например температурата на маслото на двигателя, измерена посредством сонда в тръбата за контролиране на нивото на маслото, трябва да е най-малко 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 най-малко еквивалентна стойност. Ако поради конфигурацията на превозното средство не е възможно да се извършат тези измервания, нормалната температура на работа на двигателя може да бъде установена по друг начин — например въз основа на работата на вентилатора за охлаждане на двигателя.</p> <p>ii) Изпускателната система трябва да се прочисти чрез най-малко три цикъла на свободно ускоряване или по равностоеен метод.</p>				
		<p>б) Когато липсва такава информация или изискванията¹ не позволяват използването на сравнителни стойности,</p> <p>— за двигатели с атмосферно пълнене: 2,5 m⁻¹,</p> <p>— за двигатели с турбокомпресор: 3,0 m⁻¹, или</p> <p>— за превозните средства, посочени в изискванията¹, или с първоначална регистрация или въвеждане в експлоатация след датата, посочена в изискванията¹, 1,5 m⁻¹ ⁽¹¹⁾ или 0,7 m⁻¹ ⁽¹²⁾</p>		X	

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
	<p>Процедура на проверка:</p> <p>1. Двигателят и турбокомпресорът, ако има такъв, трябва да работят на празен ход преди началото на всеки цикъл на свободно ускоряване. За двигателите на тежкотоварните дизелови автомобили това означава, че трябва да се изчака най-малко 10 секунди след отпускането на газта.</p> <p>2. В началото на всеки цикъл на свободно ускоряване педалът на газта трябва напълно 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 горивонагнетателната помпа.</p> <p>3. По време на всеки цикъл на свободно ускоряване двигателят трябва да достигне оборотите, при които се прекратява подаването на гориво, или — за превозни средства с автоматична скоростна кутия — до оборотите, определени от производителя, или ако те не са известни, две трети от оборотите, при които се прекратява подаването на гориво, преди педалът на газта да бъде отпуснат. Това може да се разбере, например, като се наблюдава режимът 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 категории M₂, M₃, N₂ и N₃.</p> <p>4. Превозните средства се обявяват за неизправни, само ако средноаритметичната от измерените стойности най-малко за трите последни цикъла на свободно ускоряване надвишава пределната допустима стойност. Тя може да се изчисли, като не се вземат предвид наблюдаваните стойности, които се отклоняват значително от измерената средна стойност, или да се получи по друг статистически метод, при който се отчита разсейването на измерените стойности. Държавите членки могат да ограничат броя на циклите, включени в проверката.</p>				

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
	5. За избягване на ненужни проверки, държавите членки могат да обявяват за неизправни превозните средства, за които измерените стойности значително превишават пределно допустимите, след по-малко от три цикъла на свободно ускоряване или след циклите на прочистване. Също за избягване на ненужни проверки, държавите членки могат да обявяват за изправни превозните средства, за които измерените стойности са значително по-ниски от пределно допустимите, след по-малко от три цикъла на свободно ускоряване или след циклите на прочистване.				
8.3. Потискане на електромагнитните смущения					
Радиосмущения (X) ²		Неизпълнени изисквания ¹ .	X		
8.4. Други елементи, свързани с околната среда					
8.4.1. Изтичане на течност		Прекомерно изтичане на течност, различна от вода, което е вероятно да навреди на околната среда или да породи риск за безопасността на други участници в движението. Постоянно се образуват капки, което представлява много сериозен риск.		X	X
9. ДОПЪЛНИТЕЛНИ ПРОВЕРКИ ЗА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА ОТ КАТЕГОРИИ M ₂ , и M ₃ , ПРЕВОЗВАЩИ ПЪТНИЦИ					
9.1. Врати					
9.1.1. Входни и изходни врати	Визуална проверка и проверка на функционирането.	а) Неправилно функциониране.		X	
		б) Лошо състояние. Може да причини нараняване.	X		X
		в) Неизправно аварийно управление.		X	
		г) Неизправно дистанционно управление на врати или неизправни предупредителни устройства.		X	
		д) Не са в съответствие с изискванията ⁽¹⁾ . Недостатъчна ширина на вратата.	X		X

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
9.1.2. Аварийни изходи	Визуална проверка и проверка на функционирането (ако е необходима)	а) Неправилно функциониране.		X	
		б) Нечетливи обозначения за аварийните изходи. Липсващи обозначения за аварийните изходи.	X	X	
		в) Липсва чукче за счупване на стъклото.	X		
		г) Не в съответствие с изискванията ⁽¹⁾ . Недостатъчна ширина или блокиран достъп.	X	X	
9.2. Система срещу изпотпяване на стъклата и срещу обледеняване (X) ²	Визуална проверка и проверка на функционирането	а) Не функционира нормално. Засяга безопасната експлоатация на превозното средство.	X	X	
		б) Емисия на токсични или отработили газове в кабината на водача или в купето за пътници. Опасност за здравето на лицата в превозното средство.		X	X
		в) Системата срещу обледеняване е неисправна (ако е задължителна).		X	
9.3. Вентилационна и отоплителна система (X) ²	Визуална проверка и проверка на функционирането	а) Неправилно функциониране. Опасност за здравето на лицата в превозното средство.	X	X	
		б) Емисия на токсични или отработили газове в кабината на водача или в купето за пътници. Опасност за здравето на лицата в превозното средство.		X	X
9.4. Седалки					
9.4.1. Седалки за пътници (включително седалки за придружаващ персонал)	Визуална проверка	Стъгаемите седалки не функционират автоматично (ако са позволени). Блокират аварийен изход.	X	X	
9.4.2. Седалка на водача (допълнителни изисквания)	Визуална проверка	а) Неизправни специални устройства, като например екран срещу заслепяване. Полезрението е нарушено.	X	X	
		б) Защитата на водача не е надеждна или не е в съответствие с изискванията ¹ . Може да причини нараняване..	X	X	

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
9.5. Вътрешно осветление и устройства за показване на местоназначението (X) ²	Визуална проверка и проверка на функционирането	Устройството е неизправно или не в съответствие с изискванията ¹ Не функционира.	X	X	
9.6. Проходи, пространство за правостоящи пътници	Визуална проверка	а) Несигурен под. Засегната е стабилността.		X	X
		б) Неизправни релси или дръжки за хващане. Ненадеждни или неизползваеми.	X	X	
		в) Не са в съответствие с изискванията ¹ . Недостатъчна ширина или пространство.	X	X	
9.7. Стълби и стъпала	Визуална проверка и проверка на функционирането (ако е необходима)	а) Лошо състояние. Повредени. Засегната е стабилността.	X	X	X
		б) Прибиращите се стъпала не функционират правилно.		X	
		в) Не в съответствие с изискванията ⁽¹⁾ . Недостатъчна ширина или прекомерна височина.	X	X	
9.8. Система за комуникация с пътниците (X) ²	Визуална проверка и проверка на функционирането.	Неизправна система. Не функционира.	X	X	
9.9. Надписи (X) ²	Визуална проверка.	а) Липсващ, грешен или нечетлив надпис.	X		
		б) Не в съответствие с изискванията ⁽¹⁾ . Невярна информация.	X	X	
9.10. Изисквания относно превоза на деца (X) ²					
9.10.1. Врати	Визуална проверка	Защитата на вратите не е в съответствие с изискванията ¹ за тази форма на превоз.		X	
9.10.2. Сигнално и специално оборудване	Визуална проверка	Липсва сигнално или специално оборудване или то не е в съответствие с изискванията ¹ .	X		

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
9.11. Изисквания относно превоза на лица с увреждания (X) ²					
9.11.1. Врати, рампи и подемноци	Визуална проверка и проверка на функционирането	а) Неправилно функциониране. Засегнато е безопасното управление.	X	X	
		б) Влошено състояние. Засегната е стабилността; може да причини нараняване.	X	X	
		в) Неизправен(ни) орган(и) за управление Засегнато е безопасното управление.	X	X	
		г) Неизправно(и) предупредително(и) устройство(а). Не функционира(т).	X	X	
		д) Не са в съответствие с изискванията ¹ .		X	
9.11.2. Система за обездвижване на инвалидните колички	Визуална проверка и проверка на функционирането, ако е необходима	а) Неправилно функциониране. Засегнато е безопасното управление.	X	X	
		б) Влошено състояние. Засегната е стабилността; може да причини нараняване	X	X	
		в) Неизправен(ни) орган(и) за управление Засегнато е безопасното управление.	X	X	
		г) Не са в съответствие с изискванията ¹ .		X	
9.11.3. Сигнално и специално оборудване	Визуална проверка	Липсва сигнално или специално оборудване или то не е в съответствие с изискванията ⁽¹⁾ .		X	
9.12. Друго специално оборудване (X) ²					
9.12.1. Инсталации за приготвяне на храна	Визуална проверка	а) Инсталацията не е в съответствие с изискванията ¹ .		X	
		б) Инсталацията е повредена до такава степен, че е опасна за ползване.		X	

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
9.12.2. Санитарна инсталация	Визуална проверка	Инсталацията не е в съответствие с изискванията ¹ . Може да причини нараняване.	X	X	
9.12.3. Други устройства (например аудиовизуални системи)	Визуална проверка	Не са в съответствие с изискванията ¹ . Засягат безопасната експлоатация на превозното средство.	X	X	

(¹) Категории превозни средства, които попадат извън обхвата на настоящата директива, са включени като насоки.

(²) 43 % за полуремаркета, получили одобрение преди 1 януари 2012 г.

(³) 48 % за превозни средства, които не са оборудвани с антиблокираща спирачна уредба (ABS) или са преминали одобрение на типа преди 1 октомври 1991 г.

(⁴) 45 % за превозни средства, регистрирани след 1988 г. или от датата, посочена в изискванията — взема се по-късната от двете дати.

(⁵) 43 % за полуремаркета и ремаркета с теглици, регистрирани след 1988 г., или от датата, посочена в изискванията — взема се по-късната от двете дати.

(⁶) Напр. 2,5 m/s² за превозни средства от категории N₁, N₂ и N₃, регистрирани за първи път след 1.1.2012 г.

(⁷) С получено одобрение на типа в съответствие с Директива 70/220/ЕИО, Регламент (ЕО) № 715/2007, приложение I, таблица 1 (Евро 5), Директива 88/77/ЕИО и Директива 2005/55/ЕО.

(⁸) С получено одобрение на типа в съответствие с Регламент (ЕО) № 715/2007, приложение I, таблица 2 (Евро 6) и Регламент (ЕО) № 595/2009 (Евро VI).

(⁹) С получено одобрение на типа в съответствие с Директива 70/220/ЕО /2007, приложение I, таблица 1 (Евро 5) към Регламент (ЕО) № 715/2007, Директива 88/77/ЕО и Директива 2005/55/ЕО.

(¹⁰) С получено одобрение на типа в съответствие с приложение I, таблица 2 (Евро 6) към Регламент (ЕО) № 715/2007 и Регламент (ЕО) № 595/2009 (Евро VI).

(¹¹) Одобрено за съответния тип в съответствие с пределно допустимите стойности в ред Б, раздел 5.3.1.4 от приложение I към Директива 70/220/ЕИО, изменена с Директива 98/69/ЕО или по-късно; ред Б1, Б2 или В, раздел 6.2.1 от приложение I към Директива 88/77/ЕИО, или за превозни средства, първоначално регистрирани или въведени в експлоатация след 1 юли 2008 г.

(¹²) Одобрено за съответния тип в съответствие с пределно допустимите стойности от таблица 2 от приложение I към Регламент (ЕО) № 715/2007 (Евро 6). Одобрено за съответния тип съгласно (ЕО) № 595/2009 (Евро VI).

БЕЛЕЖКИ:

¹ Под „изисквания“ се имат предвид изискванията за одобрение на типа към датата на одобрението, на първоначалната регистрация или на първоначалното въвеждане в експлоатация, както и задълженията за модернизирани или националното законодателство на държавата на регистрацията. Тези причини за неизправност са приложими единствено когато е проверено съответствието с изискванията.

² (X) указва елементи, които са свързани със състоянието на превозното средство и неговата годност за използване на пътя, но не са считани за съществени при проверка на техническата изправност.

³ Небезопасно изменение на елемент означава изменение, водещо до намалена безопасност на движение на превозното средство по пътищата или оказващо непропорционално неблагоприятно въздействие върху околната среда.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

МИНИМАЛНО СЪДЪРЖАНИЕ НА УДОСТОВЕРЕНИЕ ЗА ТЕХНИЧЕСКА ИЗПРАВНОСТ

Удостоверението за техническа изправност, издадено след преглед на проверка на техническата изправност, обхваща най-малко следните елементи, предшествани от съответните хармонизирани кодове на Съюза:

- 1) Идентификационен номер на превозното средство (VIN или номер на шаси)
 - 2) Регистрационен номер върху табелите на превозното средство и обозначение на държавата на регистрация
 - 3) Място и дата на проверката
 - 4) Показание на километропоказателя, ако има такъв, към момента на проверката
 - 5) Клас на превозното средство, ако има такъв
 - 6) Установени неизправности и нивото на тяхната сериозност.
 - 7) Резултат от проверката на техническата изправност
 - 8) Дата на следващата проверка за техническа изправност или дата на изтичане на настоящия сертификат, освен ако тази информация не се предоставя по друг начин
 - 9) Наименование на организацията или центъра, извършващ проверката, и подпис или идентификация на техническия специалист, отговорен за проверката.
 - 10) Друга информация
-

ПРИЛОЖЕНИЕ III

МИНИМАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ КЪМ СЪОРЪЖЕНИЯТА И ОБОРУДВАНЕТО ЗА ИЗВЪРШВАНЕ НА ПРЕГЛЕДИ

I. Съоръжения и оборудване

Прегледите за проверка на техническата изправност, предприети в съответствие с препоръчителните методи, посочени в приложение I, се извършват, като се използват подходящи съоръжения и оборудване. Това може да включва, по целесъобразност, използването на подвижни инсталации за извършване на прегледи. Необходимото оборудване за извършване на прегледи ще зависи от категорията на превозните средства, които подлежат на прегледи, както е описано в таблица I. Съоръженията и оборудването отговарят на следните минимални изисквания:

- 1) Съоръжение за извършване на прегледи с достатъчно пространство за оценка на превозни средства, отговарящо на необходимите изисквания относно здравето и безопасността;
- 2) Изпитвателна лента за движение с достатъчна ширина за всеки преглед, канал или подежник, а за превозни средства с максимална маса надхвърляща 3,5 тона — устройство за повдигане на превозни средства върху една от осите, оборудвано с подходящо осветление и, когато е необходимо, с устройства за аерация;
- 3) За преглед на всяко превозно средство — ролков спирачен стенд за спирачки с възможности за измерване, визуализиране и записване на спирачните сили и въздушното налягане в пневматичните спирачни уредби в съответствие с приложение А към стандарт ISO 21069-1 за техническите изисквания към ролковия спирачен стенд за спирачки или равностойни стандарти;
- 4) За прегледи на превозни средства с максимална маса ненадхвърляща 3,5 тона — ролков спирачен стенд за спирачки по точка 3, който може да не включва визуализиране и записване на спирачните сили, усилието върху педала и въздушното налягане в пневматичните спирачни уредби;

или

Лентов спирачен стенд за спирачки, равностоеен на ролковия спирачен стенд за спирачки в съответствие с точка 3, който може да не включва записване на спирачните сили, усилието върху педала и въздушното налягане в пневматичните спирачни уредби;

- 5) Уред за измерване на отрицателно ускорение, като инструментите, правещи периодични измервания, следва да записват/съхраняват данните от измерванията най-малко 10 пъти в секунда;
- 6) Съоръжения за проверка на пневматични спирачни уредби като манометри, съединители и маркучи;
- 7) Измервателно устройство за натоварвания на колела/оси за определяне на натоварвания на оси (незадължителни съоръжения за измерване на натоварвания на две колела като накладки за натоварвания на колела и накладки за натоварвания за оси);
- 8) Устройство за проверка на окачването на осите и колелата (детектор за свободния ход на колелото) без повдигане на оста, което отговаря на следните изисквания:
 - a) Устройството трябва да бъде оборудвано с най-малко две площадки с механизирано управление, които могат да бъдат задвижвани в противоположни посоки както надлъжно, така и напречно;
 - b) Движението на площадките трябва да може да бъде контролирано от изпитващия от мястото на изпитването;
 - в) За превозни средства с максимална маса надхвърляща 3,5 тона площадките отговарят на следните технически изисквания:

— Движение в надлъжно и напречно направление най-малко 95 mm,

— Движение в надлъжно и напречно направление със скорост 5 cm/s до 15 cm/s;

- 9) Измервател на нивото на шума, клас II, ако се измерва нивото на шума;
- 10) Анализатор на 4 вида отработили газове, в съответствие с Директива 2004/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁾;
- 11) Устройство за измерване на коефициента на поглъщане с достатъчна точност;
- 12) Устройство за насочване на предните фарове, позволяващо проверка на настройката на предните фарове съгласно разпоредбите за настройка на предни фарове на моторни превозни средства (Директива 76/756/ЕИО), границата между светло и тъмно следва да бъде ясно разпознаваема на дневна светлина (без пряка слънчева светлина);
- 13) Устройство за измерване на дълбочината на протектора на гума;
- 14) Устройство за свързване към електронния интерфейс на превозното средство, например четящо устройство на СБД;
- 15) Устройство за установяване на теч на ВНГ/СПГ/ВПП, ако такива превозни средства се подлагат на преглед.

Всяко от посочените по-горе устройства може да се комбинира с друго, така че да образуват едно съставно устройство, при условие че това не засяга точността на всяко от устройствата.

II. Калибриране на оборудване, използвано за измервания

Освен ако не е посочено друго в съответното законодателство на Съюза, интервалът между две последователни калибрания не може да надхвърля:

- i) 24 месеца за измерване на тежест, налягане и ниво на шума,
- ii) 24 месеца за измерване на сили,
- iii) 12 месеца за измерване на емисии на газове.

⁽¹⁾ Директива 2004/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 31 март 2004 г. относно измервателните уреди (ОВ L 135, 30.4.2004 г., стр. 1).

Таблица I⁽¹⁾

Минимално оборудване, необходимо за целите на извършването на преглед за проверка на техническата изправност

Превозни средства		Категория		Оборудване, необходимо за всеки елемент, посочен в раздел I														
	Максимална маса			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1. Мотоциклети			1															
		L1e	P	x								x	x		x	x	x	
		L3e,L4e	P	x								x	x		x	x	x	
		L3e,L4e	D	x								x		x	x	x	x	
		L2e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L2e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L5e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L5e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L6e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L6e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L7e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L7e	D	x	x							x		x	x	x	x	
2. Превозни средства за превоз на пътници																		

Минимално оборудване, необходимо за целите на извършването на преглед за проверка на техническата изправност

Превозни средства		Категория		Оборудване, необходимо за всеки елемент, посочен в раздел I														
	Максимална маса			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	До 3 500 kg	M ₁ ,M ₂	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	До 3 500 kg	M ₁ ,M ₂	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	> 3 500 kg	M ₂ ,M ₃	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	M ₂ ,M ₃	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
3. Превозни средства за превоз на товари																		
	До 3 500 kg	N ₁	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	До 3 500 kg	N ₁	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	> 3 500 kg	N ₂ ,N ₃	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	N ₂ ,N ₃	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
4. Специални превозни средства, произлизащи от превозно средство от категория N, T5																		
	Up to 3 500 kg	N ₁	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Up to 3 500 kg	N ₁	D	x	x		x					x		x	x	x	x	

Минимално оборудване, необходимо за целите на извършването на преглед за проверка на техническата изправност

Превозни средства		Категория		Оборудване, необходимо за всеки елемент, посочен в раздел I														
	Максимална маса			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	> 3 500 kg	N ₂ ,N ₃ ,T5	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	N ₂ ,N ₃ ,T5	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
5. Ремарке	Up to 750 kg	O ₁		x													x	
	> 750 to 3 500 kg	O ₂		x	x		x										x	
	> 3 500 kg	O ₃ ,O ₄		x	x	x			x	x	x						x	

(¹) Категориите на превозните средства, които не попадат в обхвата на настоящата директива, са включени за ръководство.

¹ P...бензин (с положително електрическо запалване); D... дизел (с компресорно запалване)

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

МИНИМАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ ПО ОТНОШЕНИЕ НА ПРОФЕСИОНАЛНА КОМПЕТЕНТНОСТ, ОБУЧЕНИЕ И СЕРТИФИЦИРАНЕ НА ТЕХНИЧЕСКИТЕ СПЕЦИАЛИСТИ

1. Професионална компетентност

Преди даден кандидат за длъжността технически специалист да получи разрешение да извършва периодични прегледи за проверка на техническата изправност, държавите членки или компетентните органи проверяват дали същият:

а) притежава професионална квалификация, която удостоверява знания и разбиране, свързани с пътните превозни средства, в следните области:

- механика
- динамика
- динамика на превозното средство
- двигатели с вътрешно горене
- материали и преработка на материали
- електроника
- електротехника
- електронни компоненти на превозното средство
- информационно-технологични приложения.

б) притежава най-малко три години документиран професионален опит или равностоен на него, като документирано наставничество или учебни занимания, както и подходящо обучение в посочената по-горе област, свързана с пътното превозно средство.

2. Първоначално и опреснително обучение

Държавите членки или компетентните органи гарантират, че техническите специалисти получават подходящо първоначално и опреснително обучение или минават подходящ изпит, включващи теоретични и практически елементи, за да бъдат оправомощени да извършват прегледи за проверка на техническата изправност.

Минималното съдържание на първоначалното и опреснителното обучение или подходящия изпит включва следните теми:

а) първоначално обучение или подходящ изпит

Първоначалното обучение, предоставено от държавата членка или от оправомощен център за обучение на държавата членка, обхваща най-малко следните теми:

- и) технология на превозните средства:
 - спирачни уредби,
 - кормилни уредби,
 - полезрение,
 - светлинна уредба, светлини и електронни компоненти,
 - оси, колела и гуми,
 - шаси и каросерия,
 - вредно въздействие и емисии,
 - допълнителни изисквания за специални превозни средства,

- ii) методи за извършване на прегледи;
 - iii) оценка на неизправностите;
 - iv) правни режими, приложими относно състоянието на подлежащото на одобрение превозно средство;
 - v) правни режими относно прегледите за проверка на техническата изправност;
 - vi) административни разпоредби, свързани с одобрението, регистрацията и прегледа за проверка на техническата изправност на превозното средство;
 - vii) информационно-технологични приложения, свързани с прегледите и администрацията.
- б) опреснително обучение или подходящ изпит

Държавите членки гарантират, че техническите специалисти получават редовно опреснително обучение или минават подходящ изпит, предоставени или организирани от държавата членка или от оправомощен център за обучение на държавата членка.

Държавите членки гарантират, че съдържанието на опреснителното обучение или подходящия изпит позволява на техническите специалисти да поддържат и опресняват необходимите познания и умения във връзка с темите, посочени в буква а), подточки i) — vii) по-горе.

3. Свидетелство за компетентност

Свидетелството, или равностоен документ, издаден на технически специалист, оправомощен да извършва прегледи за проверка на техническата изправност, съдържа най-малко следната информация:

- идентификация на техническия специалист (собствено име, фамилно име);
 - категории превозни средства, за които техническият специалист е оправомощен да извършва прегледи за проверка на техническата изправност;
 - наименование на издаващия орган;
 - дата на издаване.
-

ПРИЛОЖЕНИЕ V

ОРГАНИ ЗА НАДЗОР

Правилата и процедурите, отнасящи се до органите за надзор, създадени от държавите членки съгласно член 14, са в съответствие със следните минимални изисквания:

1. Задачи и дейности на органите за надзор

Органите за надзор изпълняват най-малко следните задачи:

а) Упражняване на надзор върху на контролно-техническите пунктове:

- проверка на съответствието на помещенията и оборудването за извършване на прегледи с минималните изисквания;
- проверка на съответствието на лицето, получаващо разрешение, със задължителните изисквания;

б) Проверка на обучението и изпитването на техническите специалисти:

- проверка на първоначалното обучение на техническите специалисти;
- проверка на периодичното опреснително обучение на техническите специалисти;
- периодично опреснително обучение на технически специалисти от органа за надзор;
- провеждане или надзор над изпитите.

в) Одит:

- предварителен одит (преди издаване на разрешението) на центъра за прегледи;
- периодичен одит на центъра за прегледи;
- специален одит в случай на нередности;
- одит на центъра за обучение/изпити.

г) Наблюдение с използване на мерки като следните:

- повторен преглед на статистически обоснована извадка от проверени превозни средства;
- проверки по метода „таен клиент“ (mystery shopper checks) (използването на превозно средство с дефекти е по избор);
- анализ на резултатите от прегледи за проверка на техническата изправност (статистически методи);
- повторни изпитания след обжалване;
- разследване, свързано с подадени жалби.

д) Потвърждаване на резултатите от измерванията при прегледи за проверка на техническата изправност.

е) Предложение за отнемане или временно прекратяване на действието на издадените разрешения на контролно-технически пунктове и/или за технически специалисти при:

- когато пунктът или техническият специалист не отговаря на важно изискване за издаване на разрешение;
- когато са констатирани значителни нередности;
- когато съществуват продължително констатирани отрицателни резултати от одити;
- когато има загуба на добрата репутация от страна на пункта или на техническия специалист.

2. Изисквания по отношение на надзорния орган

Изискванията към персонала, нает от даден орган за надзор, обхващат следните области:

- техническа компетентност;
- непристрастност;
- стандарти за професионална квалификация и обучение.

3. Съдържание на правилата и процедурите

Всяка държава членка или неин компетентен орган установява съответните правила и процедури, които включват най-малко следните елементи:

а) Изисквания относно издаването на разрешение и надзора над контролно-техническите пунктове:

- заявление за получаване на разрешение за функциониране като контролно-технически пункт и;
- отговорности на контролно-технически пунктове;
- проверка(и) на място за спазването на всички изисквания преди издаването на разрешение;
- разрешение за контролно-технически пунктове;
- периодически извършване на проверки/одити на контролно-техническите пунктове;
- периодични проверки на контролно-техническите пунктове за да се установи дали те продължават да са в съответствие с приложимите правила и процедури;
- основани на доказателства внезапни специални проверки или одити на контролно-техническите пунктове;
- анализ на данни от прегледи, за да се установи дали съществуват доказателства за несъответствие с приложимите правила и процедури;
- отнемане или временно прекратяване на валидността на издадените разрешения на контролно-технически пунктове.

б) Технически специалисти в контролно-техническите пунктове:

- изисквания за сертифициране на технически специалисти;
- първоначално и опреснително обучение и изпити;
- отнемане или временно прекратяване на валидността на удостоверения на технически специалисти.

в) Оборудване и помещения:

- изисквания към оборудването за извършване на прегледи;
- изисквания към помещенията за извършване на прегледи;
- изисквания за обозначаване;
- изисквания за поддръжка и калибриране на оборудване за извършване на прегледи;
- изисквания към компютризираните системи.

г) Органи за надзор:

- правомощия на органите за надзор;
 - изисквания, приложими към персонала на органите за надзор;
 - обжалвания и жалби.
-

ДИРЕКТИВА 2014/46/ЕС НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**от 3 април 2014 година****за изменение на Директива 1999/37/ЕО на Съвета относно документите за регистрация на превозни средства**

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 91 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

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

след консултация с Комитета на регионите,

в съответствие с обикновената законодателна процедура ⁽²⁾,

като имат предвид, че:

- (1) Прегледите за проверка на техническата изправност са част от по-широк режим, гарантиращ, че превозните средства се поддържат в безопасно и приемливо спрямо околната среда състояние по време на използването им. Този режим следва да предвижда периодични прегледи за проверка на техническата изправност на превозни средства и крайпътни технически проверки на превозни средства, използвани за търговска транспортна дейност, както и процедура за регистрация на превозните средства, позволяваща временното отнемане на разрешението превозното средство да се използва в пътното движение, когато превозното средство представлява непосредствен риск за пътната безопасност.
- (2) Регистрацията на превозното средство осигурява административно разрешение за началото на неговата експлоатация в пътното движение. Директива 1999/37/ЕО на Съвета ⁽³⁾ се прилага само към предоставянето на регистрация на превозните средства. Въпреки това, особено в случаи, когато използването на дадено превозно средство по пътища, отворени за обществено ползване би породило риск поради техническото му състояние, следва да бъде възможно разрешението за неговото ползване да бъде отнето за определен период от време. За да се намали административната тежест, произтичаща от временното отнемане, не е необходимо отново да се преминава през нова процедура за регистрация когато временното отнемане бъде отменено.
- (3) Следва да бъде въведено задължение за постоянно прекратяване на регистрацията на превозно средство, за което е постъпило известие, че превозното средство е определено като излязло от употреба съгласно Директива 2000/53/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁽⁴⁾. Държавите членки имат възможността да посочат в националното законодателство и други причини за прекратяване на регистрацията на превозно средство.
- (4) Дори когато регистрацията на дадено превозно средство е била прекратена, следва да бъде възможно да се съхрани сведение за тази регистрация.
- (5) За да се намали административната тежест и да се улесни обменът на информация между държавите членки, информацията, свързана с превозните средства, следва да се записва в електронен вид.
- (6) Настоящата директива не следва да възпрепятства дадена държава членка да разглежда електронните бази данни, които се съхраняват от нейните компетентни органи, като основен източник на информация за превозно средство, регистрирано на нейната територия. Следва да е възможно държавите членки да използват електронна мрежа, включваща данни от националните електронни бази данни, за да се улесни обменът на информация.
- (7) В случаите когато при преглед за проверка на техническата изправност се установят опасни неизправности и когато разрешението за ползване на превозното средство по пътищата, отворени за обществено ползване е било временно отнето, това временно отнемане следва да бъде записано, докато превозното средство не премине успешно нов преглед за проверка на техническата изправност.

⁽¹⁾ ОВ С 44, 15.2.2013 г., стр. 128.

⁽²⁾ Позиция на Европейския парламент от 11 март 2014 г. (все още непубликувана в Официален вестник) и решение на Съвета от 24 март 2014 г.

⁽³⁾ Директива 1999/37/ЕО на Съвета от 29 април 1999 г. относно документите за регистрация на превозни средства (ОВ L 138, 1.6.1999 г., стр. 57).

⁽⁴⁾ Директива 2000/53/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 18 септември 2000 година относно излезлите от употреба превозни средства (ОВ L 269, 21.10.2000 г., стр. 34).

- (8) За да се актуализират точка II. 4, второ тире и точка III. 1.A, буква б) от приложения I и II към Директива 1999/37/ЕО, в случай на разширяване на Съюза, както и за да се актуализира приложение I, точка II. 6, свързана с незадължителни елементи в случай на промяна на определенията или на съдържанието на сертификатите за съответствие в съответното европейско законодателство за одобрение на типа, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище. При подготовката и изготвянето на делегираните актове Комисията следва да осигури едновременното и своевременно предаване на съответните документи по подходящ начин на Европейския парламент и на Съвета.
- (9) Ето защо Директива 1999/37/ЕО следва да бъде съответно изменена,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Изменения на Директива 1999/37/ЕО

Директива 1999/37/ЕО се изменя както следва:

- 1) В член 1 първото изречение се заменя със следното:

„Настоящата директива се прилага за документите за регистрация на превозни средства, издавани от държавите членки.“;

- 2) Към член 2 се добавят следните букви:

„д) „временно отнемане на регистрация“: означава ограничен период от време, през който не е разрешено от държава членка превозното средство да се използва в пътното движение, след който период и при условие че основанията за временно отнемане вече не са приложими, ползването на превозното средство може да бъде разрешено отново, без това да включва нова процедура по регистрация;

е) „прекратяване на регистрация“: означава отмяната на разрешението, издадено от държава членка, превозното средство да се използва в пътното движение.“;

- 3) Към член 3 се добавят следните параграфи:

„4. Държавите членки записват в електронен вид данните за всички превозни средства, регистрирани на тяхна територия. Данните включват:

а) всички задължителни елементи съгласно приложение I, точка II.5, както и елементите от точки II.6 (j) и II.6 (V.7) и (V.9) от това приложение, когато данните са налични;

б) другите незадължителни данни, посочени в приложение I, или данните от сертификата за съответствие съгласно Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (*), когато е възможно;

в) резултатите от задължителните периодични прегледи за проверка на техническата изправност в съответствие с Директива 2014/45/ЕС на Европейския парламент и на Съвета (**) и срока на валидност на свидетелството за техническа изправност.

За целите на настоящата директива личните данни се обработват в съответствие с директиви 95/46/ЕО (***) и 2002/58/ЕО (****) на Европейския парламент и на Съвета.

5. Техническите данни за превозните средства се предоставят на компетентните органи или контролно-техническите пунктове за целите на периодичните прегледи за проверка на техническата изправност. Държавите членки могат да ограничат използването и разпространението на тези данни до контролно-техническите пунктове, за да се избегне злоупотреба с тях.

(*) Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 година за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр. 1).

(**) Директива 2014/45/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 г. относно периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета и за отмяна на Директива 2009/40/ЕО (ОВ L 127, 29.4.2014 г., стр. 51).

(***) Директива 95/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 октомври 1995 година за защита на физическите лица при обработването на лични данни и за свободното движение на тези данни (ОВ L 281, 23.11.1995 г., стр. 31).

(****) Директива 2002/58/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 12 юли 2002 година относно обработката на лични данни и защита на правото на неприкосновеност на личния живот в сектора на електронните комуникации (ОВ L 201, 31.7.2002 г., стр. 37).“;

4) Въмква се следният член:

„Член 3а

1. В случай, че компетентният орган на държавата членка получи известие за периодичен преглед за проверка на техническата изправност, показващо, че разрешението за използване на дадено превозно средство в пътно движение е временно отнето в съответствие с член 9 от Директива 2014/45/ЕС, временното отнемане се записва в електронен вид и се провежда допълнителен преглед за проверка на техническата изправност.

Временното отнемане остава в сила, докато превозното средство не премине успешно нов преглед за проверка на техническата изправност. При успешно преминаване на прегледа за проверка на техническата изправност компетентният орган незабавно разрешава пускането в движение на превозното средство. Не е необходим нов процес на регистрация.

Държавите членки или техните компетентни органи могат да приемат мерки с цел улесняване на повторната проверка на превозно средство, на което временно е отнето разрешението за използване в пътно движение. Тези мерки може да включват предоставянето на разрешение за ползване на пътищата, отворени за обществено ползване между мястото на ремонта и контролно-техническия пункт за целите на прегледа за проверка на техническа изправност.

2. Държавите членки могат да позволят на титуляря на удостоверение за регистрация да подаде заявление до компетентния орган за прехвърляне на регистрацията на новия собственик на превозното средство.

3. В случай, че компетентният орган на държава членка получи известие, че превозно средство е определено като излязло от употреба съгласно Директива 2000/53/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (*), регистрацията на същото превозно средство се анулира трайно и информацията относно това се добавя в електронния регистър.

(*) Директива 2000/53/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 18 септември 2000 г. относно излезлите от употреба превозни средства (ОВ L 269, 21.10.2000 г., стр. 34).“;

5) Към член 5 се добавя следният параграф:

„3. Без да се засягат разпоредбите на член 5, параграф 4 и член 8, параграф 3 от Директива 2014/45/ЕС, държавите членки признават по принцип валидността на удостоверението за техническа изправност в случай на промяна на собственика на превозното средство с валидно доказателство за периодичен преглед за проверка на техническата изправност.“;

6) Членове 6 и 7 се заменят със следното:

„Член 6

На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 7, за да изменя:

- точка II. 4, второ тире и точка III. 1.A, буква б) от приложения I и II, в случай на разширяване на Съюза,
- точка II.6 от приложение I, свързано с незадължителни елементи в случай на промяна на определенията или съдържанието на сертификатите за съответствие в съответното законодателство на Съюза за одобрение на типа.

Член 7

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.
2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 6, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от 19 май 2014 г. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.
3. Делегирането на правомощия, посочено в член 6, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. То поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна, посочена в решението дата. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.
4. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно Европейския парламент и Съвета.
5. Делегиран акт, приет съгласно член 6, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца, след нотифицирането на акта на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.“;

7) Член 9 се заменя със следния текст:

„Член 9

Държавите членки си помагат взаимно при прилагането на настоящата директива. Те могат да обменят информация на двустранно и многостранно ниво и по-специално за проверка, преди всяка регистрация на превозно средство, на правния статут на последното, при необходимост, в държавата членка, в която то е било регистрирано преди това. Тези проверки могат да включват в частност използването на електронна мрежа, включваща данни от националните електронни бази данни, за да се улесни обменът на информация.“;

8) Към точка II.6 от приложение I се добавя следният текст:

„X) доказателство за преминаване на преглед за проверка на техническата изправност, дата на следващия преглед за проверка на техническата изправност или на изтичане на настоящия сертификат.“

Член 2

Транспониране

1. Държавите членки приемат и публикуват законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими за да се съобразят с настоящата директива, най-късно до 20 май 2017 г. Те незабавно информират Комисията за това.

Те прилагат тези мерки от 20 май 2018 г.

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

2. Държавите членки съобщават на Комисията текстовете на основните мерки от националното законодателство, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

*Член 3***Влизане в сила**

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

*Член 4***Адресати**

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Брюксел на 3 април 2014 година.

За Европейския парламент

Председател

M. SCHULZ

За Съвета

Председател

D. KOURKOULAS

ДИРЕКТИВА 2014/47/ЕС НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**от 3 април 2014 година****относно крайпътната техническа проверка на изправността на търговски превозни средства, които се движат на територията на Съюза, и за отмяна на Директива 2000/30/ЕО****(текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 91 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

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

след консултация с Комитета на регионите,

в съответствие с обикновената законодателна процедура ⁽²⁾,

като имат предвид, че:

- (1) В своята Бяла книга от 28 март 2011 г., озаглавена „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ Комисията постави като цел постигането на нулева смъртност при пътния транспорт („zero-vision“), до която Съюзът следва да се доближи до 2050 г. За да се постигне тази цел, от технологиите в автомобилостроенето се очаква съществен принос за подобряването на безопасността на пътния транспорт.
- (2) В съобщението си, озаглавено „Към европейско пространство на пътна безопасност: насоки за политиката в областта на пътната безопасност през периода 2011—2020 г.“, Комисията предложи да се намали още веднъж наполовина броят на жертвите от пътнотранспортни произшествия в Съюза до 2020 г., считано от 2010 г. За да се постигне тази цел, Комисията определи седем стратегически цели и установи действия за подобряване на безопасността на превозните средства, стратегия за намаляване на броя на нараняванията и мерки за подобряване на безопасността на уязвимите участници в движението по пътищата, по-специално мотоциклетистите.
- (3) Прегледите за проверка на техническата изправност са част от по-широк режим, създаден, за да гарантира, че превозните средства се поддържат в безопасно и приемливо спрямо околната среда състояние по време на използването им. Този режим следва да обхваща периодични прегледи за проверки на техническата изправност на превозните средства и крайпътни технически проверки на превозни средства, използвани за търговски дейности, както и да предвиди разпоредби относно процедурите за регистрация на превозните средства, позволяващи временно отнемане на разрешението превозното средство да се използва в пътното движение, когато превозното средство представлява непосредствен риск за пътната безопасност. Периодичните прегледи за проверка следва да бъдат основният инструмент за гарантиране на техническата изправност. Крайпътните проверки на търговски превозни средства следва само да допълват периодичните прегледи за проверка.
- (4) В Съюза са приети редица технически стандарти и изисквания по отношение на безопасността на превозните средства и за техните екологични характеристики. Необходимо е посредством режим на внезапни крайпътни технически проверки да се гарантира, че превозните средства все още са технически изправни.
- (5) Крайпътните технически проверки са жизнено важен елемент за постигането на трайно високо ниво на техническа изправност за търговските превозни средства през целия им жизнен цикъл. Такива проверки допринасят не само за пътната безопасност и намаляването на емисиите от превозни средства, но също и за избягването на нелоялната конкуренция в автомобилния транспорт, породена от приемането на различни нива на проверка в различните държави членки.

⁽¹⁾ ОВ С 44, 15.2.2013 г., стр. 128.

⁽²⁾ Позиция на Европейския парламент от 11 март 2014 г. (все още непубликувана в Официален вестник) и решение на Съвета от 24 март 2014 г.

- (6) Регламент (ЕО) № 1071/2009 на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁾ създаде Европейския регистър на предприятия за автомобилни превози (ЕРПАП). ЕРПАП позволява взаимовръзка между националните електронни регистри на предприятия за автомобилни превози в целия Съюз при спазване на правилата на Съюза за защита на личните данни. Използването на тази система, експлоатирана от компетентния орган на всяка държава членка, улеснява сътрудничеството между държавите членки.
- (7) Настоящата директива следва да се прилага спрямо някои търговски превозни средства с максимална конструктивна скорост над 25 km/h от категориите, определени в Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁽²⁾. Тя обаче не следва да пречи на държавите членки да провеждат крайпътни технически проверки на превозни средства извън обхвата ѝ или да проверяват други аспекти на автомобилния транспорт, по-специално свързаните с времето за шофиране и почивка или превоза на опасни товари.
- (8) Колесни трактори с максимална конструктивна скорост, надхвърляща 40 km/h, все повече се използват за заместване на товарните автомобили в транспортни дейности на местно равнище и за целите на търговски автомобилен превоз на товари. Техният рисков потенциал е съпоставим с този на товарните автомобили и следователно превозни средства от тази категория, които се използват главно по пътища, отворени за обществено ползване, следва да бъдат третираны по същия начин, както товарните автомобили по отношение на крайпътните технически проверки.
- (9) Докладите за изпълнението на Директива 2000/30/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁽³⁾ ясно показват колко са важни крайпътните технически проверки. През периода 2009—2010 г. при повече от 350 000 превозни средства, подложени на крайпътни технически проверки в целия Съюз, е констатирано състояние, изискващо спирането им от движение. Тези доклади показват и значителни разлики между резултатите от проверките, проведени в различни държави членки. За периода 2009—2010 г. процентният дял на разкриване на някои неизправности варира от 2,1 % от всички проверени превозни средства в една държава членка до 48,3 % в друга. Не на последно място, тези доклади показват съществени разлики в броя на проведените крайпътни технически проверки в различните държави членки. С цел постигането на по-балансиран подход, държавите членки следва да се ангажират да провеждат подходящ брой проверки, пропорционален на броя на търговските превозни средства, регистрирани и/или извършващи дейност на тяхна територия.
- (10) Микробусите, например превозните средства от категория N₁, и ремаркетата към тях не подлежат на същите изисквания за пътна безопасност на равнището на Съюза като тежкотоварните превозни средства, като например изискванията, свързани с времето на шофиране, обучението за професионални шофьори или инсталирането на устройства за ограничаване на скоростта. Макар превозните средства от категория N₁ да не попадат в обхвата на настоящата директива, държавите членки следва да вземат предвид такива превозни средства в стратегиите си за цялостна пътна безопасност и за крайпътни технически проверки.
- (11) За избягването на излишни административни тежести и разходи, както и за подобряването на ефективността на проверките, следва да е възможно компетентните национални органи да изберат като приоритет превозните средства, експлоатирани от предприятия, които не спазват стандартите за пътна безопасност и опазване на околната среда, докато превозни средства, които са експлоатирани и добре поддържани от отговорни и зарижени за безопасността ползватели, следва да се поощряват с по-редки проверки. Подборът на превозните средства за крайпътна проверка, основан на рисковия профил на техните ползватели, би могъл да се окаже подходящ инструмент за целите на проверяването на високорискови предприятия по-внимателно и по-често.
- (12) Крайпътните проверки следва да бъдат подкрепяни от система за оценка на риска. Регламент (ЕО) № 1071/2009 изисква от държавите членки да разширят системата за класифициране на риска, установена с Директива 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁽⁴⁾ по отношение на изпълнението на правилата във връзка с времето за шофиране и почивка, за да бъдат обхванати други специфични области, свързани с автомобилния

⁽¹⁾ Регламент (ЕО) № 1071/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. за установяване на общи правила относно условията, които трябва да бъдат спазени за упражняване на професията автомобилен превозвач и за отмяна на Директива 96/26/ЕО на Съвета (ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 51).

⁽²⁾ Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 г. за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр. 1).

⁽³⁾ Директива 2000/30/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 6 юни 2000 г. относно крайпътните технически проверки на движещите се на територията на Общността търговски превозни средства (ОВ L 203, 10.8.2000 г., стр. 1).

⁽⁴⁾ Директива 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. относно минималните условия за изпълнение на регламенти (ЕИО) № 3820/85 и (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно социалното законодателство, свързано с дейностите по автомобилния транспорт, и за отмяна на Директива 88/559/ЕИО (ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 35).

транспорт, включително изправността на търговските превозни средства. Следователно информацията относно броя и сериозността на установените в превозните средства неизправности следва да бъде въвеждана в системата за оценка на риска, установена съгласно член 9 от Директива 2006/22/ЕО. Следва да е възможно за държавите членки да вземат решения за подходящи технически и административни договорености за функционирането на системите за класифициране на риска. Ефективността и хармонизацията на системите за оценка на риска в целия Съюз следва да се анализират допълнително.

- (13) Титулярят на удостоверението за регистрация и — ако е приложимо, ползвателят на превозното средство следва да отговарят за поддържането му в състояние на техническа изправност.
- (14) При извършване на крайпътни технически проверки проверяващите следва да действат по независим начин и тяхната преценка не следва да се влияе от конфликти на интереси, включително такива от икономическо или лично естество, по-специално по отношение на водача, ползвателя или титуляря на свидетелството за регистрация, които биха могли да повлияят по какъвто и да е начин на безпристрастността и обективността на техните решения. Поради това не следва да има пряка връзка между възнаграждението на проверяващите и резултатите от крайпътните технически проверки. Това не следва да пречи на държава членка да разреши на частни образувания да извършват както по-подробни крайпътни технически проверки, така и поправки на превозни средства, дори и на едно и също превозно средство.
- (15) Крайпътните технически проверки следва да се състоят от първоначални и когато е необходимо, по-подробни проверки. И в двата случая те следва да обхващат съществени части и системи на превозните средства. С цел постигане на хармонизация на подробните проверки на равнището на Съюза, следва да се въведат препоръчителни методи за проверка и примери за неизправности и тяхната категоризация според сериозността за всеки подлежащ на проверка елемент.
- (16) Обезопасяването на товара е от решаващо значение за пътната безопасност. Ето защо товарът следва да бъде обезопасен така, че да се справи с ускоряванията, произтичащи от използването на превозното средство на пътя. В името на практичността стойностите на „маса-сили“, произтичащи от такива ускорявания, следва да се използват като гранични стойности на базата на европейските стандарти. Персоналът, участващ в проверките за адекватно обезопасяване на товара, следва да бъде подходящо обучен.
- (17) Всички страни, участващи в логистичния процес, включително опаковчици, товарачи, транспортни дружества, ползватели и шофьори, имат функция за гарантиране, че товарът е правилно опакован и натоварен на подходящо превозно средство.
- (18) В няколко държави членки докладите за крайпътни технически проверки се изготвят в електронен вид. В такива случаи на шофьора следва да се предоставя копие от доклада за проверката. Всички данни и информация, събрани при крайпътни технически проверки, следва да се предават в обща база данни на съответната държава членка, за да може данните да се обработват лесно и съответната информация да бъде прехвърлена без допълнителна административна тежест.
- (19) За да се намали административната тежест върху проверяващите органи, докладите от първоначални крайпътни технически проверки, включително на превозни средства, регистрирани в трети държави, следва да съдържат само съществената информация, за да се регистрира фактът, че на определено превозно средство е извършена подобна проверка, и резултатът от нея. Подробен доклад следва да се изисква само когато се извърши по-подробна проверка след първоначалната.
- (20) Комисията следва да разгледа възможността да обедини формуляра за докладване, съдържащ се в приложение IV, с други доклади.
- (21) Използването на подвижни станции за проверка намалява забавянето и разходите за ползвателите, тъй като на място могат да се провеждат по-подробни проверки. Може да се използват също така най-близките от практична гледна точка контролно-технически пунктове и предназначени за крайпътна проверка съоръжения, за да се извършват по-подробни проверки.

- (22) Служителите, извършващи крайпътни технически проверки, следва да бъдат подходящо обучени или квалифицирани, включително за целите на извършване на визуални проверки по ефективен начин. Проверяващите, които извършват подробните крайпътни технически проверки, следва да имат най-малко същите умения и да удовлетворяват същите изисквания като тези, които извършват прегледи за проверка на техническата изправност съгласно Директива 2014/45/ЕС на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁾. Държавите членки следва да изискват проверяващите, които извършват проверки в предназначени за крайпътна проверка съоръжения или използват подвижни станции за проверка, да отговарят на тези или на равностойни изисквания, одобрени от компетентния орган.
- (23) За да се намалят разходите от използването на техническо оборудване за по-подробни крайпътни проверки, държавите членки следва да могат да изискват заплащане, когато са открити неизправности. Размерът на това заплащане следва да бъде разумен и пропорционален.
- (24) Сътрудничеството и обменът на най-добри практики между държавите членки е от ключово значение за постигането на по-хармонизирана система за крайпътни технически проверки в целия Съюз. Следователно държавите членки следва да си сътрудничат по-тясно и по време на оперативни действия, когато това е възможно. Такова сътрудничество следва да включва периодичното организиране на координирани крайпътни технически проверки.
- (25) За да се гарантира ефективният обмен на информация между държавите членки, във всяка от тях следва да има точка за контакт при връзката с други съответни компетентни органи. Тази точка за контакт следва също така да събира подходящите статистически данни. Освен това държавите членки следва да използват съгласувана национална стратегия за прилагане на тяхна територия и следва да могат да определят орган, който да координира изпълнението ѝ. Компетентните органи на всяка държава членка следва да въведат процедури, поставящи срокове и определящи съдържанието на препращаната информация.
- (26) При определянето на звена за контакт следва да се спазват конституционните разпоредби и произтичащите от тях равнища на компетентност.
- (27) За да стане възможно режимът за крайпътни проверки, прилаган в Съюза, да бъде предмет на мониторинг, държавите членки следва да съобщават на Комисията преди 31 март 2021 г. и преди 31 март на всяка втора година след това, резултатите от извършените крайпътни технически проверки. Комисията следва да докладва събраните данни на Европейския парламент и на Съвета.
- (28) За да се сведе до минимум загубата на време за предприятията и водачите и да се увеличи цялостната ефективност на крайпътните проверки, следва да се насърчи извършването на крайпътни технически проверки заедно с проверки на спазването на социалното законодателство в сферата на автомобилния транспорт, и по-конкретно Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета ⁽²⁾, Директива 2006/22/ЕО и Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета ⁽³⁾.
- (29) Държавите членки следва да предвидят правила относно приложимите санкции при нарушаване на разпоредбите на настоящата директива и следва да осигурят тяхното прилагане. Тези санкции следва да бъдат ефективни, съразмерни, възпиращи и недискриминационни. По-конкретно държавите членки следва да включат подходящи мерки в случай на отказ на водача или ползвателя да сътрудничат с проверяващия и за неразрешено използване на превозно средство с опасни неизправности.
- (30) За да се осигурят еднакви условия за изпълнение на настоящата директива, на Комисията следва да се предоставят изпълнителни правомощия. Изпълнителните правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Директива 2014/45/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 г. относно прегледите за проверка на техническа изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета и за отмяна на Директива 2009/40/ЕО (вж. страница 51 от настоящия брой на Официален вестник).

⁽²⁾ Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, за изменение на Регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета (ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 1).

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

- (31) Комисията не следва да приема актовете за изпълнение относно процедурите за уведомяване на точката за контакт на държавата членка на регистрацията за превозни средства със значителни или опасни неизправности, както и тези за определяне на формата на данните при предаване по електронен път на Комисията на информацията, събрана от държавите членки относно проверените превозни средства, когато комитетът, установен съгласно настоящата директива, не даде становище относно проекта за акт за изпълнение, представен от Комисията.
- (32) С цел да се актуализира член 2, параграф 1 и приложение IV, точка 6, когато е уместно, без да се засяга обхватът на настоящата директива, да се актуализира приложение II, точка 2 по отношение на методите, и да се адаптира приложение II, точка 2, по отношение на списъка от елементи, подлежащи на проверка, методите, причините за неизправност и оценката на неизправностите, на Комисията следва да се делегира правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз. От особена важност е по време на подготовителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище. При подготовката и изготвянето на делегираните актове Комисията следва да осигури едновременното и своевременно предаване на съответните документи по подходящ начин на Европейския парламент и на Съвета.
- (33) Доколкото целта на настоящата директива, а именно подобряването на безопасността по пътищата чрез създаване на минимални общи изисквания и хармонизирани правила относно крайпътни технически проверки на превозни средства, движещи се на територията на Съюза, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите членки, а поради обхвата и последиците на действието може да бъде по-добре постигната на равнището на Съюза, Съюзът може да приема мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигането на тази цел.
- (34) Настоящата директива зачита основните права и съблюдава принципите, признати от Хартата на основните права на Европейския съюз, както е посочено в член 6 от Договора за Европейския съюз.
- (35) Настоящата директива развива съществуващия режим на крайпътни технически проверки, актуализира техническите изисквания на Директива 2000/30/ЕО и интегрира правилата, съдържащи се в Препоръка 2010/379/ЕС на Комисията ⁽¹⁾. Поради това Директива 2000/30/ЕО следва да бъде отменена,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

ГЛАВА I

ПРЕДМЕТ, ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ОБХВАТ

Член 1

Предмет

За подобряване на пътната безопасност и на състоянието на околната среда с настоящата директива се установяват минимални изисквания за режим на крайпътни технически проверки на техническата изправност на търговските превозни средства, които се движат на територията на държавите членки.

Член 2

Обхват

1. Настоящата директива се прилага спрямо търговски превозни средства с максимална конструктивна скорост над 25 km/h от следните категории, както са определени в Директива 2003/37/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁽²⁾ и Директива 2007/46/ЕО:

- а) моторни превозни средства, проектирани и конструирани основно за превоз на пътници и техния багаж, с повече от осем места за сядане без мястото на водача — превозно средство от категории M₂ и M₃;

⁽¹⁾ Препоръка 2010/379/ЕС на Комисията от 5 юли 2010 г. относно оценката на риска от неизправностите, открити при крайпътните технически проверки (на търговските превозни средства) в съответствие с Директива 2000/30/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 173, 8.7.2010 г., стр. 97).

⁽²⁾ Директива 2003/37/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 май 2003 г. относно типовото одобрение на селскостопански или горски трактори, на техните ремаркета и на теглително-прикачно оборудване, заедно с техните системи, компоненти и обособени технически възли, и за отмяна на Директива 74/150/ЕО (ОВ L 171, 9.7.2003 г., стр. 1).

- б) моторни превозни средства, проектирани и конструирани основно за превоз на стоки, с максимална маса над 3,5 тона — превозно средство от категории N₂ и N₃;
- в) ремаркета и полуремаркета, проектирани и конструирани за превоз на стоки или хора, както и за настаняване на хора, и с максимална допустима маса над 3,5 тона — превозно средство от категории O₃ и O₄;
- г) колесни трактори от категория T5, използването на които се извършва главно по пътища, отворени за обществено ползване за целите на търговски автомобилен превоз на товари, и чиято максимална конструктивна скорост надвишава 40 km/h.

2. Настоящата директива не засяга правото на държавите членки да извършват крайпътни технически проверки на превозни средства, които не попадат в обхвата на настоящата директива, като например лекотоварните превозни средства от категория N₁ с максимална маса, която не надвишава 3,5 тона да проверяват други аспекти на пътния транспорт и безопасност или да извършват проверки на места, различни от пътищата, отворени за обществено ползване. Нито една разпоредба на настоящата директива не възпрепятства държавите членки да ограничат използването на даден вид превозни средства до определени участъци от пътната си мрежа от съображения за пътна безопасност.

Член 3

Определения

Следните определения се прилагат единствено за целите на настоящата директива:

- 1) „превозно средство“ означава всяко нерелсово моторно превозно средство или неговото ремарке;
- 2) „моторно превозно средство“ означава всяко превозно средство на колела, което се задвижва с двигател и се придвижва на собствен ход, с максимална конструктивна скорост, надвишаваща 25 km/h;
- 3) „ремарке“ означава всяко превозно средство на колела, което не се придвижва на собствен ход и което е проектирано и произведено с цел да бъде теглено от моторно превозно средство;
- 4) „полуремарке“ означава всяко ремарке, проектирано да бъде прикачено към моторно превозно средство така, че една част от него да лежи върху моторното превозно средство и значителна част от масата му и от топлинотата на масата му да бъдат носени от моторното превозно средство;
- 5) „товар“ означава всички стоки, които обикновено биха се поставили във или върху частта от превозното средство, предназначена за превоз на товари, които не са постоянно прикрепени към него, включително предмети в носители на товари, като касети, подвижни тела или контейнери в превозни средства;
- 6) „търговско превозно средство“ означава моторно превозно средство и ремаркетото или полуремаркетото към него, предназначени за превоз на стоки или пътници с търговска цел, като превоз за чужда сметка или срещу възнаграждение или превоз за собствена сметка, или за друга професионална цел;
- 7) „превозно средство, регистрирано в държава членка“ означава превозно средство, регистрирано или въведено в експлоатация в държава членка;
- 8) „титуляр на удостоверение за регистрация“ означава юридическо или физическо лице, на чието име е регистрирано превозното средство;
- 9) „предприятие“ означава предприятие съгласно определението в член 2, точка 4 от Регламент (ЕО) № 1071/2009;
- 10) „крайпътна техническа проверка“ означава неочаквана техническа проверка на техническата изправност на търговско превозно средство, която се извършва от компетентните органи на държава членка или под прекия им надзор;

- 11) „път, отворен за обществено ползване“ означава път, който се използва от широката общественост, като местен, регионален или национален път или автомагистрала;
- 12) „преглед за проверка на техническата изправност“ означава проверка съгласно член 3, точка 9 от Директива 2014/45/ЕС;
- 13) „удостоверение за техническа изправност“ означава доклад от прегледа за проверка на техническата изправност, издаден от компетентния орган или от контролно-технически пункт, който съдържа резултатите от прегледа за проверка на техническата изправност;
- 14) „компетентен орган“ означава орган или публична организация, упълномощен от държава членка и носещ отговорност за за управлението на системата за крайпътни технически проверки, включително, когато е целесъобразно, и за извършването на такива проверки;
- 15) „проверяващ“ означава лице, оправомощено от държава членка или от неин компетентен орган да извършва първоначални и/или по-подробни крайпътни технически проверки;
- 16) „неизправности“ означава технически дефекти или други случаи на несъответствие, установени при крайпътна техническа проверка;
- 17) „координирана крайпътна проверка“ означава крайпътна техническа проверка, предприета съвместно от компетентните органи на две или повече държави членки;
- 18) „ползвател“ означава физическо или юридическо лице, което експлоатира превозното средство като негов собственик или което е оправомощено от собственика на превозното средство да експлоатира това превозно средство;
- 19) „подвижна станция за проверка“ означава транспортируема система с оборудване за проверки, необходима за извършване на по-подробни крайпътни технически проверки, с персонал от проверяващи, които са компетентни да извършват по-подробни крайпътни технически проверки;
- 20) „предназначено за крайпътна проверка съоръжение“ означава установена зона за извършване на първоначални и/или по-подробни крайпътни технически проверки, която може също така да бъде оборудвана с постоянно инсталирано оборудване за проверка.

ГЛАВА II

СИСТЕМА ЗА КРАЙПЪТНИ ТЕХНИЧЕСКИ ПРОВЕРКИ И ОБЩИ ЗАДЪЛЖЕНИЯ

Член 4

Система за крайпътни проверки

Системата за крайпътни технически проверки включва първоначални крайпътни технически проверки, както е посочено в член 10, параграф 1, и по-подробни крайпътни технически проверки, както е посочено в член 10, параграф 2.

Член 5

Процентен дял на подлежащите на проверка превозни средства

1. За превозни средства, посочени в член 2, параграф 1, букви а), б) и в), общият брой на първоначалните крайпътни технически проверки в Съюза през всяка календарна година отговаря на поне 5 % от общия брой на тези превозни средства, които са регистрирани в държавите членки.
2. Всяка държава членка полага усилия да извърши подходящ брой първоначални крайпътни технически проверки, пропорционален на общия брой на подобни превозни средства, които са регистрирани на нейна територия.
3. Информацията за проверените превозни средства се съобщава на Комисията в съответствие с член 20, параграф 1.

Член 6

Система за оценка на риска

За превозните средства, посочени в член 2, параграф 1, букви а), б) и в), държавите членки гарантират, че информацията за броя и сериозността на посочените в приложение II и по целесъобразност в приложение III неизправности, установени в експлоатирани от отделни предприятия превозни средства, се въвежда в системата за оценка на риска, установена съгласно член 9 от Директива 2006/22/ЕО. За определяне на рисков профил за дадено предприятие държавите членки могат да използват критериите, посочени в приложение I. Тази информация се използва за извършване на по-задълбочени и по-чести проверки на предприятията, оценени като високорискови. Системата за оценка на риска се прилага от компетентни органи на държавите членки.

За целите на прилагането на първата алинея държавата членка на регистрацията използва информацията, получена от други държави членки съгласно член 18, параграф 1.

Държавите членки могат да позволяват допълнителни доброволни прегледи за проверка на техническата изправност. Информацията за съответствието с изискванията за техническа изправност, получена чрез доброволни прегледи, може да се взема предвид за подобряване на рисковия профил на дадено предприятие.

Член 7

Задължения

1. Държавите членки изискват удостоверение за техническа изправност от последния периодичен преглед за проверка на техническата изправност или копие от него, или — в случай на удостоверение за техническа изправност, издадено в електронен формат — заверена или оригинална разпечатка на това удостоверение, както и доклад за последната крайпътна техническа проверка да се съхраняват в превозното средство, ако са налични. Държавите членки могат да разрешат на своите органи да приемат електронни доказателства за такива проверки, когато информация за тях е достъпна.
2. Държавите членки изискват от предприятията и шофьорите на превозните средства, които подлежат на крайпътна техническа проверка, да съдействат на проверяващите и да предоставят достъп до превозното средство, неговите части и цялата необходима документация за целите на проверката.
3. Държавите членки гарантират, че отговорностите на предприятията за поддържане на техните превозни средства в безопасно и технически изправно състояние са определени, без да се засягат отговорностите на водачите на тези превозни средства.

Член 8

Проверяващи

1. Проверяващите се въздържат от всякакви прояви на дискриминация на основание националност на водача, държава на регистрацията или въвеждане в експлоатация на превозното средство при избора на превозно средство за крайпътна техническа проверка и при провеждане на проверката.
2. При извършване на крайпътни технически проверки проверяващият не трябва да се намира в положение на каквито и да било конфликти на интереси, които биха могли да повлияят по някакъв начин на безпристрастността и обективността на неговото решение.
3. Възнаграждението на проверяващите не е пряко обвързано от резултатите от първоначалните или от по-подробната крайпътни технически проверки.
4. По-подробните крайпътни технически проверки се провеждат от проверяващи, които изпълняват минималните изисквания за компетентност и обучение, предвидени в член 13 и в приложение IV към Директива 2014/45/ЕС. Държавите членки могат да предвидят задължение за проверяващите, които извършват проверки в предназначени за крайпътна проверка съоръжения или използват подвижни станции за проверка, да отговарят на тези изисквания или на равностойни изисквания, одобрени от компетентния орган.

ГЛАВА III

ПРОЦЕДУРИ ЗА ПРОВЕРКА

Член 9

Избор на превозни средства за първоначална крайпътна проверка

При определянето на превозни средства, които да бъдат подложени на първоначална крайпътна техническа проверка, проверяващите могат да подбират приоритетно превозни средства, експлоатирани от предприятия с високорисков профил, както е посочено в Директива 2006/22/ЕО. Превозните средства може да бъдат подбирани за проверка и произволно, когато е налице подозрение, че те представляват заплаха за пътната безопасност или за околната среда.

Член 10

Съдържание и методи на крайпътните технически проверки

1. Държавите членки гарантират, че избраните съгласно член 9 превозни средства се подлагат на първоначална крайпътна техническа проверка.

При всяка първоначална крайпътна техническа проверка на превозно средство проверяващият:

- a) проверява последното удостоверение за техническа изправност и доклада от крайпътната техническа проверка, ако има такива, които се съхраняват в превозното средство, или електронно доказателство за тях, съгласно член 7, параграф 1;
- б) извършва визуална оценка на техническото състояние на превозното средство;
- в) може да извърши визуална оценка на обезопасяването на товара на превозното средство в съответствие с член 13;
- г) може да извърши технически проверки по всеки метод, сметнат за подходящ. Тези технически проверки могат да се извършват единствено с цел да се обоснове решение за подлагане на превозното средство на по-подробна крайпътна техническа проверка или да се отправи искане за незабавно отстраняване на неизправностите в съответствие с член 14, параграф 1.

Проверяващият проверява дали неизправности, посочени в доклада от предишната крайпътна техническа проверка, са отстранени.

2. Въз основа на резултата от първоначалната проверка проверяващият преценява дали превозното средство или ремаркетът му следва да бъдат подложени на по-подробна крайпътна проверка.

3. По-подробната крайпътна техническа проверка обхваща тези елементи, изброени в приложение II, които се считат за необходими и от значение, като взема предвид по-специално безопасността на спирачките, гумите, колелата, шасито и вредното въздействие, както и препоръчителните методи, приложими за проверка на тези елементи.

4. Когато удостоверението за техническа изправност или докладът от крайпътна проверка показват, че на един от изброените в приложение II елементи е извършена проверка в течение на предходните три месеца, проверяващият не проверява този елемент, освен ако такава проверка е оправдана поради очевидна неизправност.

Член 11

Съоръжения за проверка

1. По-подробната крайпътна техническа проверка се извършва чрез подвижна станция за проверка, или предназначено за крайпътна проверка съоръжение, или в контролно-технически пункт, както е посочено в Директива 2014/45/ЕС.

2. Когато по-подробните проверки трябва да се извършват в контролно-технически пункт или предназначено за крайпътна проверка съоръжение, те се извършват възможно най-скоро в един от най-близките от практическа гледна точка пунктове или съоръжения.

3. Подвижните станции за проверка и предназначения за крайпътна проверка съоръжения съдържат подходящо оборудване за извършване на по-подробна крайпътна техническа проверка, което включва оборудването, необходимо за оценяване на състоянието на спирачките и спирачната ефективност, кормилната уредба, окачането и вредното въздействие на превозното средство съгласно изискванията. Когато подвижната станция за проверка или предназначения за крайпътна проверка съоръжение не включват оборудването, необходимо за проверка на посочен в първоначалната проверка елемент, превозното средство се насочва към пункт или съоръжение за проверка, където може да се извърши подробна проверка на този елемент.

Член 12

Оценка на неизправностите

1. За всеки подлежащ на проверка елемент в приложение II се съдържа списък с възможни неизправности и тяхната степен на сериозност, който да се използва по време на крайпътни технически проверки.

2. Неизправностите, открити по време на крайпътни технически проверки на превозните средства, се категоризират в една от следните групи:

а) незначителни неизправности без значителни последици за безопасността на превозното средство или без значително въздействие за околната среда, както и други незначителни несъответствия,

б) значителни неизправности, които могат да засегнат безопасността на превозното средство или да имат въздействие върху околната среда или да породят риск за други участници в движението по пътищата, или други по-значителни несъответствия;

в) опасни неизправности, които представляват пряк и непосредствен риск за безопасността на движението по пътищата или имат въздействие върху околната среда.

3. Превозно средство с неизправности в повече от една от посочените в параграф 2 групи неизправности се класифицира в групата, съответстваща на по-сериозната неизправност. Превозно средство, показващо няколко неизправности в рамките на едни и същи области, подлежащи на проверка, както е определено в обхвата на техническата крайпътна проверка, посочена в приложение II, точка 1, може да бъде класифицирано в следващата по сериозност група неизправности, ако се счеете, че комбинираното въздействие на тези неизправности води до по-висок риск за безопасността на движението по пътищата.

Член 13

Проверка на обезопасяването на товара

1. По време на крайпътна проверка превозно средство може да бъде подложено на проверка на обезопасяването на товара съгласно приложение III, за да се гарантира, че товарът е обезопасен по начин, който не пречи на безопасното управление на превозното средство, не застрашава живот, здраве или имущество, нито околната среда. Проверките могат да се извършват, за да се провери дали при всички видове експлоатация на превозното средство, включително аварийни ситуации или маневри за потегляне при изкачване по наклон:

— товарите могат само минимално да променят положението си един спрямо друг, спрямо стените или повърхностите на превозното средство, и

— товарите не могат да излязат извън товарното отделение или да се придвижат извън площта, определена за товара.

2. Без да се засягат изискванията, приложими към превоза на определени категории стоки, като включените в Европейската спогодба за международен превоз на опасни товари по шосе („ADR“) ⁽¹⁾, обезопасяването на товара и проверките на обезопасяването на товара може да се извършват в съответствие с принципите и където е уместно — със стандартите, установени в приложение III, раздел I. Може да се използва последният вариант на стандартите, установени в приложение III, раздел I, точка 5.

⁽¹⁾ Транспонирано посредством Директива 2008/68/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 г. относно вътрешния превоз на опасни товари (ОВ L 260, 30.9.2008 г., стр. 13), както е изменена, наред с другото, с Директива 2012/45/ЕО на Комисията (ОВ L 332, 4.12.2012 г., стр. 18).

3. Последващите процедури, посочени в член 14, се прилагат и в случай на значителни или опасни неизправности във връзка с обезопасяването на товара.
4. Държавите членки правят необходимото, така че персоналтът, участващ в проверките на обезопасяването на товара, да получи подходящо обучение за тази цел.

Член 14

Последващи действия при значителни или опасни неизправности

1. Без да се засяга член 14, параграф 3, държавите членки предвиждат разпоредби, съгласно които всяка значителна или опасна неизправност, установена при първоначална или по-подробна проверка, трябва да се отстрани преди превозното средство да се използва отново по пътищата, отворени за обществено ползване.
2. Провереният може да реши, че превозното средство трябва да бъде подложено на цялостен преглед за проверка на техническата изправност в определени срокове, ако то е регистрирано в държавата членка, където е извършена крайпътната техническа проверка. Ако превозното средство е регистрирано в друга държава членка, компетентният орган може да се обърне към компетентния орган на тази друга държава членка чрез звената за контакт, посочени в член 17, с искане за провеждане на нов преглед за проверка на техническата изправност на това превозно средство, следвайки процедурата, определена в член 18, параграф 2. При установяването на значителни или опасни неизправности в превозно средство, регистрирано извън Съюза, държавата членка може да реши да информира компетентния орган на държавата на регистрация на превозното средство.
3. В случай на неизправности, налагащи бързо или незабавно поправяне поради пряк и непосредствен риск за пътната безопасност, държавата членка или съответният компетентен орган предвиждат разпоредби, които да ограничат или да забранят използването на въпросното превозно средство, докато тези неизправности не бъдат отстранени. Използването на такова превозно средство може да бъде разрешено за достигане до някой от най-близките сервиси, където тези неизправности могат да бъдат отстранени, при условие че въпросните опасни неизправности са поправени дотолкова, че позволяват превозното средство да достигне сервиза без непосредствен риск за безопасността на пътниците в него или на други участници в движението. В случай на неизправности, които не налагат незабавно поправяне, държавата членка или съответният компетентен орган могат да вземат решение относно условията и разумен срок, в който превозното средство може да бъде използвано преди отстраняването на неизправностите.

Ако превозното средство не може да бъде поправено дотолкова, че да е възможно то да достигне сервиза, превозното средство може да бъде транспортирано до налично място, където то може да бъде ремонтирано.

Член 15

Такси за проверка

При установяването на неизправности след по-подробна проверка държавите членки могат да изискат плащането на разумна и пропорционална такса, която следва да бъде свързана с разходите за извършване на тази проверка.

Член 16

Доклад за проверката и бази данни за крайпътни технически проверки

1. За всяка извършена първоначална крайпътна техническа проверка на компетентния орган се съобщава следната информация:
 - а) държава на регистрация на превозното средство;
 - б) категория на превозното средство;
 - в) резултат от първоначалната крайпътна техническа проверка.
2. При завършването на по-подробна проверка проверяващият съставя доклад съгласно приложение IV. Държавите членки гарантират, че на водача на превозното средство се предоставя копие от доклада за проверката.
3. Провереният съобщава на компетентния орган резултатите от по-подробните крайпътни технически проверки в разумен срок след извършването на тази проверка. Компетентният орган съхранява тази информация в съответствие с приложимото право относно защита на данните не по-малко от 36 месеца след датата на получаването ѝ.

ГЛАВА IV

СЪТРУДНИЧЕСТВО И ОБМЕН НА ИНФОРМАЦИЯ

Член 17

Определяне на точка за контакт

1. Държавите членки определят точка за контакт, която:
 - осигурява координацията със звена за контакт, определени от други държави членки във връзка с действия по член 18,
 - предава данните, посочени в член 20, на Комисията,
 - осигурява, когато е уместно, всеки друг обмен на информация със и предоставяне на подпомагане за звената за контакт на други държави членки.
2. Държавите членки предават на Комисията имената и данните за контакт на своите национални звена за контакт най-късно до 20 май 2015 г. и я информират незабавно за всички промени в тях. Комисията съставя списък с всички звена за контакт и го предава на държавите членки.

Член 18

Сътрудничество между държавите членки

1. В случаи, когато при превозно средство, което не е регистрирано в държавата членка, където се извършва проверката, се установят значителни или опасни неизправности или неизправности, водещи до ограничение или забрана за използване на превозното средство, точката за контакт уведомява за резултатите от проверката точката за контакт на държавата членка на регистрацията. Това уведомление съдържа елементите от доклада за крайпътна проверка съгласно посоченото в приложение IV и се предава за предпочитане чрез националния електронен регистър, посочен в член 16 от Регламент (ЕО) № 1071/2009. Комисията приема подробни правила относно процедурите за уведомяване на точката за контакт на държавата членка на регистрацията за превозни средства със значителни или опасни неизправности съгласно процедурата по разглеждане, посочена в член 23, параграф 2.
2. В случаи на установяването на значителни или опасни неизправности в превозно средство, точката за контакт на държавата членка, където е извършена проверката, може да поиска чрез точката за контакт от компетентния орган на държавата членка на регистрацията да предприеме съответните последващи действия, например да подложи превозното средство на още един преглед за проверка на техническата изправност, както е предвидено в член 14.

Член 19

Координирани крайпътни технически проверки

На годишна база държавите членки извършват редовно координирани крайпътни проверки. Държавите членки могат да съчетаят тези действия с предвидените в член 5 от Директива 2006/22/ЕО.

Член 20

Предоставяне на информация на Комисията

1. Преди 31 март 2021 г. и преди 31 март на всяка втора година след това държавите членки предоставят по електронен път на Комисията данните, събрани във връзка с проверените на тяхна територия превозни средства през предходните две календарни години. Тези данни съдържат:
 - а) броя на проверените превозни средства;
 - б) категорията на проверените превозни средства;
 - в) държавата на регистрацията на всяко проверено превозно средство;

г) в случаите на по-подробни проверки, проверените области и неизправните елементи в съответствие с приложение IV, точка 10.

Първият доклад обхваща период от две години, считано от 1 януари 2019 г.

2. Комисията приема подробни правила в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 23, параграф 2, относно формата, в който посочените в параграф 1 данни трябва да се предоставят по електронен път. До установяването на такива правила се използва стандартният формуляр за докладване, определен в приложение V.

Комисията докладва събраните данни на Европейския парламент и на Съвета.

ГЛАВА V

ДЕЛЕГИРАНИ АКТОВЕ И АКТОВЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ

Член 21

Делегирани актове

На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 22 относно:

- актуализирането на член 2, параграф 1, и приложение IV, точка 6, по целесъобразност, за да се отчетат промените в категориите на превозните средства, произтичащи от изменения в посочените в същия член законодателни актове, без да се засяга обхватът на настоящата директива,
- актуализирането на приложение II, точка 2, по отношение на методите в случай на наличие на по-ефикасни и ефективни методи за проверка, без да се разширява списъкът на елементите, подлежащи на проверка,
- адаптирането на приложение II, точка 2, след положителна оценка на разходите и ползите, по отношение на списъка на елементите, подлежащи на проверка, методите, причините за неизправност и оценката на неизправностите в случай на изменение на задължителните изисквания, отнасящи се за одобрение на типа, в законодателството на Съюза в областта на безопасността или на околната среда.

Член 22

Упражняване на делегирането

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.
2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 21, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от 19 май 2014 г. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се удължава с мълчаливо съгласие за срокове със същата продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно удължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.
3. Делегирането на правомощия, посочено в член 21, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. То поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна, посочена в решението дата. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.
4. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира за него едновременно Европейския парламент и Съвета.
5. Делегиран акт, приет съгласно член 21, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и Съвета, или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

*Член 23***Процедура на комитет**

1. Комисията се подпомага от Комитета по техническата изправност, посочен в Директива 2014/45/ЕС. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.
2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011. Когато комитетът не даде становище, Комисията не приема проекта за акт за изпълнение и се прилага член 5, параграф 4, трета алинея от Регламент (ЕС) № 182/2011.

ГЛАВА VI

ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ*Член 24***Докладване**

1. До 20 май 2016 г. Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад относно прилагането на настоящата директива и последствията от нея. В доклада се анализират по-специално нейното въздействие по отношение на подобряването на безопасността по пътищата, както и разходите и ползите от евентуалното включване на категориите превозни средства N₁ и O₂ в обхвата на настоящата директива.
2. Не по-късно от 20 май 2022 г. Комисията представя доклад на Европейския парламент и на Съвета относно прилагането и въздействието от настоящата директива, по-специално по отношение на ефективността и хармонизацията на системите за оценка на риска, по-конкретно при определянето на взаимно сравним рисков профил на различните засегнати предприятия. Този доклад се придружава от подробна оценка на въздействието, в която се анализират разходите и ползите в целия Съюз. Оценката на въздействието се представя на Европейския парламент и на Съвета поне шест месеца преди внасянето на законодателно предложение, ако такова е уместно, за включване на нови категории превозни средства в обхвата на настоящата директива.

*Член 25***Санкции**

Държавите членки установяват система от санкции за нарушаване на разпоредбите на настоящата директива и вземат всички мерки, за да гарантират прилагането им. Тези санкции следва да бъдат ефективни, пропорционални, възпиращи и недискриминационни.

*Член 26***Транспониране**

1. Преди 20 май 2017 г. държавите членки приемат и публикуват законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива. Те незабавно информират Комисията за това.

Те прилагат тези мерки от 20 май 2018 г.

По отношение на системата за оценка на риска, посочена в член 6 от настоящата директива, те прилагат тези мерки, считано от 20 май 2019 г.

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

2. Държавите членки съобщават на Комисията текста на основните мерки от националното право, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

Член 27**Отмяна**

Директива 2000/30/ЕО се отменя, считано от 20 май 2018 г.

Член 28**Влизане в сила**

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

Член 29**Адресати**

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Брюксел на 3 април 2014 година.

За Европейския парламент
Председател
M. SCHULZ

За Съвета
Председател
D. KOURKOULAS

ПРИЛОЖЕНИЕ I

ЕЛЕМЕНТИ НА СИСТЕМАТА ЗА ОЦЕНКА НА РИСКА

Системата за оценка на риска предоставя база за целенасочен подбор на превозни средства, експлоатирани от предприятия, показващи чести нередности във връзка със спазване на изискванията за поддръжката на превозните средства и техническата им изправност. Тя взема предвид резултатите както от периодичните прегледи за проверка на техническата изправност, така и от крайпътните технически проверки.

Системата за оценка на риска разглежда следните параметри за определяне на степента на риска на съответното предприятие:

- брой на неизправностите
- сериозност на неизправностите
- брой на крайпътните технически проверки или периодичните и доброволните прегледи за проверка на техническата изправност
- коефициент за време

1. Неизправностите се класират според сериозността си, като се използват следните нива на сериозност:

- опасна неизправност = 40
- значителна неизправност = 10
- незначителна неизправност = 1

2. Развитието на състоянието на дадено предприятие (или превозно средство) се отразява чрез прилагане на по-ниско претегляне на „стари“ резултати от проверки (неизправности) от тези за „по-новите“ резултати, като се прилагат следните коефициенти:

- година 1 = последните 12 месеца = коефициент 3
- година 2 = месеци 13—24 = коефициент 2
- година 3 = месеци 25—36 = коефициент 1

Това се прилага само за изчисляването на общата степен на риска.

3. Степента на риска се изчислява по следната формула:

а) Формула за общата степен на риска:

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

където:

RR = обща степен на риска (резултат)

D_{Yi} = общ брой на неизправностите за година 1, 2, 3

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

#... = брой на...

DD = опасни неизправности

MaD = значителни неизправности

MiD = незначителни неизправности

C = контролни действия (крайпътни технически проверки или периодични и доброволните прегледи за проверка на техническата изправност) в година 1, 2, 3

б) Формула за годишната степен на риска

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

където:

AR = годишен риск (резултат)

#... = брой на...

DD = опасни неизправности

MaD = значителни неизправности

MiD = незначителни неизправности

C = контролни действия (крайпътни технически проверки или периодични и доброволните прегледи за проверка на техническата изправност)

Годишният риск се използва за оценка на развитието на дадено предприятие във времето.

Класификацията на предприятия (превозни средства), базирана на общата степен на риска, се извършва така, че да се постигне следното разпределение сред изброените предприятия (превозни средства):

— < 30 % малък риск

— 30 % - 80 % среден риск

— > 80 % висок риск.

—

ПРИЛОЖЕНИЕ II

ОБХВАТ НА КРАЙПЪТНАТА ТЕХНИЧЕСКА ПРОВЕРКА

1. ОБЛАСТИ НА ПРОВЕРКА

- 0) Идентификация на превозното средство
- 1) Спирачно оборудване
- 2) Кормилно управление
- 3) Видимост
- 4) Осветително оборудване и части от електрическата система
- 5) Оси, колела, гуми, окачване
- 6) Шаси и приставки на шасито
- 7) Друго оборудване
- 8) Вредно въздействие
- 9) Допълнителни проверки за превозни средства от категории M₂ и M₃, превозващи пътници.

2. ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ПРОВЕРКАТА

Елементите, които могат да бъдат проверени само чрез използване на оборудване, са отбелязани с O.

Елементите, които могат да бъдат проверени донякъде без използване на оборудване, са отбелязани с +(O).

Когато даден метод на проверка е обозначен като визуален, това означава, че в допълнение към огледа на съответните елементи проверяващият при необходимост също и манипулира с тях, прави оценка на издавания от тях шум или използва други подходящи средства за проверка, без да се прилага оборудване.

Крайпътните технически проверки могат да обхващат изброените в таблица 1 елементи, в която са включени препоръчаните методи за изпитване, които следва да се използват. Нищо в настоящото приложение не възпрепятства даден проверяващ да използва при целесъобразност допълнително оборудване, например повдигателен механизъм или канал.

Прегледите следва да бъдат извършвани, като се използват налични понастоящем методи и оборудване и без да се използват инструменти за разглобяване или сваляне на каквато и да е част от превозното средство. Проверката може да включва и проверка дали съответните части и елементи на това превозно средство отговарят на задължителните изисквания във връзка с безопасността и опазването на околната среда, които са били в сила в момента на одобряването или, ако е приложимо, в момента на модернизирането.

Когато конструкцията на превозното средство не позволява прилагането на методите за проверка, предвидени в настоящото приложение, проверката се провежда в съответствие с препоръчителните методи на проверка, приети от компетентните органи.

Указанието „причини за неизправност“ не се прилага в случаите, в които те се отнасят за изисквания, които не са били предписани в съответното законодателство за одобрение на типа по времето на първоначалната регистрация или при първоначалното въвеждане в експлоатация, или в изискванията за модернизиране.

3. СЪДЪРЖАНИЕ И МЕТОДИ НА ПРОВЕРКА, ОЦЕНКА НА НЕИЗПРАВНОСТИТЕ НА ПРЕВОЗНИТЕ СРЕДСТВА

Проверката обхваща тези елементи, които се считат за необходими, като се взема предвид по-конкретно безопасността на спирачките, гумите, колелата, шасито и шума, и препоръчаните методи, изброени в настоящата таблица.

За всяка подлежаща на проверка система и елемент на превозното средство оценката на неизправностите се извършва в съответствие с посочените в таблицата критерии за всеки отделен случай.

Неизправностите, които не са посочени в настоящото приложение, се оценяват по отношение на рисковете, които те създават за пътната безопасност.

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
0. ИДЕНТИФИКАЦИЯ НА ПРЕВОЗНОТО СРЕДСТВО					
0.1. Табели с регистрационния номер (ако са нужни съгласно изискванията ¹⁾)	Визуална проверка	а) Липсваща/и табела/и или така ненадеждно закрепени, че има вероятност да паднат.		X	
		б) Липсващ или нечетлив надпис.		X	
		в) Несъответствие с документите или регистрацията на превозното средство.		X	
0.2. Идентификационен номер на превозното средство/ шаси/сериен номер	Визуална проверка	а) Липсва или не може да бъде открит.		X	
		б) Непълен, нечетлив, явно фалшифициран или несъответстващ на документите на превозното средство.		X	
		в) Нечетливи документи на превозното средство или технически неточности.	X		
1. СПИРАЧНО ОБОРУДВАНЕ					
1.1. Механично състояние и функциониране					
1.1.1. Ос на педала на крачната спирачка/ ос на лоста на ръчната спирачка	Визуална проверка на елементите при задействане на спирачната система. Бележка: превозни средства със спирачни системи със сервоусилвател следва да бъдат проверявани при загасен двигател.	а) Оста е прекалено стегната.		X	
		б) Прекомерно износване или хлабина.		X	

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
1.1.2. Състояние на педала/ръчния лост и ход на задвижващото спирачно устройство	Визуална проверка на елементите при задействане на спирачната система. Бележка: превозни средства със спирачни системи със сервоусилвател следва да бъдат проверявани при загасен двигател.	а) Прекомерен или недостатъчен резервен ход. Спирачката не може да се натисне докрай или е блокирана.		X	X
		б) Спирачният механизъм не отделя правилно. Ако е засегнато функционирането му.	X		X
		в) Липсващо, разлепено или износено покритие против хлъзгане на педала.		X	
1.1.3. Вакуумпомпа или компресор и резервоари	Визуална проверка на елементите при нормално работно налягане. Проверка на времето, необходимо за постигане на сигурна работна стойност на вакуума или въздушното налягане, както и на надеждно функциониране на предупредителното устройство, многокръговия предпазен клапан и предпазния клапан.	а) Недостатъчно налягане/вакуум за подпомагане най-малко на четири задействания на спирачката след задействане на предупредителното устройство (или небезопасни показания на манометъра). Поне две задействания на спирачката след задействане на предупредителното устройство (или небезопасни показания на манометъра).		X	X
		б) Времето, необходимо за постигане на сигурна работна стойност на въздушното налягане или вакуума, е прекалено дълго съгласно изискванията ¹ .		X	
		в) Многокръговият предпазен клапан или предпазният клапан не функционира.		X	
		г) Изпускане на въздух, причиняващо забележим спад в налягането, или шумно изпускане на въздух.		X	
		д) Външно увреждане, което е вероятно да повлияе отрицателно върху функционирането на спирачната система. Показателите на вторичната спирачка не са достигнати.		X	X
1.1.4. Предупредителен индикатор или манометър за ниско налягане	Проверка на функционирането	Неизправен или повреден манометър или индикатор. Не може да се установи ниско налягане.	X		X

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначи-телна	Значи-телна	Опасна
1.1.5. Ръчен клапан за контрол на спирачката	Визуална проверка на елементите при задействане на спирачната система.	а) Органът за управление е счупен, повреден или прекалено износен.		X	
		б) Органът за управление не е надеждно закрепен към клапана или клапанът не е надеждно закрепен.		X	
		в) Хлабави съединения или течове в уредбата.		X	
		г) Незадоволително функциониране.		X	
1.1.6. Механизъм за задействане на ръчната спирачка (за паркиране), контрол на лоста, храпов механизъм на ръчната спирачка, електронна спирачка за паркиране	Визуална проверка на елементите при задействане на спирачната система.	а) Храповият механизъм на ръчната спирачка не задържа правилно.		X	
		б) Износване на оста на лоста или на храповия механизъм. Прекомерно износване	X		X
		в) Прекомерен ход на лоста, показващ неправилно регулиране.		X	
		г) Липсващ, повреден или нефункциониращ механизъм за задействане.		X	
		д) Неправилно функциониране — предупредителният индикатор показва неизправност.		X	
1.1.7. Спирачни клапани (педално управлявани, разтоварващи, регулиращи клапани)	Визуална проверка на елементите при задействане на спирачната система.	а) Повреден клапан или прекомерно изпускане на въздух. Ако е засегнато функционирането му.		X	X
		б) Прекомерно изпускане на масло от компресора.	X		
		в) Клапанът е монтиран ненадеждно или неправилно.		X	
		г) Теч на хидравлична (спирачна) течност. Ако е засегнато функционирането.		X	X
1.1.8. Съединения за спирачки на ремаркета (електрически и пневматични)	Разединяване и свързване наново на съединението на спирачната уредба между теглещото превозно средство и ремаркетото.	а) Дефектен кран или самозатварящ се клапан. Ако е засегнато функционирането.	X		X

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
		б) Кранът или клапанът са монтирани ненадежно или неправилно. Ако е засегнато функционирането.	X	X	
		в) Прекомерни течове. Ако е засегнато функционирането.		X	X
		г) Неправилно функциониране. Засегнато е функционирането на спирачката.		X	X
1.1.9. Резервоар за състен въздух	Визуална проверка.	а) Резервоарът е леко повреден или леко корозирал. Резервоарът е сериозно повреден, корозирал или изпуска.	X	X	
		б) Нефункциониращо дренажно устройство.		X	
		в) Резервоарът е монтиран ненадежно или неправилно.		X	
1.1.10. Спирачни сервомеханизми, главен спирачен цилиндър (хидравлични системи)	Визуална проверка на елементите при задействане на спирачната уредба, ако е възможно.	а) Дефектен или нефункциониращ сервомеханизъм. Ако той не функционира.		X	X
		б) Главният спирачен цилиндър е дефектен, но спирачката все още функционира. Дефектен или изпускащ главен спирачен цилиндър.		X	X
		в) Главният спирачен цилиндър е ненадежно закрепен, но спирачката все още функционира. Ненадежно закрепен главен спирачен цилиндър.		X	X
		г) Недостатъчно количество спирачна течност (под марката за минимум). Спирачна течност значително под марката за минимум. Не се вижда спирачна течност.	X	X	X

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите			
			Незначи-телна	Значи-телна	Опасна	
		д) Липсваща капачка на резервоара на главния спирачен цилиндър.	X			
		е) Светеща или неисправна предупредителна лампа за спирачната течност.	X			
		ж) Неправилно функциониране на предупредителното устройство за равнището на спирачната течност.	X			
1.1.11. Твърди проводи	спирачни	Визуална проверка на елементите при задействане на спирачната уредба, ако е възможно.	а) Непосредствен риск от повреда или счупване.			X
			б) Въздухопроводите или връзките изпускат (пневматични спирачни уредби). Проводите или връзките изпускат (хидравлични спирачни уредби).		X	X
			в) Повредени или прекалено корозирали проводи. Засягат функционирането на спирачките, като ги блокират, или има непосредствен риск от течове.		X	X
			г) Неправилно поставени проводи. Риск от увреждане.	X	X	
1.1.12. Гъвкави маркучи	спирачни	Визуална проверка на елементите при задействане на спирачната уредба, ако е възможно.	а) Непосредствен риск от повреда или счупване.			X
			б) Повредени, износени, усукани или прекалено къси маркучи. Повредени или износени маркучи.	X	X	
			в) Изпускащи маркучи или съединения (пневматични спирачни уредби). Изпускащи маркучи или съединения (хидравлични спирачни уредби)		X	X
			г) Издуване на маркучите под налягане. Кордата е повредена		X	X
			д) Маркучите са порести.		X	

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
1.1.13. Спирачни накладки за дискови и челюстни спирачки	Визуална проверка.	а) Прекомерно износена накладка за дискова или челюстна спирачка (достигнат е отбелязаният минимум). Прекомерно износена накладка за дискова или челюстна спирачка (не се вижда отбелязаният минимум).		X	X
		б) Замърсена накладка за дискова или челюстна спирачка (с масло, грес и др.) Засегнато е функционирането на спирачката.		X	X
		в) Липсва накладка за дискова или челюстна спирачка или е неправилно монтирана.			X
1.1.14. Спирачни барабани, спирачни дискове	Визуална проверка.	а) Износен барабан или диск. Прекомерно надраскан, пукнат, ненадежден или напукан барабан или диск.		X	X
		б) Замърсен барабан или диск (с масло, грес и др.) Сериозно е засегнато функционирането на спирачката.		X	X
		в) Липсващ барабан или диск.			X
		г) Ненадеждна задна накладка.		X	
1.1.15. Спирачни жила, шанги, лостове, връзки	Визуална проверка на елементите при задействане на спирачната уредба, ако е възможно.	а) Повредено или усукано жило. Засегнато е функционирането на спирачката.		X	X
		б) Прекомерно износен или корозирал елемент. Засегнато е функционирането на спирачката.		X	X
		в) Ненадеждно жило, шанга или свързване.		X	
		г) Дефектна броня на жило.		X	
		д) Ограничаване на свободното движение на спирачната уредба.		X	

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
		е) Неправилно движение на лостове/шанги, показващо лошо регулиране или прекомерно износване.		X	
1.1.16. Задвижващи спирачни механизми (включително спирачни пружини или хидравлични цилиндри)	Визуална проверка на елементите при задействане на спирачната уредба, ако е възможно.	а) Пукнат или повреден задвижващ механизъм. Засегнато е функционирането на спирачката.		X	X
		б) Теч в задвижващия механизъм. Засегнато е функционирането на спирачката		X	X
		в) Задвижващият механизъм е монтиран ненадежно или неправилно. Засегнато е функционирането на спирачката.		X	X
		г) Прекомерно корозирал задвижващ механизъм. Налице е опасност от спукване		X	X
		д) Недостатъчен или прекомерен ход на работното бутало или на диафрагмения механизъм. Засегнато е функционирането на спирачката (ходът няма резерва).		X	X
		е) Повреден прахозащитен капак. Липсващ или прекомерно повреден прахозащитен капак.	X	X	
1.1.17. Товарсензорен клапан	Визуална проверка на елементите при задействане на спирачната уредба, ако е възможно.	а) Дефектно свързване.		X	
		б) Неправилно регулиране на свързването.		X	
		в) Клапанът е блокирал или не функционира. (ABS функционира). Клапанът е блокирал или не работи		X	X
		г) Липсващ клапан (ако се изисква).			X
		д) Липсваща табелка с данни.	X		

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
		е) Данните са нечетливи или не отговарят на изискванията ¹ .	X		
1.1.18. Устройства за регулиране на хлабината и съответни индикатори	Визуална проверка.	а) Устройството за регулиране е повредено, блокирало или с неправилно движение, прекомерно износено или неправилно регулирано.		X	
		б) Дефектно устройство за регулиране.		X	
		в) Неправилно монтирано или подменено.		X	
1.1.19. Допълнителна спирачна уредба (когато е монтирана или се изисква)	Визуална проверка.	а) Ненадеждно свързване или монтаж. Ако е засегнато функционирането ѝ.	X		
		б) Уредбата очевидно е дефектна или липсва.		X	
1.1.20. Автоматично действие на спирачките на ремаркетото	Разединяване на връзката в спирачната система между теплешото превозно средство и ремаркетото.	Спирачката на ремаркетото не се задейства автоматично при разединяване на връзката.			X
1.1.21. Цялостна спирачна уредба	Визуална проверка.	а) Други устройства от системата (например помпа за антифриз, апарат за изсушаване на въздуха и т.н.) са увредени външно или са прекомерно корозирали по начин, който влияе неблагоприятно върху спирачната уредба. Засегнато е функционирането на спирачката.		X	
		б) Изпускане на въздух или антифриз. Засегнато е функционирането на системата.	X		
		в) Ненадеждно или неправилно монтиран елемент.		X	
		г) Небезопасно изменение на елемент ³ . Засегнато е функционирането на спирачката.		X	
1.1.22. Контролни съединения (когато са монтирани или се изискват)	Визуална проверка.	Липсващи.		X	

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
1.1.23. Инерционна спирачка	Визуална проверка и проверка на функционирането	Недостатъчна ефективност.		X	
1.2. Показатели и ефективност на работната спирачка					
1.2.1. Показатели (O)	По време на проверка с изпитване на спирачки, постепенно задействане на спирачките до максимално спирачно усилие.	а) Неправилно спирачно усилие върху едно или повече колела		X	
		Липсващо спирачно усилие върху едно или повече колела			X
		б) Спирачното усилие от което и да е колело е по-малко от 70 % от максималното регистрирано усилие от друго колело на същата ос. Или в случай на проверка на пътя — прекалено голямо отклонение на превозното средство от правата линия.		X	
		Спирачното усилие от което и да е колело е по-малко от 50 % от максималното регистрирано усилие в другото колело на същата ос при управляващи оси.			X
		в) Няма постепенна промяна на спирачното усилие (блокиране)		X	
		г) Прекомерно закъснение в задействането на спирачката за което и да е колело.		X	
		д) Прекомерно колебание на спирачната сила по време на всеки пълен оборот на колелото.		X	
1.2.2. Ефективност (O)	Проверка на стенд за статично изпитване на спирачки или, ако това е невъзможно по технически причини, проверка на пътя, като се използва записващ измерител на отрицателни ускорения ⁽¹⁾ .	<p>Не се постига поне следната минимална стойност⁽²⁾:</p> <p>Категории M₁, M₂ и M₃: 50 %⁽³⁾</p> <p>Категория N₁: 45 %</p> <p>Категории N₂ и N₃: 43 %⁽⁴⁾</p> <p>Категории O₃ и O₄: 40 %⁽⁵⁾</p> <p>Достигнати са по-малко от 50 % от посочените по-горе стойности.</p>		X	
					X

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
1.3. Показатели и ефективност на вторичната (аварийна) спирачна уредба (ако се осъществява чрез отделна уредба)					
1.3.1. Показатели (O)	Ако вторичната спирачна уредба е отделена от системата на работната спирачка, да се използва методът, посочен в т. 1.2.1.	а) Неправилно спирачно усилие върху едно или повече колела		X	
		Липсващо спирачно усилие върху едно или повече колела			X
		б) Спирачното усилие от някое колело е по-малко от 70 % от максималното регистрирано усилие в друго колело на същата посочена ос. Или в случай на проверка на пътя — прекалено голямо отклонение на превозното средство от правата линия. Спирачното усилие от което и да е колело е по-малко от 50 % от максималното регистрирано усилие в другото колело на същата ос при управляващи оси.		X	X
		в) Няма постепенна промяна на спирачното усилие (блокиране)		X	
1.3.2. Ефективност (O)	Ако вторичната спирачна уредба е отделена от системата на работната спирачка, да се използва методът, посочен в т. 1.2.2.	Спирачното усилие е по-малко от 50 % ⁽⁶⁾ от необходимото полезно действие на работната спирачка, определено в 1.2.2. спрямо максимално разрешената маса. При проверката са достигнати по-малко от 50 % от горепосочените стойности на спирачното усилие пропорционално на масата на превозното средство.		X	X
1.4. Показатели и ефективност на ръчната спирачка					
1.4.1. Показатели (O)	Задействане на спирачката по време на проверка на стенд за статично изпитване на спирачки.	Спирачката не действа от едната страна или в случай на проверка на пътя — прекалено голямо отклонение на превозното средство от правата линия. При проверката са достигнати по-малко от 50 % от стойностите на спирачното усилие, посочени в 1.4.2. спрямо масата на превозното средство.		X	X

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
1.4.2. Ефективност (O)	Проверка на стенд за статично изпитване на спирачки. Ако не е възможно, проверка на пътя, като се използва индикаторен или записващ измерител на отрицателни ускорения.	<p>За всички категории превозни средства постигнатият спирачен коефициент спрямо максимално разрешената маса е под поне 16 %, а за моторни превозни средства — поне 12 % спрямо максимално разрешената комбинирана маса на превозното средство, като се взема по-голямата от двете стойности.</p> <p>При проверката са достигнати по-малко от 50 % от горепосочените стойности на спирачния коефициент спрямо масата на превозното средство.</p>		X	X
1.5. Показатели на допълнителната спирачна уредба	Визуална проверка и по възможност проверка дали уредбата функционира.	а) Няма постепенно изменение на ефективността (не се прилага за моторни спирачни уредби).		X	
		б) Уредбата не функционира.		X	
1.6. Антиблокираща спирачна система (ABS)	Визуална проверка и проверка на предупредителното устройство и/или като се използва електронният интерфейс на превозното средство.	а) Предупредителното устройство не функционира нормално.		X	
		б) Предупредителното устройство показва неизправност на системата.		X	
		в) Липсващи или повредени датчици за оборотите на колелата.		X	
		г) Повредени електрически връзки.		X	
		д) Липсващи или повредени други елементи.		X	
		е) Системата показва неизправност чрез електронния интерфейс на превозното средство.		X	
1.7. Електронна спирачна система (EBS)	Визуална проверка и проверка на предупредителното устройство и/или като се използва електронният интерфейс на превозното средство.	а) Предупредителното устройство не функционира нормално		X	
		б) Предупредителното устройство показва неизправност на системата		X	
		в) Системата показва неизправност чрез електронния интерфейс на превозното средство.		X	
		г) Съединителите между теглешото превозно средство и ремаркетото са несъвместими или липсват.			X

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
1.8. Спирачна течност	Визуална проверка.	Спирачната течност е замърсена или утаена. Непосредствен риск от повреда		X	X
2. КОРМИЛНО УПРАВЛЕНИЕ					
2.1. Механично състояние					
2.1.1. Състояние на кормилния механизъм	Визуална проверка на функционирането на кормилния механизъм при въртене на кормилото.	а) Кормилният вал е усукан или шлицовете са износени. Засегнато е функционирането.		X	X
		б) Прекомерно износване на кормилния вал. Засегнато е функционирането.		X	X
		в) Прекомерно движение на кормилния вал. Засегнато е функционирането.		X	X
		г) Има течове. Образуват се капки.		X	X
2.1.2. Закрепване на кормилната кутия	Визуална проверка на закрепването на кормилната кутия към шасито при въртене на кормилото по посока на и срещу часовниковата стрелка.	а) Кормилната кутия не е закрепена добре. Скрепленията са опасно хлабави или е видимо относително движение спрямо шасито/каросерията.		X	X
		б) Удължени отвори за закрепване в шасито. Скрепленията са сериозно засегнати.		X	X
		в) Липсващи или пукнати скрепителни болтове. Скрепленията са сериозно засегнати.		X	X
		г) Кормилната кутия е пукната. Стабилността или закрепването на кутията са засегнати		X	X

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
2.1.3. Състояние на кормилното задвижване	Визуална проверка на компонентите на кормилния механизъм за износване, пукнатини и сигурност, при въртене на кормилото по посока на и срещу часовниковата стрелка.	а) Хлабина между елементи, която следва да бъде регулирана. Прекомерно движение или опасност от разпадане на свързването.		X	X
		б) Прекомерно износване на местата на свързване. Много сериозен риск от разпадане на свързването.		X	X
		в) Пукнатини или деформация на елемент. Засегнато е функционирането на уредбата.		X	X
		г) Липса на заключващи приспособления.		X	
		д) Несъосност на елементи (например напречна кормилна щанга или надлъжна кормилна щанга).		X	
		е) Небезопасно изменение ³ . Засегнато е функционирането на уредбата.		X	X
		ж) Прахозащитният капак повреден или в лошо състояние. Прахозащитният капак липсва или е в изключително лошо състояние	X		X
2.1.4. Функциониране на кормилното задвижване	Визуална проверка на компонентите на кормилния механизъм за износване, пукнатини и сигурност, при въртене на кормилото по посока на и срещу часовниковата стрелка, така че колелата да са върху повърхността и двигателят да работи (сервоуправление).	а) При движението си елемент от кормилното задвижване опира в неподвижна част на шасито.		X	
		б) Нефункциониращи или липсващи кормилни ограничители.		X	
2.1.5. Сервоуправление	Проверка на кормилната система за течове и за нивото на хидравлична течност в резервоара (ако се вижда). Проверява се дали системата за сервоуправление функционира при опрени върху повърхността колела и работещ двигател.	а) Изтичане на течност.		X	
		б) Недостатъчно течност (под марката за минимум). Недостатъчен резервоар.		X	X

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
		в) Механизмът не функционира. Засегнато е управлението.		X	X
		г) Механизмът е пукнат или ненадежден. Засегнато е управлението.		X	X
		д) Несъосност или опирание на елементи. Засегнато е управлението.		X	X
		е) Небезопасно изменение ³ . Засегнато е управлението.		X	X
		ж) Повредени или прекалено корозирали кабели/маркучи. Засегнато е управлението.		X	X

2.2. Кормило, кормилна колона и кормило от мотоциклетен тип

2.2.1. Състояние на кормилото	При опрени върху повърхността колела, кормилото се бута и дърпа по посока на колоната, а после кормилото се бута в различни посоки под прав ъгъл към колоната. Визуална проверка на хлабината и състояние на гъвкавите връзки или на карданните шарнири.	а) Относително движение на кормилото спрямо колоната, показващо хлабина. Много сериозен риск от разпадане на свързването.		X	X
		б) Липса на ограничител върху главината на кормилото. Много сериозен риск от разпадане на свързването.		X	X
		в) Счупване или хлабавост на главината, венеца или спица на кормилото. Много сериозен риск от разпадане на свързването.		X	X
		г) Небезопасно изменение ³ .		X	

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
2.2.2. Кормилна колона и кормилни демпфери	Кормилото се бутва и дърпа по посока на колоната, а после кормилото се бутва в различни посоки под прав ъгъл към колоната. Визуална проверка на хлабината и състояние на гъвките връзки или на карданните шарнири.	а) Прекомерен ход на центъра на кормилото нагоре или надолу.		X	
		б) Прекомерен ход на върха на колоната радиално от оста на колоната.		X	
		в) Повредена гъвкава връзка.		X	
		г) Дефектно закрепване. Много сериозен риск от разпадане на свързването.		X	X
		д) Небезопасно изменение ³ .			X
2.3. Кормилна хлабина	При работещ двигател (за превозните средства със сервоуправление) и колела в положение за движение на право, кормилото леко се завърта по посока на и обратно на часовниковата стрелка възможно най-много без това да води до движение на колелата. Визуална проверка на свободния ход.	Прекомерен свободен ход на кормилния механизъм (например движение на точка върху венца, превишаващо една пета от диаметъра на кормилото) или свободният ход не в съответствие с изискванията ¹ . Засегнато е безопасното управление.		X	X
2.4. Регулировка на кормилото (X) ²	Визуална проверка.	Очевидно неправилно регулиране. Засегнато е движението напред; влошена е стабилността при завиване.	X		X
2.5. Въртяща опора за управляемата ос на ремаркетото	Визуална проверка или използване на специално пригоден детектор за свободния ход на колелото	а) Леко повреден елемент. Сериозно повреден или пукнат елемент.		X	X
		б) Прекомерна хлабина. Засегнато е движението напред; влошена е стабилността при завиване.		X	X
		в) Дефектно закрепване. Скреплението е сериозно засегнато.		X	X

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
2.6. Електронно сервоуправление (EPS)	Визуална проверка и проверка за съответствие между ъгъла на кормилото и ъгъла на колелата при включване/изключване на двигателя и/или като се използва електронният интерфейс на превозното средство	а) Съответната индикаторна лампа показва някаква неизправност на уредбата.		X	
		б) Сервоуправлението не функционира.		X	
		в) Системата показва неизправност чрез електронния интерфейс на превозното средство.		X	
3. ВИДИМОСТ					
3.1. Полезрение	Визуална проверка от седалката на водача.	<p>Препятствие в полезрението на водача, което значително му пречи да вижда напред или встрани (извън почистваната от стъклочистачките зона).</p> <p>Засегната е почистваната от стъклочистачките зона или външните огледала не се виждат.</p>	X		
3.2. Състояние на стъклата	Визуална проверка.	а) Пукнато или променило цвета си стъкло или прозрачна плоскост (ако е разрешена) (извън почистваната от стъклочистачките зона).	X		
		Засегната е почистваната от стъклочистачките зона или външните огледала не се виждат.		X	
		б) Стъкло или прозрачна плоскост (включително светлоотражателно или цветно фолио), което не отговаря на спецификациите в изискванията ¹ (извън почистваната от стъклочистачките зона).	X		
Засегната е почистваната от стъклочистачките зона или външните огледала не се виждат.		X			
в) Стъкло или прозрачна плоскост в неприемливо състояние.		X			
Видимостта в почистваната от стъклочистачките зона е значително засегната.				X	

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
3.3. Огледала или устройства за виждане назад	Визуална проверка.	а) Липсва огледало или устройство или то не е монтирано съгласно изискванията ¹ . (налице са най-малко две устройства за виждане назад). Налице са по-малко от две устройства за виждане назад.	X		
		б) Огледалото или устройството е леко повредено или разхлабено. Огледалото или устройството не функционира или е сериозно повредено, хлабаво или ненадеждно закрепено.	X		
		в) Не е обхванато необходимото ползрение.		X	
3.4. Стъклочистачки на предното стъкло	Визуална проверка и проверка на функционирането	а) Стъклочистачките не функционират или липсват.		X	
		б) Дефектна четка на стъклочистачка. Липсваща или явно дефектна четка на стъклочистачка.	X		
3.5. Устройство за миене на стъклата	Визуална проверка и проверка на функционирането	Устройството за миене на стъклата не функционира правилно (липсва течност за миене на стъкла, но помпата функционира, или водоструйната помпа е неправилно поставена).	X		
		Устройството за миене на стъклата не функционира.		X	
3.6. Система срещу изпотяване на стъклата (X) ²	Визуална проверка и проверка на функционирането	Системата не функционира или явно е неисправна.	X		
4. СВЕТЛИНИ, ОТРАЖАТЕЛИ И ЕЛЕКТРИЧЕСКО ОБОРУДВАНЕ					
4.1. Предни фарове					
4.1.1. Състояние и функциониране	Визуална проверка и проверка на функционирането	а) Дефектна или липсваща светлина/светлинен източник (множество светлини/светлинни източници; при светодиоди — по-малко от 1/3 не функционират). Единични светлини/светлинни източници; при светодиоди — сериозно засегната видимост.	X		

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
		б) Лек дефект на прожекторната система (отражател и леща). Значително дефектна или липсваща прожекторна система (светлоотражател и леща).	X	X	
		в) Ненадеждно закрепена лампа.		X	
4.1.2. Регулиране	Визуална проверка и проверка на функционирането	а) Фарът е много неправилно регулиран.		X	
		б) Светлинният източник е неправилно монтиран.			
4.1.3. Превключване	Визуална проверка и проверка на функционирането	а) Превключвателят не функционира в съответствие с изискванията ¹ (брой на едновременно светещите предни фарове). Надвишаване на максимално допустимата яркост на светлината в посока напред.	X	X	
		б) Устройството за управление не функционира правилно.		X	
4.1.4. Съответствие с изискванията ¹ .	Визуална проверка и проверка на функционирането	а) Лампата, излъчваният цвят, позицията, яркостта или маркировката не са в съответствие с изискванията ¹ .		X	
		б) Продукти върху лещите или светлинния източник, които явно намаляват яркостта на светлината или променят излъчвания цвят.		X	
		в) Светлинният източник и лампата са несъвместими помежду си.		X	
4.1.5. Устройства за регулиране на височината (когато са задължителни)	Визуална проверка и проверка на функционирането, ако е възможна.	а) Устройството не функционира.		X	
		б) Не може да се работи с устройството от седалката на водача		X	
4.1.6. Устройство за чистене на предните фарове (когато е задължително)	Визуална проверка и проверка на функционирането, ако е възможна.	Устройството не функционира. При газоразрядни лампи.	X	X	

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
4.2. Предни и задни габаритни светлини, странични габаритни светлини, светлини за обозначаване на най-външния габарит и дневни светлини					
4.2.1. Състояние и функциониране	Визуална проверка и проверка на функционирането	а) Дефектен светлинен източник.		X	
		б) Дефектна леща.		X	
		в) Ненадеждно закрепена лампа. Много сериозен риск да падне.	X		X
4.2.2. Превключване	Визуална проверка и проверка на функционирането	а) Превключвателят не функционира в съответствие с изискванията ¹ . Задните и странични габаритни светлини могат да бъдат изключени при включени предни фарове.		X	
		б) Устройството за управление не функционира правилно.		X	
4.2.3. Съответствие с изискванията ¹	Визуална проверка и проверка на функционирането	а) Лампата, излъчваният цвят, позицията, яркостта или маркировката не са в съответствие с изискванията ¹ . Червена светлина отпред или бяла светлина отзад; значително намалена яркост на светлината.	X		X
		б) Продукти върху лещите или светлинния източник, които намаляват яркостта на светлината или променят излъчвания цвят. Червена светлина отпред или бяла светлина отзад; значително намалена яркост на светлината.	X		X
4.3. Стопсветлини					
4.3.1. Състояние и функциониране	Визуална проверка и проверка на функционирането	а) Дефектен светлинен източник (множество светлинни източници; при светодиоди — по-малко от 1/3 не функционират). Единични светлини/светлинни източници; при светодиоди — по-малко от 2/3 функционират. Всички светлинни източници не функционират.	X		X

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
		б) Лек дефект на лещата (без влияние върху излъчваната светлина). Значителен дефект на лещата (влие върху излъчваната светлина).	X	X	
		в) Ненадеждно закрепена лампа. Много сериозен риск да падне.	X	X	
4.3.2. Превключване	Визуална проверка и проверка на функционирането	а) Превключвателят не функционира в съответствие с изискванията ¹ . Забавяне във функционирането. Не функционира.	X	X	X
		б) Устройството за управление не функционира правилно.		X	
4.3.3. Съответствие с изискванията ¹ .	Визуална проверка и проверка на функционирането	Лампата, излъчваният цвят, позицията, яркостта или маркировката не са в съответствие с изискванията ¹ . Бяла светлина отзад; значително намалена яркост на светлината.	X	X	
4.4. Пътепоказател и аварийни светлини					
4.4.1. Състояние и функциониране	Визуална проверка и проверка на функционирането	а) Дефектен светлинен източник (множество светлинни източници; при светодиоди — по-малко от 1/3 не функционират). Единични светлини/светлинни източници; при светодиоди — по-малко от 2/3 функционират.	X	X	
		б) Леща с лек дефект (без влияние върху излъчваната светлина). Значителен дефект на лещата (влие върху излъчваната светлина).	X	X	
		в) Ненадеждно закрепена лампа. Много сериозен риск да падне.	X	X	

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
4.4.2. Превключване	Визуална проверка и проверка на функционирането	Превключвателят не функционира в съответствие с изискванията ¹ . Не функционира изобщо.	X	X	
4.4.3. Съответствие с изискванията ¹ .	Визуална проверка и проверка на функционирането	Лампата, излъчваният цвят, позицията, яркостта или маркировката не са в съответствие с изискванията ¹ .		X	
4.4.4. Честота на мигане	Визуална проверка и проверка на функционирането	Честотата на мигане не е в съответствие с изискванията ¹ (отклонение в честотата над 25 %).	X		
4.5. Предни и задни фарове за мъгла					
4.5.1. Състояние и функциониране	Визуална проверка и проверка на функционирането	а) Дефектен светлинен източник (множество светлинни източници; при светодиоди — по-малко от 1/3 не функционират). Единични светлини/светлинни източници; при светодиоди — по-малко от 2/3 функционират.	X	X	
		б) Леща с лек дефект (без влияние върху излъчваната светлина). Значителен дефект на лещата (влияе върху излъчваната светлина).	X	X	
		в) Ненадеждно закрепена лампа. Много сериозен риск да падне или да заслепи насрещно движещи се превозни средства.	X	X	
4.5.2. Регулиране (X) ²	Визуална проверка и проверка на функционирането	Предният фар за мъгла не е регулиран правилно хоризонтално при наличие на ясно изразена граница на осветяваното поле (границата е прекалено ниска). Границата на осветяваното поле е над тази на предните дълги светлини.	X	X	
4.5.3. Превключване	Визуална проверка и проверка на функционирането	Превключвателят не функционира в съответствие с изискванията ¹ . Не функционира.	X	X	

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
4.5.4. Съответствие с изискванията ¹ .	Визуална проверка и проверка на функционирането	а) Лампата, излъчваният цвят, позицията, яркостта или маркировката не са в съответствие с изискванията ¹ .		X	
		б) Системата не функционира в съответствие с изискванията ¹ .	X		
4.6. Фарове за заден ход					
4.6.1. Състояние и функциониране	Визуална проверка и проверка на функционирането	а) Дефектен светлинен източник.	X		
		б) Дефектна леща.	X		
		в) Ненадеждно закрепена лампа. Много сериозен риск да падне.	X		X
4.6.2. Съответствие с изискванията ¹	Визуална проверка и проверка на функционирането	а) Лампата, излъчваният цвят, позицията, яркостта или маркировката не са в съответствие с изискванията ¹ .		X	
		б) Системата не функционира в съответствие с изискванията ¹ .		X	
4.6.3. Превключване	Визуална проверка и проверка на функционирането	Превключвателят не функционира в съответствие с изискванията ¹ . Сигналната лампа за заден ход може да се включи дори когато скоростният лост не е в позиция за заден ход.	X		X
4.7. Лампа на задната регистрационна табела					
4.7.1. Състояние и функциониране	Визуална проверка и проверка на функционирането	а) Лампата излъчва пряка или бяла светлина назад.	X		
		б) Дефектен светлинен източник (множествен светлинен източник). Дефектен светлинен източник (единични светлини/ светлинни източници).	X		X
		в) Ненадеждно закрепена лампа. Много сериозен риск да падне.	X		X

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначи- телна	Значи- телна	Опасна
4.7.2. Съответствие с изискванията ¹	Визуална проверка и проверка на функционирането	Системата не функционира в съответствие с изискванията ¹ .	X		
4.8. Светлоотражатели, маркировка за видимост (светлоотражателна) и задни табели за обозначаване					
4.8.1. Състояние	Визуална проверка.	а) Светлоотражателното оборудване е дефектно или повредено. Засегнато е отразяването.	X		
		б) Ненадеждно закрепен светлоотражател. Има вероятност да падне.	X	X	
4.8.2. Съответствие с изискванията ¹	Визуална проверка.	Устройството, отразеният цвят или местоположението не са в съответствие с изискванията ¹ . Липсват или отразяват червен цвят напред или бял цвят назад.		X	X
4.9. Контролно-сигнални устройства, задължителни за осветително оборудване					
4.9.1. Състояние и функциониране	Визуална проверка и проверка на функционирането	Не функционират. Не функционират при фар за дълга светлина или заден фар за мъгла.	X		X
4.9.2. Съответствие с изискванията ¹	Визуална проверка и проверка на функционирането	Не са в съответствие с изискванията ¹ .	X		
4.10. Електрически връзки между теглещото превозно средство и ремаркетото или полуремаркетото	Визуална проверка: проверява се по възможност непрекъснатостта на електрическата връзка.	а) Ненадеждно закрепени неподвижни елементи. Хлабава фасунга.	X		X
		б) Повредена или влошена изолация. Има опасност да предизвика късо съединение.	X		X
		в) Неизправни електрически връзки в ремаркетото или в теглещото превозно средство. Спирачните светлини на ремаркетото не работят изобщо.		X	X

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
4.11. Електрическа инсталация	Визуална проверка, включително в двигателното отделение (когато е приложимо).	а) Електрическите връзки са ненадеждни или не са надлежно обезопасени. Скрепленията са хлабави, допират остри ръбове, има опасност електрическите съединители да се откачат. Има опасност кабелите да се допрат до горещи или въртящи се части или до земята, електрическите съединители са откачени (важни части за спирачната или кормилната система)	X	X	X
		б) Леко влошени електрически връзки. Значително влошени електрически връзки. Електрически връзки в изключително лошо състояние (важни части за спирачната или кормилната система).	X	X	X
		в) Повредена или влошена изолация. Има опасност да предизвика късо съединение. Непосредствен риск от пожар, образуване на искри.	X	X	X
4.12. Незадължителни лампи и светлоотражатели (X) ²	Визуална проверка и проверка на функционирането	а) Лампа или светлоотражател, които не са монтирани съгласно изискванията ¹ . Излъчва/отразява червена светлина отпред или бяла светлина отзад	X	X	
		б) Лампата не функционира в съответствие с изискванията ¹ . Броят на едновременно функциониращите предни фарове надвишава разрешената яркост на светлината. Излъчва червена светлина отпред или бяла светлина отзад.	X	X	
		в) Лампа или светлоотражател, които не са закрепени надеждно. Много сериозен риск да падне.	X	X	

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
4.1.3. Аккумулятор(и)	Визуална проверка.	а) Ненадежден. Неправилно закрепен. Има опасност да предизвика късо съединение.	X	X	
		б) Има течове. Изпускане на опасни вещества.	X	X	
		в) Дефектен превключвател (ако се изисква такъв).		X	
		г) Дефектни предпазители (ако се изискват).		X	
		д) Неподходяща вентилация (ако се изисква).		X	
5. ОСИ, КОЛЕЛА, ГУМИ И ОКАЧВАНЕ					
5.1. Осци					
5.1.1. Осци +(O)	Визуална проверка и използване на детектор за хлабина на колелетата, ако е на разположение.	а) Пукната или деформирана ос.			X
		б) Ненадеждно закрепване към превозното средство. Нарушена е стабилността, засегнато е функционирането: прекомерно движение спрямо арматурата.		X	X
		в) Небезопасно изменение ³ . Нарушена е стабилността, засегнато е функционирането, недостатъчно отстояние от други части на превозното средство или от земята.		X	X
5.1.2. Шенкели +(O)	Визуална проверка и използване на детектор за хлабина на колелетата, ако е на разположение. Прилага се вертикално или странично насочена сила към всяко едно колело и се отбелязва размерът на движението между предния мост и шенкела.	а) Пукнат шенкел.			X
		б) Прекомерно износване на шенкелния болт и/или втулките. Има вероятност от разхлабване; влошена е стабилността при завиване.		X	X
		в) Прекомерно движение между шенкела и предния мост. Има вероятност от разхлабване; влошена е стабилността при завиване.		X	X

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
		г) Шенкелният болт е хлабав в оста. Има вероятност от разхлабване; влошена е стабилността при завиване.		X	X
5.1.3. Лагери на колелата +(O)	Визуална проверка с използване на детектор за хлабина на колелетата, ако е на разположение. Колелото се разклаща или се прилага странично насочена сила към всяко едно колело и се отбелязва размерът на движението нагоре на колелото спрямо шенкела.	а) Прекомерна хлабина на лагер на колело. Влошена е стабилността при завиване; опасност от разрушаване.		X	X
		б) Твърде стегнат, блокирал лагер на колело. Опасност от прегряване; опасност от разрушаване.		X	X
5.2. Колела и гуми					
5.2.1. Главина на колелата	Визуална проверка.	а) Липсваща или хлабава гайка или шпилка за колело. Липсващо закрепване или хлабаво до такава степен, че засяга много сериозно пътната безопасност.		X	X
		б) Износена или повредена главина. Главината е износена или повредена по начин, засягащ сигурното закрепване на колелата.		X	X
5.2.2. Колела	Визуална проверка на двете страни на всяко колело при поставено над канал или върху повдигателен механизъм превозно средство.	а) Пукнатина или дефектна заварка.			X
		б) Монтирани неправилно осигурителни пръстени за гумите. Има опасност да паднат.		X	X
		в) Силно деформирано или износено колело. Засегнато е сигурното закрепване към главината; засегнато е сигурното закрепване на гумата.		X	X
		г) Размерът, техническото проектиране, съвместимостта или типът на колелата не са в съответствие с изискванията ¹ и оказват влияние върху пътната безопасност.		X	

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
5.2.3. Гуми	Визуална проверка на цялата гума чрез движение на превозното средство назад и напред.	а) Размерът, товароносимостта, знакът за одобрение или категорията за скорост на гумите не са в съответствие с изискванията ¹ и засягат пътната безопасност. Недостатъчна товароносимост или категория за скорост за действителната употреба, гумите допират други неподвижни части на превозното средство и влошават безопасността на шофиране.		X	X
		б) Гуми с различен размер на една и съща ос или сдвоено колело.		X	
		в) Гуми от различен конструктивен тип (радиални/диагонални) на една и съща ос.		X	
		г) Сериозна повреда или срязване на гума. Кордата се вижда или е повредена.		X	X
		д) Индикаторът за износване на протектора на гума става видим. Дълбочината на протектора на гума не е в съответствие с изискванията ¹ .		X	X
		е) Триене на гума с други елементи (гъвкави устройства срещу пръскане). Триене на гума с други елементи (безопасността на шофиране не е влошена).	X		X
		ж) Гуми с регенериран протектор, които не са в съответствие с изискванията ¹ . Защитният слой на кордата е засегнат.		X	X
5.3. Система на окачване					
5.3.1. Ресори/пружини и стабилизатор +(O)	Визуална проверка с използване на детектор за хлабина на колелетата, ако е на разположение.	а) Несигурно закрепване на ресорите/пружините към шасито или ос. Видимо относително движение, скрепленията са сериозно отхлабени.		X	X

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
		б) Повреден или счупен елемент на ресор/пружина. Основният лист на пружината или допълнителните листове са сериозно засегнати.		X	X
		в) Липсва ресор/пружина. Основният лист на пружината или допълнителните листове са сериозно засегнати.		X	X
		г) Небезопасно изменение ³ . Недостатъчно отстояние от други части на превозното средство; системата от ресори/пружини не функционира.		X	X
5.3.2. Амортисьори	Визуална проверка.	а) Ненадеждно закрепване на амортисьори към шасито или ос. Амортисьорът е хлабав.	X		
		б) Повреден амортисьор, показващ признаци на силен теч или неизправност.		X	
		в) Липсващ амортисьор.		X	
5.3.3. Карданни валове, надлъжни реактивни шанги, кобилици и напречни рамена +(O)	Визуална проверка с използване на детектор за хлабина на колелетата, ако е на разположение.	а) Несигурно закрепване на елемент към шасито или ос. Има вероятност от разхлабване; влошена е стабилността при завиване.		X	X
		б) Повреден или прекомерно корозирал елемент. Засегната е стабилността на елемента или той е пукнат.		X	X
		в) Небезопасно изменение ³ . Недостатъчно отстояние от други части на превозното средство; системата не функционира.		X	X

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
5.3.4. Шарнири на окачването +(O)	Визуална проверка и използване на детектор за хлабина на колелетата, ако е на разположение.	а) Прекомерно износване на шенкелен болт и/или втулки в шарнири на окачването. Има вероятност от разхлабване; влошена е стабилността при завиване.		X	X
		б) Прахозащитният капак е в много лошо състояние. Прахозащитният капак липсва или е пукнат.	X	X	
5.3.5. Въздушно окачване	Визуална проверка.	а) Системата не функционира.			X
		б) Елемент, който е повреден, изменен или дефектен до такава степен, че засяга функционирането на системата. Функционирането на системата е сериозно засегнато.		X	X
		в) Слухово доловимо изпускане от системата.		X	
		г) Небезопасно изменение.		X	
6. ШАСИ И ПРИСТАВКИ НА ШАСИТО					
6.1. Шаши или рама и приставки					
6.1.1. Общо състояние	Визуална проверка.	а) Леко пукване или деформация на надлъжна или напречна греда. Значително пукване или деформация на надлъжна или напречна греда.		X	X
		б) Ненадеждни усилващи плочи или скрепления. Преобладаващи хлабави скрепления; недостатъчна якост на частите.		X	X
		в) Прекомерна корозия, която влошава стабилността на монтажния блок. Недостатъчна якост на частите.		X	X

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
6.1.2. Тръби и шумозаглушители на системата за отвеждане на отработили газове	Визуална проверка.	а) Ненадеждна или изпускаща система за отвеждане на отработили газове.		X	
		б) Влизане на пушек в кабината на водача или в салона за пътници. Заплаха за здравето на лицата в превозното средство.		X	X
6.1.3. Резервоар за гориво и тръби (включително резервоар за гориво за отопление и тръби)	Визуална проверка, използване на устройства за откриване на теч при системи на втечнен нефтен газ/сгъстен природен газ/втечнен природен газ (ВНГ/СПГ/ВПГ)	а) Ненадежден резервоар за гориво или тръби, създаващи особен риск от пожар.			X
		б) Теч на гориво, липсваща или неефективна капачка на резервоара. Риск от пожар; прекомерно изпускане на опасни вещества.		X	X
		в) Износени тръби. Повредени тръби.	X		X
		г) Проходният спирателен кран за гориво (ако се изисква такъв) не функционира правилно.		X	
		д) Опасност от пожар поради: — теч на гориво, — лошо изолиран резервоар за гориво или изпускателен тръбопровод, — състояние на двигателното отделение.			X
		е) Системата на ВНГ/СПГ/ВПГ или водород не е в съответствие с изискванията, някоя от частите на системата е дефектна ¹ .			X
6.1.4. Брони, странични защити и защита срещу вклиняване на превозно средство, идващо отзад	Визуална проверка	а) Хлабавост или повреда, която е вероятно да причини нараняване при докосване или контакт. Има опасност да паднат части; функционирането е сериозно засегнато.		X	X
		б) Устройство, което явно не е в съответствие с изискванията ¹ .		X	

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
6.1.5. Носач на резервно колело (ако е монтиран)	Визуална проверка	а) Носачът не е в добро състояние.	X		
		б) Носачът е счупен или ненадежден.		X	
		в) Резервното колело е ненадежно прикрепено в носача. Много сериозен риск да падне.		X	X
6.1.6. Механично прикачване и оборудване за теглене +(O)	Визуална проверка за износване и правилно функциониране, като се обърне особено внимание на монтираните устройства за безопасност и/или използване на измервателен уред.	а) Повреден, дефектен или пукнат елемент (ако не се използва). Елементът е повреден, дефектен или напукан (ако се използва).		X	X
		б) Прекомерно износване на елемент. Надхвърля границата на износване.		X	X
		в) Дефектно закрепване. Хлабава приставка с много голям риск да падне.		X	X
		г) Липсващо или неправилно функциониращо устройство за безопасност.		X	
		д) Нефункциониращ индикатор за прикачване.		X	
		е) Закриване на табелата с регистрационния номер или на лампа (когато не се използва). Регистрационният номер не се вижда (когато не се използва).	X	X	
		ж) Небезопасно изменение ³ (второстепенни части). Небезопасно изменение ³ (първостепенни части).		X	X
		з) Твърде слабо прикачване, или несъвместимо, или теглително-прикачното устройство не в съответствие с изискванията.			X

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
6.1.7. Силово предаване	Визуална проверка.	а) Хлабави или липсващи скрепителни болтове. Хлабави или липсващи скрепителни болтове до такава степен, че пътната безопасност е сериозно застрашена.		X	X
		б) Прекомерно износване на лагерите на междинния вал. Много сериозен риск от разхлабване или пукване.		X	X
		в) Прекомерно износване на карданните шарнири или трансмисионните вериги/ремъци. Много сериозен риск от разхлабване или пукване.		X	X
		г) Повредени гъвкави връзки. Много сериозен риск от разхлабване или пукване.		X	X
		д) Повреден или изкривен вал.		X	
		е) Пукнато или ненадежно лагерно тяло. Много сериозен риск от разхлабване или пукване.		X	X
		ж) Прахозащитният капак е в много лошо състояние. Прахозащитният капак липсва или е пукнат.	X		X
		з) Неправомерно изменение на силовото предаване.		X	
6.1.8. Опорни елементи за двигателя	Визуална проверка	В лошо състояние, явно и силно повредени опорни елементи. Хлабави или счупени опорни елементи.		X	X
6.1.9 Показатели на двигателя (X) ²	Визуална проверка и/или с използване на електронния интерфейс на превозното средство	а) Изменение на контролно устройство, засягащо безопасността и/или околната среда.		X	
		б) Изменение на двигателя, засягащо безопасността и/или околната среда.			X

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
6.2. Кабина и каросерия					
6.2.1. Състояние	Визуална проверка	а) Хлабава или повредена плоскост или част, която може да причини нараняване. Има вероятност да падне.		X	X
		б) Ненадеждна стойка на каросерията. Нарушена е стабилността.		X	X
		в) Влизане на пушек от двигателя или от отработилите газове. Заплаха за здравето на лицата в превозното средство.		X	X
		г) Небезопасно изменение ³ . Недостатъчно отстояние от въртящи се или движещи се части и от пътя.		X	X
6.2.2. Монтаж	Визуална проверка	а) Каросерията или кабината са ненадеждни. Засегната е стабилността.		X	X
		б) Каросерията/кабината явно не е разположена точно върху шасито.		X	
		в) Несигурно или липсващо закрепване на каросерията/кабината към шасито или към напречни греди и ако е симетрично. Несигурно или липсващо закрепване на каросерията/кабината към шасито или към напречни греди до такава степен, че пътната безопасност е сериозно застрашена.		X	X
		г) Прекомерна корозия на местата на закрепване върху носещата каросерия. Нарушена е стабилността.		X	X

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
6.2.3. Врати и брави	Визуална проверка	а) Вратата не се отваря или затваря добре.		X	
		б) Има вероятност врата да се отвори внезапно или да не остане затворена (плъзгачи се врати). Вероятност врата да се отвори неумишлено или да не остане затворена (врати с радиално отваряне).		X	X
		в) Повредена врата, панти, брави или стойка. Липсваща или хлабава врата, панти, брави или стойка.	X	X	
6.2.4. Под	Визуална проверка	Подът е ненадежден или сериозно повреден. Недостатъчна стабилност.		X	X
6.2.5. Седалка на водача	Визуална проверка	а) Структурата на седалката е дефектна. Хлабава седалка.		X	X
		б) Механизмът за регулиране не функционира правилно. Седалката се движи или облегалката не може да бъде фиксирана.		X	X
6.2.6. Други седалки	Визуална проверка	а) Седалките са дефектни или несигурни (второстепенни части). Седалките са дефектни или несигурни (основни части).	X	X	
		б) Седалките не са монтирани в съответствие с изискванията ¹ . Надвишен е разрешеният брой седалки; разположението не съответства на одобреното.	X	X	
6.2.7. Органи за управление	Визуална проверка и проверка на функционирането	Орган за управление, необходим за безопасната експлоатация на превозното средство, не функционира правилно. Засегнато е безопасното функциониране.		X	X

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
6.2.8. Стъпала за кабината	Визуална проверка	а) Ненадеждно стъпало или площадка на стъпало. Недостатъчна стабилност.	X		
		б) Стъпало или площадка на стъпало е в такова състояние, че е вероятно да причини нараняване на ползвателите.		X	
6.2.9. Други вътрешни и външни приспособления и оборудване	Визуална проверка	а) Дефектно закрепване на друго приспособление или оборудване.		X	
		б) Друго приспособление или оборудване, което не е в съответствие с изискванията ¹ . Има вероятност монтираните части да причинят наранявания; засегнато е безопасното функциониране.	X		X
		в) Теч от хидравлично оборудване. Прекомерно изпускане на опасни вещества.	X		X
6.2.10. Калобрани, устройства за предотвратяване на пръскането	Визуална проверка	а) Липсващи, хлабави или силно корозирали. Има вероятност да причинят наранявания; има опасност да паднат.	X		X
		б) Недостатъчно отстояние от гума/колело (устройство за предотвратяване на пръскането). Недостатъчно отстояние от гума/колело (калобрани).	X		X
		в) Не е в съответствие с изискванията ¹ . Недостатъчно покриване на протектора на гумата.	X		X
7. ДРУГО ОБОРУДВАНЕ					
7.1. Обезопасителни колани/закопчалки и системи за обезопасяване					
7.1.1. Надеждност на монтажа на безопасителните колани/закопчалки	Визуална проверка	а) Силно повредена точка на закрепване. Засегната е стабилността.		X	X
		б) Хлабаво закрепване.		X	

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
7.1.2. Състояние на обезопасителните колани/закопчалки	Визуална проверка и проверка на функционирането	а) Липсващ или немонтиран задължителен обезопасителен колан.		X	
		б) Повреден обезопасителен колан. Срез или признак за прекомерно разтягане.	X	X	
		в) Обезопасителният колан не съответства на изискванията ¹ .		X	
		г) Повреден или неправилно функциониращ обезопасителен колан/закопчалка.		X	
		д) Повреден или нефункциониращ правилно механизъм за прибиране на обезопасителен колан.		X	
7.1.3. Ограничител на натоварването от обезопасителните колани	Визуална проверка и/или като се използва електронният интерфейс	а) Явно липсващ или неподходящ за превозното средство ограничител на натоварването.		X	
		б) Системата показва неизправност чрез електронния интерфейс на превозното средство.		X	
7.1.4. Обтегач за обезопасителните колани	Визуална проверка и/или като се използва електронният интерфейс	а) Явно липсващ или неподходящ за превозното средство обтегач.		X	
		б) Системата показва неизправност чрез електронния интерфейс на превозното средство.		X	
7.1.5. Въздушна възглавница	Визуална проверка и/или като се използва електронният интерфейс	а) Явно липсващи или неподходящи за превозното средство въздушни възглавници.		X	
		б) Системата показва неизправност чрез електронния интерфейс на превозното средство.		X	
		в) Явно нефункционираща въздушна възглавница.		X	
7.1.6. Допълнителни предпазни системи	Визуална проверка на индикаторната лампа за неизправност и/или като се използва електронният интерфейс на превозното средство	а) Индикаторната лампа на допълнителната предпазна система показва някаква неизправност.		X	

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
		б) Системата показва неизправност чрез електронния интерфейс на превозното средство.		X	
7.2. Пожарогасител (X) ²	Визуална проверка	а) Липсващ.		X	
		б) Не е в съответствие с изискванията ¹ . Ако се изисква (напр. в таксите, автобуси за градски и междуградски транспорт, и т.н.).	X	X	
7.3. Ключалки и устройство против кражба	Визуална проверка и проверка на функционирането	а) Устройството не функционира, за да предотврати привеждането в движение на превозното средство.	X		
		б) Наличие на дефект. Нежелано заключване или блокиране.		X	X
7.4. Предупредителен триъгълник (ако се изисква) (X) ²	Визуална проверка	а) Липсващ или некомплектован.	X		
		б) Не е в съответствие с изискванията ¹ .	X		
7.5. Аптечка (ако се изисква) (X) ²	Визуална проверка	Липсваща, некомплектована или не е в съответствие с изискванията ¹ .	X		
7.6. Фиксиращи клинове (трупчета) за колелата (ако се изискват) (X) ²	Визуална проверка	Липсват или не са в добро състояние, с недостатъчна стабилност или размери.		X	
7.7. Звуково предупредително устройство	Визуална проверка и проверка на функционирането	а) Не функционира правилно. Не функционира изобщо.	X	X	
		б) Ненадежден орган за управление.	X		
		в) Не е в съответствие с изискванията ¹ . Има вероятност издаваният звук да бъде сбъркан с акустичните сигнали от крайните устройства на системата за ранно предупреждение и оповестяване.	X	X	

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
7.8. Устройство за измерване на скоростта (скоростомер)	Визуална проверка или проверка на функционирането по време на изпитване на пътя или чрез електронни средства	а) Не е монтиран в съответствие с изискванията ¹ . Липсва (при положение че се изисква).	X	X	
		б) Функционирането е нарушено. Не функционира изобщо.	X	X	
		в) Не е възможно достатъчно осветяване. Не може да бъде осветен изобщо.	X	X	
7.9. Тахограф (ако е монтиран/ако се изисква)	Визуална проверка	а) Не е монтиран в съответствие с изискванията ¹ .		X	
		б) Не функционира.		X	
		в) Повредени или липсващи пломби.		X	
		г) Липсваща, нечетлива или неактуална монтажна табела.		X	
		д) Явно вмешателство или манипулация.		X	
		е) Размерът на гумите е несъвместим с параметри на калибриране.		X	
7.10. Устройство за ограничаване на скоростта (ако е монтирано/ако се изисква) (+0)	Визуална проверка и проверка на функционирането, ако е на разположение съответно оборудване	а) Не е монтирано в съответствие с изискванията ¹ .		X	
		б) Явно не функционира.		X	
		в) Неправилно зададена скорост (ако е проверена).		X	
		г) Повредени или липсващи пломби.		X	
		д) Липсваща или нечетлива калибровъчна табелка.		X	
		е) Размерът на гумите е несъвместим с параметрите на калибриране.		X	

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
7.11. Километропоказател, ако има такъв (X) ²	Визуална проверка и/или като се използва електронният интерфейс	а) Явно манипулиран (измама) с цел намаляване или невярно представяне на записаното разстояние на превозното средство.		X	
		б) Явно не функционира.		X	
7.12. Електронен кон-трол на стабилността (ESC), ако е монтиран/ако се изисква (X) ²	Визуална проверка и/или като се използва електронният интерфейс	а) Липсващи или повредени датчици за оборотите на колелата.		X	
		б) Повредени електрически връзки.		X	
		в) Липсващи или повредени други елементи.		X	
		г) Повреден или нефункциониращ нормално превключвател.		X	
		д) Индикаторната лампа на ESC системата показва някаква неизправност.		X	
		е) Системата показва неизправност чрез електронния интерфейс на превозното средство.		X	
8. ВРЕДНО ВЪЗДЕЙСТВИЕ					
8.1. Шум					
8.1.1 Система за потискане на шума +(O)	Субективна оценка (освен ако проверяващият сметне, че нивото на шума може да е на границата на допустимото — в този случай може да бъде проведено измерване на шума от стационарно превозно средство, като се използва шумомер)	а) Нивото на шума превишава допустимото съгласно изискванията ¹ .		X	
		б) Част от системата за потискане на шума е хлабава, повредена, неправилно монтирана, липсваща или явно изменена по начин, който би оказал неблагоприятно въздействие върху нивото на шума. Много сериозен риск да падне.		X	X
8.2. Емисии от отработили газове					
8.2.1 Емисии от двигатели с положително електрическо запалване (бензинови)					
8.2.1.1. Оборудване за контрол на емисиите на отработили газове	Визуална проверка	а) Монтираното от производителя оборудване за контрол на емисиите липсва или явно е дефектно.		X	
		б) Изпускания, които биха повлияли значително върху измерванията на емисиите.		X	

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
		в) Индикаторната лампа за неизправност не следва правилната последователност.		X	
8.2.1.2. Емисии на газове (O)	<p>— За превозни средства до екологични категории Евро 5 и Евро V (7):</p> <p>измерване с газоанализатор за отработили газове в съответствие с изискванията¹ или прочитане на данните от СБД. Проверката на емисиите от ауспуха е стандартният метод на оценка на емисиите на отработили газове. Въз основа на оценка на еквивалентността и отчитайки съответното законодателство за одобрение на типа, държавите членки могат да разрешат използването на СБД в съответствие с препоръките на производителя и останалите изисквания.</p> <p>— За превозни средства от екологични категории Евро 6 и Евро VI (8):</p> <p>измерване с газоанализатор за отработили газове в съответствие с изискванията¹ или прочитане на данните от СБД в съответствие с препоръките на производителя и останалите изисквания¹.</p> <p>Измерванията не са приложими за двутактови двигатели.</p> <p>Друга алтернатива е измерването чрез телеметрично оборудване, като резултатите са потвърдени чрез стандартни методи за проверка.</p>	а) Или емисиите на газове превишават специфичното равнище, посочено от производителя.		X	
		б) Или, ако липсва такава информация, емисиите на СО превишават		X	
		<p>i) за превозни средства без усъвършенствана система за контрол на емисиите,</p> <p>— 4,5 %, или</p> <p>— 3,5 %</p> <p>според датата на първоначална регистрация или въвеждане в експлоатация, както е посочено в изискванията¹;</p> <p>ii) за превозни средства с усъвършенствана система за контрол на емисиите,</p> <p>— при работа на двигателя на празен ход: 0,5 %,</p> <p>— при работа на двигателя на празен ход с високи обороти: 0,3 %,</p> <p>или</p> <p>— при работа на двигателя на празен ход: 0,3 % (7),</p> <p>— при работа на двигателя на празен ход с високи обороти: 0,2 %,</p> <p>според датата на първоначална регистрация или въвеждане в експлоатация, както е посочено в изискванията¹.</p>		X	
		в) Ламбда е извън диапазона $1 \pm 0,03$ или не е в съответствие със спецификацията на производителя.		X	
		г) Показанието на бордовата диагностика сочи значителна неизправност.		X	
		д) Телеметричното измерване показва значително несъответствие.		X	

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
8.2.2. Емисии от двигатели със запалване чрез сгъстяване					
8.2.2.1. Оборудване за контрол на емисиите на отработили газове	Визуална проверка	а) Монтираното от производителя оборудване за контрол на емисиите липсва или явно е дефектно.		X	
		б) Изпускания, които биха повлияли значително върху измерванията на емисиите.		X	
		в) Индикаторната лампа за неизправност не следва правилната последователност.		X	
		г) Недостатъчен реактив, ако е приложимо.		X	
8.2.2.2. Димност Превозни средства, регистрирани или въведени в експлоатация преди 1 януари 1980 г., са освободени от това изискване	<p>— За превозни средства до екологични категории Евро 5 и Евро V ⁽⁷⁾:</p> <p>измерване на димността на отработилите газове в режим на свободно ускоряване (ненатоварен двигател, от обороти на празен ход до обороти на прекратяване на подаването на гориво) със скоростен лост в неутрално положение и включен съединител или прочитане на данните от СБД. Проверката на емисиите от ауспуха е стандартният метод на оценка на емисиите на отработили газове. Въз основа на оценка на еквивалентността държавите членки могат да разрешат използването на СБД в съответствие с препоръките на производителя и останалите изисквания.</p> <p>— За превозни средства до екологични категории Евро 6 и Евро VI ⁽⁸⁾:</p> <p>измерване на димността на отработилите газове в режим на свободно ускоряване (ненатоварен двигател, от обороти на празен ход до обороти на прекратяване на подаването на гориво) със скоростен лост в неутрално положение и включен съединител или прочитане на данните от СБД в съответствие с препоръките на производителя и останалите изисквания ¹.</p>	<p>а) За превозните средства с първоначална регистрация или въвеждане в експлоатация след датата, посочена в изискванията ¹,</p> <p>димността превишава равнището, посочено върху табелката със спецификациите на превозното средство от производителя.</p>		X	

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
	<p>Привеждане на превозното средство към работна температура:</p> <p>1. Проверката на превозните средства може да бъде извършена без предварително привеждане към работна температура, въпреки че по съображения за безопасност трябва да се провери дали двигателят е горещ и е в задоволително състояние от механична гледна точка.</p>	<p>б) Когато липсва такава информация или изискванията¹ не позволяват използването на сравнителни стойности,</p> <p>— за двигатели с атмосферно пълнене: 2,5 m⁻¹,</p> <p>— за двигатели с турбокомпресор: 3,0 m⁻¹,</p> <p>или за превозните средства, посочени в изискванията¹ или с първоначална регистрация или въвеждане в експлоатация след датата, посочена в изискванията¹</p> <p>1,5 m⁻¹ (10)</p> <p>или</p> <p>0,7 m⁻¹ (11)</p>		X	
	<p>2. Изисквания за привеждане към работна температура:</p> <p>i) двигателят трябва да е напълно загрят: например, температурата на маслото на двигателя, измерена посредством сонда в тръбата за контролиране на нивото на маслото, трябва да е най-малко 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 поне еквивалентна стойност. Ако поради конфигурацията на превозното средство не е практически да се извършат тези измервания, нормалната температура на работа на двигателя може да бъде установена по друг начин — например въз основа на работата на вентилатора за охлаждане на двигателя.</p> <p>ii) Изпускателната система се прочиства чрез най-малко три цикъла на свободно ускоряване или по равностоеен метод.</p>			X	

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
	<p>Процедура на изпитване:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Двигателят и турбокомпресорът, ако има такъв, трябва да работят на празен ход преди началото на всеки цикъл на свободно ускоряване. За двигателите на тежкотоварните дизелови автомобили това означава, че трябва да се изчака най-малко 10 секунди след отпускането на газта. 2. В началото на всеки цикъл на свободно ускоряване педалът на газта трябва напълно 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 горивонагнетателната помпа. 3. По време на всеки цикъл на свободно ускоряване двигателят трябва да достигне до оборотите, при които се прекратява подаването на гориво, или — за превозни средства с автоматична скоростна кутия — до оборотите, определени от производителя, или ако те не са известни, две трети от оборотите, при които се прекратява подаването на гориво, преди педалът на газта да бъде отпуснат. Това би могло да се провери, като например се наблюдават оборотите на двигателя или като се остави да изтече достатъчно време между момента, в който се натиска педалът на газта, и момента на неговото отпускане; това време следва да е поне две секунди за превозните средства от категории M₂, M₃, N₂ и N₃. 4. Превозните средства се обявяват за неизправни само ако средноаритметичната от измерените стойности поне за трите последни цикъла на свободно ускоряване надвишава пределната допустима стойност. Тя може да се изчисли, като не се вземат предвид наблюдаваните стойности, които се отклоняват значително от измерената средна стойност, или да се получи по друг статистически метод, при който се отчита разсейването на измерените стойности. Държавите членки могат да ограничат броя на циклите, включени в проверката. 	<p>в) Телеметричното измерване показва значително несъответствие.</p>		X	

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
	<p>5. За да се избегнат ненужните проверки, държавите членки могат да обявяват за неизправни превозните средства, за които измерените стойности значително превишават пределно допустимите, след по-малко от три цикъла на свободно ускоряване или след циклите на прочистване. Също за избягване на ненужни проверки държавите членки могат да обявяват за изправни превозните средства, за които измерените стойности са значително по-ниски от пределно допустимите, след по-малко от три цикъла на свободно ускоряване или след циклите на прочистване.</p> <p>Друга алтернатива е измерването чрез телеметрично оборудване, като резултатите са потвърдени чрез стандартни методи за проверка.</p>				
8.4. Други елементи, свързани с околната среда					
8.4.1. Изтичане на течности		<p>Прекомерно изтичане на течност, различна от вода, което е вероятно да навреди на околната среда или да породи риск за безопасността на други участници в движението.</p> <p>Постоянно се образуват капки, което представлява много сериозен риск.</p>		X	X
9. ДОПЪЛНИТЕЛНИ ПРОВЕРКИ ЗА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА ОТ КАТЕГОРИИ M ₂ И M ₃ , ПРЕВОЗВАЩИ ПЪТНИЦИ					
9.1. Врати					
9.1.1. Входни и изходни врати	Визуална проверка и проверка на функционирането	<p>а) Неправилно функциониране.</p> <p>б) Влошено състояние.</p> <p>Има вероятност да причинят наранявания.</p> <p>в) Неизправно аварийно управление.</p> <p>г) Неизправно дистанционно управление на врати или неизправни предупредителни устройства.</p>		X	
			X		
				X	
				X	

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
9.1.2. Аварийни изходи	Визуална проверка и проверка на функционирането (ако е необходима)	а) Неправилно функциониране.		X	
		б) Нечетливи обозначения за аварийните изходи. Липсващи обозначения за аварийните изходи.	X		
		в) Липсва чукче за счупване на стъклото.	X		
		г) Блокиран достъп.		X	
9.2. Система срещу изпотяване на стъклата и срещу обледеняване (X) ²	Визуална проверка и проверка на функционирането	а) Не функционира нормално. Засяга безопасната експлоатация на превозното средство.	X		
		б) Емисия на токсични или отработили газове в кабината на водача или в купето за пътници. Заплаха за здравето на лицата в превозното средство.		X	X
		в) Системата срещу обледеняване е неисправна (ако е задължителна).		X	
9.3. Вентилационна и отоплителна система (X) ²	Визуална проверка и проверка на функционирането	а) Неправилно функциониране. Опасност за здравето на лицата в превозното средство.	X		
		б) Емисия на токсични или отработили газове в кабината на водача или в купето за пътници. Заплаха за здравето на лицата в превозното средство.		X	X
9.4. Седалки					
9.4.1. Седалки за пътници (включително седалки за придружаващ персонал и системи за обезопасяване на деца, когато е приложимо)	Визуална проверка.	Сгъваемите седалки не функционират автоматично (ако са позволени). Блокират аварийен изход.	X		
				X	

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
9.4.2. Седалка на водача (допълнителни изисквания)	Визуална проверка	а) Неизправни специални устройства, като например екран срещу заслепяване. Полезрението е нарушено.	X	X	
		б) Защитата на водача не е надеждна. Може да причини нараняване.	X	X	
9.5. Вътрешно осветление и устройства за показване на местоназначението (X) ²	Визуална проверка и проверка на функционирането	Устройството е неисправно. Не функционира изобщо.	X	X	
9.6. Проходи, пространство за правостоящи пътници	Визуална проверка	а) Несигурен под. Засегната е стабилността		X	X
		б) Неизправни релси или дръжки за хващане. Ненадеждни или неизползваеми.	X	X	
9.7. Стълби и стъпала	Визуална проверка и проверка на функционирането (ако е необходима)	а) Влошено състояние. Повредени. Засегната е стабилността.	X	X	X
		б) Прибиращите се стъпала не функционират правилно.		X	
9.8. Система за комуникация с пътниците (X) ²	Визуална проверка и проверка на функционирането	Неизправна система. Не функционира изобщо.	X	X	
9.9. Надписи (X) ²	Визуална проверка	а) Липсващ, грешен или нечетлив надпис. Невярна информация.	X	X	

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначи-телна	Значи-телна	Опасна
9.10. Изисквания относно превоза на деца (X) ²					
9.10.1. Врати	Визуална проверка	Защитата на вратите не е в съответствие с изискванията ¹ за тази форма на превоз.		X	
9.10.2. Сигнално и специално оборудване	Визуална проверка	Липсва сигнално или специално оборудване.	X		
9.11. Изисквания относно превоза на лица с намалена подвижност (X) ²					
9.11.1. Врати, рампи и подемници	Визуална проверка и проверка на функционирането	а) Неправилно функциониране. Засегнато е безопасното функциониране.	X		
		б) Влошено състояние. Засегната е стабилността; може да причини нараняване.	X		X
		в) Неизправен(неизправни) орган(и) за управление. Засегнато е безопасното функциониране	X		X
		г) Неизправно(и) предупредително(и) устройство(а). Не функционира(т) изобщо.	X		X
9.11.2. Система за обездвижване на инвалидните колички	Визуална проверка и проверка на функционирането, ако е необходима.	а) Неправилно функциониране. Засегнато е безопасното функциониране	X		X
		б) Влошено състояние. Засегната е стабилността; може да причини нараняване.	X		X
		в) Неизправен(неизправни) орган(и) за управление. Засегнато е безопасното функциониране.	X		X

Елемент	Метод	Причини за неизправност	Оценка на неизправностите		
			Незначителна	Значителна	Опасна
9.11.3. Сигнално и специално оборудване	Визуална проверка.	Липсва сигнално или специално оборудване.		X	

- (¹) Процентната ефективност на спирачките се изчислява, като се раздели цялата спирачна сила, постигната при прилагане на спирачката от теглото на превозното средство, или в случай на полуремарке — сумата на натоварванията на осите, и после резултатът се умножи по 100.
- (²) Категории превозни средства, които попадат извън обхвата на настоящата директива, са включени като насоки.
- (³) 48 % за превозни средства, които не са снабдени с ABS или тип, одобрен преди 1 октомври 1991 г.
- (⁴) 45 % за превозни средства, регистрирани след 1988 г. или от датата, посочена в изискванията — взема се по-късната дата.
- (⁵) 43 % за полуремаркета и ремаркета с теплични, регистрирани след 1988 г., или от датата, посочена в изискванията — взема се по-късната дата.
- (⁶) 2,2 m/s² за превозни средства от категории N₁, N₂ и N₃.
- (⁷) С получено одобрение на типа в съответствие с Директива 70/220/ЕИО, приложение I, таблица 1 (Евро 5) към Регламент (ЕО) № 715/2007, Директива 88/77/ЕИО и Директива 2005/55/ЕО.
- (⁸) С получено одобрение на типа в съответствие с приложение I, таблица 2 (Евро 6) към Регламент (ЕО) № 715/2007 и Регламент (ЕО) № 595/2009 (Евро VI).
- (⁹) Одобрено за съответния тип в съответствие с Директива 70/220/ЕИО, таблица 1 от приложение I към Регламент (ЕО) № 715/2007 (Евро 5), Директива 88/77/ЕИО и Директива 2005/55/ЕО.
- (¹⁰) Одобрено за съответния тип в съответствие с пределно допустимите стойности в ред Б, раздел 5.3.1.4. от приложение I към Директива 70/220/ЕИО; ред Б1, Б2 или В, раздел 6.2.1 от приложение I към Директива 88/77/ЕИО, или за превозни средства, първоначално регистрирани или въведени в експлоатация след 1 юли 2008 г.
- (¹¹) С получено одобрение на типа в съответствие с приложение I, таблица 2 (Евро 6) към Регламент (ЕО) № 715/2007. С получено одобрение на типа в съответствие с регламент (ЕО) № 595/2009 (Евро VI).

ЗАБЕЛЕЖКИ:

- ¹ Под „изисквания“ се имат предвид изискванията за одобрение на типа към датата на одобрението, на първоначалната регистрация или на първоначалното въвеждане в експлоатация, както и задълженията за модернизирани или националното законодателство на държавата на регистрацията. Тези причини за неизправност са приложими единствено когато е проверено съответствието с изискванията.
- ² (X) указва елементи, които са свързани със състоянието на превозното средство и неговата годност за използване на пътя, но не са считани за съществени при преглед за проверка на техническата изправност.
- ³ Небезопасно изменение на елемент означава изменение, водещо до намалена безопасност на движение на превозното средство по пътищата или оказващо непропорционално неблагоприятно въздействие върху околната среда.
- Е За изпитването на посочения елемент е необходимо оборудване.

ПРИЛОЖЕНИЕ III

I. Принципи на обезопасяването на товара

1. Обезопасяването на товара трябва да издържа на следните сили, произтичащи от ускоряванията/забавянията на превозното средство:
 - в посока на движението: 0,8 пъти теглото на товара,
 - в странична (напречна) посока: 0,5 пъти теглото на товара,
 - в посока срещу движението: 0,5 пъти теглото на товара
 - и като цяло трябва да предпазва от накланяне или преобръщане на товара.
2. При разпределението на товара се отчитат максимално разрешените натоварвания на оси, както и необходимите минимални натоварвания на оси в границите на максимално разрешената маса на превозното средство в съответствие с правните разпоредби относно масата и размерите на превозните средства.
3. При обезопасяването на товара се отчитат следните приложими изисквания относно здравината на някои компоненти на превозните средства, като предната преграда на товарната платформа, страничните капаци, крайниците, междинните прегради или точки на привързване, когато тези елементи се използват за обезопасяване на товара.
4. За обезопасяването на товар може да бъде използван един или повече или комбинация от следните методи на задържане:
 - заключване,
 - застопоряване (локално/цялостно),
 - пряко привързване,
 - горно привързване.

5. Приложими стандарти:

Стандарт	Относно
— EN 12195-1	Изчисляване на силите, упражнявани от привързването
— EN 12640	Точки на привързване
— EN 12642	Якост на основната структура на превозното средство
— EN 12195-2	Привързване с мрежа от изкуствени нишки
— EN 12195-3	Привързване с вериги
— EN 12195-4	Привързване със стоманено-жични въжета
— ISO 1161, ISO 1496	ISO контейнер
— EN 283	Подвижни тела
— EN 12641	Непромокаеми брезенти
— EUMOS 40511	Стълбове — междинни прегради
— EUMOS 40509	Опаковане при транспорт

II. Проверка на обезопасяването на товара

1. Класификация на неизправностите

Неизправностите се класифицират в една от следните групи неизправности:

- Незначителна неизправност: незначителна неизправност е налице, когато товарът е бил правилно обезопасен, но може да е целесъобразно да се дадат съвети за безопасност.
- Значителна неизправност: значителна неизправност е налице, когато товарът не е бил достатъчно обезопасен и е възможно значително изместване или преобръщане на товара или части от него.
- Опасна неизправност: опасна неизправност е налице, когато безопасността на движението е пряко застрашена поради риск от загуба на товар или части от него или опасност, произтичаща пряко от товара, или непосредствена заплаха за хора.

Когато са налице няколко неизправности, превозът се класифицира в групата на най-високата неизправност. В случай на няколко неизправности, ако може да се очаква, че въздействията на отделните неизправности се засилват взаимно при комбинацията им, превозът се класифицира в следващата по-висока група неизправности.

2. Методи за извършване на проверка

Методът на проверка е визуална оценка на правилното използване на подходящи мерки в необходимото количество за обезопасяване на товара и/или измерване на силите на напрежение, изчисляване на ефикасността на обезопасяването и проверка на сертификати, когато е целесъобразно.

3. Оценка на неизправностите

В таблица 1 са посочени правилата, които могат да се прилагат при проверка на обезопасяването на товара, за да се определи дали условията на превоз са приемливи.

Категоризацията на неизправностите се определя на базата на класификациите, посочени в раздел 1 от настоящата глава, за всеки отделен случай.

Посочените в таблица 1 стойности имат примерен характер и следва да се разглеждат като насоки за определяне на категорията на дадена неизправност в контекста на специфичните обстоятелства, в зависимост по-специално от естеството на товара, както преценката на проверяващия.

При превоз, попадащ в обхвата на Директива 95/50/ЕО на Съвета ⁽¹⁾, може да са валидни по-специфични изисквания.

Таблица 1

Елемент	Неизправности	Оценка на неизправностите		
		Незначителна	Значителна	Опасна
A	Опаковката не позволява подходящо обезопасяване на товара	По преценка на проверяващия		
Б	Една или повече единици товар не са правилно поставени	По преценка на проверяващия		
В	Превозното средство не е подходящо за натоварения товар (неизправност, различна от посочените в точка 10)	По преценка на проверяващия		
Г	Очевидни дефекти в надстройката на превозното средство (неизправност, различна от посочените в точка 10)	По преценка на проверяващия		
10	Пригодност на превозното средство			

⁽¹⁾ Директива 95/50/ЕО на Съвета от 6 октомври 1995 г. относно единните процедури за проверка на автомобилния превоз на опасни товари (ОВ L 249, 17.10.1995 г., стр. 35).

Елемент	Неизправности	Оценка на неизправностите		
		Незначителна	Значителна	Опасна
10.1	Предна стена (ако се използва за обезопасяване на товара)			
10.1.1	Отслабващи частите щети от ръжда или деформации Пукнатата част застрашава целостта на товарното отделение		x	x
10.1.2	Недостатъчна здравина (сертификат или етикет, ако е приложимо) Недостатъчна височина по отношение на превозвания товар		x	x
10.2.	Странични стени (ако се използват за обезопасяване на товара)			
10.2.1.	Щети от ръжда, отслабващи частите, деформации, неудовлетворително състояние на панти и брави Частта е пукната; липсващи или нефункциониращи панти или брави		x	x
10.2.2.	Недостатъчна якост на подпорите (сертификат или етикет, ако е приложимо) Недостатъчна височина по отношение на превозвания товар		x	x
10.2.3.	Недобро състояние на гредите на страничните стени Частта е пукната		x	x
10.3.	Задна стена (ако се използва за обезопасяване на товара)			
10.3.1.	Щети от ръжда, отслабващи частите, деформации, неудовлетворително състояние на панти и брави Частта е пукната; липсващи или нефункциониращи панти или брави.		x	x
10.3.2.	Недостатъчна здравина (сертификат или етикет, ако е приложимо) Недостатъчна височина по отношение на превозвания товар		x	x
10.4.	Междинни прегради (ако се използват за обезопасяване на товара)			
10.4.1.	Щети от ръжда, отслабващи частите, деформации или недостатъчно прикрепване към превозното средство Частта е пукната; прикрепването към превозното средство е нестабилно		x	x
10.4.2.	Недостатъчна здравина или неподходяща конструкция Недостатъчна височина по отношение на превозвания товар		x	x
10.5.	Точки на привързване (ако се използват за обезопасяване на товара)			
10.5.1.	Недобро състояние или неподходяща конструкция Неспособни да поемат силите, упражнявани от привързването		x	x

Елемент	Неизправности	Оценка на неизправностите		
		Незначителна	Значителна	Опасна
10.5.2	Недостатъчен брой Недостатъчен брой за поемане на натиска, упражняван от въжетата		x	x
10.6.	Изисквани специални структури (ако се използват за обезопасяване на товара)			
10.6.1.	Недобро състояние, повреда Частта е пукната; не е в състояние да поеме силите на задържане		x	x
10.6.2.	Неподходяща за превозвания товар Липсва		x	x
10.7.	Под (ако се използва за обезопасяване на товара)			
10.7.1.	Недобро състояние, повреда Частта е пукната; неспособна да носи товар		x	x
10.7.2.	Недостатъчно максимално допустимо натоварване Неспособен да носи товар		x	x
20	Методи на задържане			
20.1.	Заклучване, застопоряване и пряко привързване			
20.1.1	Пряко закрепване на товара (застопоряване)			
20.1.1.1	Разстоянието напред до предната стена е прекалено голямо, ако се използва за пряко обезопасяване на товара Повече от 15 см и опасност от проникване през стената		x	x
20.1.1.2.	Страничното разстояние до страничната стена е прекалено голямо, ако се използва за пряко обезопасяване на товара Повече от 15 см и опасност от проникване през стената		x	x
20.1.1.3.	Разстоянието назад до задната стена е прекалено голямо, ако се използва за пряко обезопасяване на товара Повече от 15 см и опасност от проникване през стената		x	x
20.1.2.	Устройствата за закрепване като шини за привързване, застопоряващи греди, летви и клинове отпред, отстрани и отзад			
20.1.2.1.	Неправилно прикрепване към превозното средство Недостатъчно прикрепване Не е в състояние да поеме силите на задържане, хлабаво	x	x	x

Елемент	Неизправности	Оценка на неизправностите		
		Незначителна	Значителна	Опасна
20.1.2.2.	Обезопасяването е неправилно Недостатъчно обезопасяване Напълно нефункциониращо	x	x	x
20.1.2.3.	Недостатъчно подходящо осигурително оборудване Напълно неподходящо осигурително оборудване		x	x
20.1.2.4.	Избраният метод за обезопасяване на опаковката не е оптимален Избраният метод е напълно неподходящ		x	x
20.1.3	Пряко обезопасяване с мрежи и платнища			
20.1.3.1.	Състояние на мрежите и платнищата (етикетът липсва/повреден е, но устройството е все още в добро състояние) Устройствата за задържане на товара са повредени Устройствата за задържане на товара са сериозно повредени и вече са неподходящи за използване	x	x	x
20.1.3.2.	Недостатъчна здравина на мрежите и платнищата Способността за поемане е по-малка от 2/3 от необходимите сили на задържане		x	x
20.1.3.3.	Недостатъчно закрепване на мрежите и платнищата Закрепването е по-малко от 2/3 от необходимите сили на задържане		x	x
20.1.3.4.	Мрежите и платнищата не са достатъчно подходящи за обезопасяване на товара Напълно неподходящи		x	x
20.1.4.	Отделяне и уплътняване на товарните модули или на пространствата на отстояние			
20.1.4.1.	Непригодност на елементите за отделяне и уплътняване Прекомерно отделяне на пространствата на отстояние		x	x
20.1.5.	Пряко закрепване (хоризонтално, напречно, диагонално, с ремък или пружини)			
20.1.5.1.	Изискваната здравина на обезопасяване е неподходяща Под 2/3 от изискваната здравина		x	x
20.2.	Обезопасяване чрез фрикционен заключващ механизъм			
20.2.1.	Постигане на изискваната здравина на обезопасяване			

Елемент	Неизправности	Оценка на неизправностите		
		Незначителна	Значителна	Опасна
20.2.1.1.	Изискваната здравина на обезопасяване е неподходяща Под 2/3 от изискваната здравина		x	x
20.3.	Използвани устройства за задържане на товара			
20.3.1	Непригодност на устройствата за задържане на товара Напълно неподходящо устройство		x	x
20.3.2.	Етикетът, удостоверяващ пригодността на колана, липсва или е повреден, но устройството функционира нормално Етикетът, удостоверяващ пригодността на колана, липсва или е повреден, устройството показва значително влошено функциониране	x	x	
20.3.3.	Устройствата за задържане на товара са повредени Устройствата за задържане на товара са сериозно повредени и вече са неподходящи за използване		x	x
20.3.4.	Неправилно използвани лебедки за привързване Дефектни лебедки за привързване		x	x
20.3.5.	Неправилно използване на задържането на товара (напр. липса на ъглови обезопасители) Използване на дефектни устройства за задържане на товара (напр. възли)		x	x
20.3.6.	Прикрепянето на устройствата за задържане на товара е неправилно Под 2/3 от изискваната здравина		x	x
20.4.	Допълнително оборудване (напр. подложки против приплъзване, ъглови обезопасители, плъзгачи се ъглови обезопасители)			
20.4.1.	Използвано неподходящо оборудване Използвано погрешно или дефектно оборудване Използваното оборудване е напълно неподходящо	x	x	x
20.5.	Превоз на насипен материал, лек и несвързан материал			
20.5.1.	Насипният материал бива отвяван при използването на превозното средство на пътя, което може да наруши трафика Създава опасност за трафика		x	x
20.5.2.	Насипният товар не е подходящо обезопасен Загубата на товар създава опасност за трафика		x	x

Елемент	Неизправности	Оценка на неизправностите		
		Незначителна	Значителна	Опасна
20.5.3.	Липса на покривало за леки товари Загубата на товар създава опасност за трафика		x	x
20.6.	Превоз на обла дървесина			
20.6.1.	Превозваният материал (трупци) отчасти разхлабен			x
20.6.2.	Здравината на прикрепване на товарния модул не е подходяща Под 2/3 от изискваната здравина		x	x
30	Товарът е изцяло неосигурен			x

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

(предна страна)

**ОБРАЗЕЦ НА ПРОТОКОЛ ЗА ПО-ПОДРОБНА КРАЙПЪТНА ТЕХНИЧЕСКА ПРОВЕРКА, ВКЛЮЧВАЩ СПИСЪК
НА ПРОВЕРЯВАНИТЕ ЕЛЕМЕНТИ**

1. Място на крайпътната техническа проверка
2. Дата
3. Час
4. Обозначение за националност и регистрационен номер на превозното средство
5. Идентификационен номер на превозното средство (VIN)
6. Категория на превозното средство
 - а) N₂^(а) (3,5 до 12 t)
 - б) N₃^(а) (над 12 t)
 - в) O₃^(а) (3,5 до 10 t)
 - г) O₄^(а) (над 10 t)
 - д) M₂^(а) (> 9 места^(б) до 5 t)
 - е) M₃^(а) (> 9 места^(б) над 5 t)
 - ж) T5
 - з) Друга категория превозни средства:
(моля, уточнете)
7. Показания на километропоказателя при проверката
8. Предприятие, извършващо превоза
 - а) Наименование и адрес:
 -
 - б) Номер на лиценза на Общността^(в) (регламенти (ЕО) № 1072/2009 и (ЕО) № 1073/2009)
9. Име на водача.....

10. Списък на проверяваните елементи

	Проверен ^(r)	Неизправен ^(a)
(0) Идентификация ^(e)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(1) Спирачно оборудване ^(e)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(2) Кормилна уредба ^(e)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(3) Видимост ^(e)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(4) Осветително оборудване и електрическа система ^(e)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(5) Оси, колела, гуми, окачване ^(e)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(6) Шаси и приставки на шасито ^(e)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(7) Друго оборудване, вкл. тахограф и устройство за ограничаване на скоростта ^(e)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(8) Вредно въздействие, вкл. емисии и разлив на гориво и/или масло ^(e)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(9) Допълнителни проверки за превозни средства от категории M ₂ и M ₃ ^(e)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(10) Обезопасяване на товара ^(e)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Резултат от проверката:

Изправен	<input type="checkbox"/>
Неизправен	<input type="checkbox"/>
Забрана или ограничение за ползване на превозното средство поради опасни неизправности	<input type="checkbox"/>

12. Разни/бележки:

13. Орган/служител или проверяващ, извършил проверката

Подпис:

Компетентен орган/служител или проверяващ

Водач

.....

Забележки:

- (а) Категория на превозното средство в съответствие с член 2 от Директива 2014/47/ЕС.
- (б) Брой на местата, включително мястото на водача (позиция S.1 от свидетелството за регистрация).
- (в) Ако тези данни са налице.
- (г) „Проверен“ означава, че поне един или повече от подлежащите на проверка елементи от тази група, както са изброени в приложение II или III към Директива 2014/47/ЕС, са били проверени и са били открити незначителни или никакви неизправности.
- (д) Неизправни елементи със значителни или опасни неизправности, посочени на задната страна.
- (е) Методи на проверка и оценка на дефектите в съответствие с приложения II и III към Директива 2014/47/ЕС.

(задна страна)

0.	ИДЕНТИФИКАЦИЯ НА ПРЕВОЗНОТО СРЕДСТВО	1.1.17.	Товаросензорен клапан	2.2.	Кормило, кормилна колона и кормило от мотоциклетен тип	4.4.2.	Превключване
0.1.	Табели за регистрационния номер	1.1.18.	Устройства за регулиране на хлабината и съответни индикатори	2.2.1.	Състояние на кормилото	4.4.3.	Съответствие с изискванията
0.2.	Идентификационен номер на превозното средство/ шаси/сериен номер	1.1.19.	Допълнителна спирачна уредба (когато е монтирана или се изисква)	2.2.2.	Кормилна колона и кормилни демпфери	4.4.4.	Честота на мигане
1.	СПИРАЧНО ОБОРУДВАНЕ	1.1.20.	Автоматично действие на спирачките на ремаркетото	2.3.	Кормилна хлабина	4.5.	Предни и задни фарове за мъгла
1.1.	Механично състояние и функциониране	1.1.21.	Цялостна спирачна уредба	2.4.	Регулиране на кормилото	4.5.1.	Състояние и функциониране
1.1.1.	Ос на спирачния педал	1.1.22.	Контролни съединения	2.5.	Въртяща опора за управляемата ос на ремаркетото	4.5.2.	Регулиране
1.1.2.	Състояние на педала и ход на задвижващото спирачно устройство	1.1.23.	Инерционна спирачка	2.6.	Електронно сервоуправление (EPS)	4.5.3.	Превключване
1.1.3.	Вакуумпомпа или компресор и резервоари	1.2.	Показатели и ефективност на крачната спирачка	3.	ВИДИМОСТ	4.5.4.	Съответствие с изискванията
1.1.4.	Предупредителен индикатор или манометър за ниско налягане	1.2.1.	Работа	3.1.	Полезрение	4.6.	Фарове за заден ход
1.1.5.	Ръчен клапан за контрол на спирачката	1.2.2.	Ефективност	3.2.	Състояние на стъклата	4.6.1.	Състояние и функциониране
1.1.6.	Механизъм за задействане на ръчната спирачка (за паркиране), контрол на лоста, храпов механизъм на ръчната спирачка, електронна ръчна спирачка	1.3.	Показатели и ефективност на вторичната (аварийната) спирачка	3.3.	Огледала за виждане назад	4.6.2.	Съответствие с изискванията
1.1.7.	Спирачни клапани (педално управлявани, разтоварващи, регулиращи клапани)	1.3.1.	Работа	3.4.	Стъклочистачки на предното стъкло	4.6.3.	Превключване
1.1.8.	Съединения за спирачки на ремаркета (електрически и пневматични)	1.3.2.	Ефективност	3.5.	Устройство за миене на стъклата	4.6.4.	Съответствие с изискванията
1.1.9.	Резервоар за съгъстен въздух	1.4.	Показатели и ефективност на ръчната спирачка	3.6.	Система срещу изпотвяване на стъклата	4.7.	Лампа на задната регистрационна табела
1.1.10.	Спирачни сервомеханизми, главен спирачен цилиндър (хидравлични уредби)	1.4.1.	Работа	4.	ЛАМПИ, СВЕТЛООТРАЖАТЕЛИ, ЕЛЕКТРИЧЕСКО ОБОРУДВАНЕ	4.7.1.	Състояние и функциониране
1.1.11.	Твърди спирачни въздухопроводи	1.4.2.	Ефективност	4.1.	Предни фарове	4.7.2.	Съответствие с изискванията
1.1.12.	Гъвкави спирачни маркучи	1.5.	Показатели на допълнителната спирачна уредба с продължително действие	4.1.1.	Състояние и функциониране	4.8.	Задни светлоотражатели, странични светлоотражатели и задни табели за обозначаване
1.1.13.	Спирачни накладки за дискови и челюстни спирачки	1.6.	Антиблокираща спирачна система	4.1.2.	Регулиране	4.8.1.	Състояние
1.1.14.	Спирачни барабани, спирачни дискове	1.7.	Електронна спирачна система (EBS)	4.1.3.	Превключване	4.8.2.	Съответствие с изискванията
1.1.15.	Спирачни жила, шанги, лостове, връзки	1.8.	Спирачна течност	4.1.4.	Съответствие с изискванията	4.9.	Сигнални устройства, задължителни за осветително оборудване
1.1.16.	Задвижващи спирачни механизми (включително спирачни пружини и хидравлични цилиндри)	2.	НОРМИЛНО УПРАВЛЕНИЕ	4.1.5.	Устройства за регулиране на височината	4.9.1.	Състояние и функциониране
		2.1.	Механично състояние	4.1.6.	Устройство за чистене на предните фарове	4.9.2.	Съответствие с изискванията
		2.1.1.	Състояние на кормилния механизъм	4.2.	Предни и задни габаритни светлини, странични габаритни светлини, светлини за обозначаване на най-външния габарит и дневни светлини	4.10.	Електрически връзки между теглещото превозно средство и ремаркетото или полуремаркетото
		2.1.2.	Закрепване на кормилната кутия	4.2.1.	Състояние и функциониране	4.11.	Електрическа инсталация
		2.1.3.	Състояние на кормилното задвижване	4.2.2.	Превключване	4.12.	Незадължителни лампи и светлоотражатели
		2.1.4.	Функциониране на кормилното задвижване	4.2.3.	Съответствие с изискванията	4.13.	Акумулатор
		2.1.5.	Сервоуправление	4.3.	Стопсветлини		
				4.3.1.	Състояние и функциониране		
				4.3.2.	Превключване		
				4.3.3.	Съответствие с изискванията		
				4.4.	Пътепоказател и аварийни светлини		
				4.4.1.	Състояние и функциониране		

5.	ОСИ, КОЛЕЛА, ГУМИ И ОКАЧВАНЕ	6.1.7.	Сигово предаване	7.5.	Аптечка	9.1.	Врати
5.1.	Оси	6.1.8.	Опорни елементи за двигателя	7.6.	Фиксирани клинове (трупчета) за колелата	9.1.1.	Входни и изходни врати
5.1.1.	Оси	6.1.9.	Работа на двигателя	7.7.	Звуково предупредително устройство	9.1.2.	Аварийни изходи
5.1.2.	Шенкели	6.2.	Кабина и каросерия	7.8.	Устройство за измерване на скоростта (скоростомер)	9.2.	Системи срещу изпотпяване на стъклата и срещу обледеняване
5.1.3.	Лагери на колелата	6.2.1.	Състояние	7.9.	Тахограф	9.3.	Вентилационни и отоплителни системи
5.2.	Колела и гуми	6.2.2.	Монтаж	7.10.	Устройство за ограничаване на скоростта	9.4.	Седалки
5.2.1.	Главина на колелата	6.2.3.	Врати и брави	7.11.	Километро-показател	9.4.1.	Седалки за пътници
5.2.2.	Колела	6.2.4.	Под	7.12.	Електронно управление на стабилността	9.4.2.	Седалка на водача
5.2.3.	Гуми	6.2.5.	Седалка на водача	8.	ВРЕДНО ВЪЗДЕЙСТВИЕ	9.5.	Вътрешно осветление и устройства за показване на местоназначението
5.3.	Система на окачване	6.2.6.	Други седалки	8.1.	Система за намаляване на шума	9.6.	Проходи, пространство за правостоящи пътници
5.3.1.	Ресори/пружини и стабилизатор	6.2.7.	Органи за управление	8.2.	Емисии от отработили газове	9.7.	Стълби и стъпала
5.3.2.	Амортизатори	6.2.8.	Стъпала за кабината	8.2.1.	Емисии от двигатели с положително електрическо запалване	9.8.	Система за комуникация между пътниците
5.3.3.	Карданни валове, надлъжни реактивни щанги, кобилицы и напречни рамена	6.2.9.	Други вътрешни и външни приспособления и оборудване	8.2.1.1.	Оборудване за контрол на емисиите на отработили газове	9.9.	Надписи
5.3.4.	Шарнири на окачването	6.2.10.	Налобрани, устройства за предотвратяване на пръскането	8.2.1.2.	Емисии на газове	9.10.	Изисквания за превоз на деца
5.3.5.	Въздушно окачване	7.	ДРУГО ОБОРУДВАНЕ	8.2.2.	Емисии от двигатели със запалване чрез съгъстяване	9.10.1.	Врати
6.	ШАСИ И ПРИСТАВКИ НА ШАСИТО	7.1.	Обезопасителни колани/закопчалки и системи за обезопасяване	8.2.2.1.	Оборудване за контрол на емисиите на отработили газове	9.10.2.	Сигнално и специално оборудване
6.1.	Шаси или рама и приставки	7.1.1.	Надеждност на монтажа на обезопасителните колани/закопчалките	8.2.2.2.	Димност	9.11.	Изисквания за превоз на лица с намалена подвижност
6.1.1.	Общо състояние	7.1.2.	Състояние на обезопасителните колани/закопчалките	8.4.	Други елементи, свързани с околната среда	9.11.1.	Врати, рампи и подемници
6.1.2.	Тръби и шумозаглушители на системата за отвеждане на отработили газове	7.1.3.	Ограничител на натоварването от обезопасителните колани	8.4.1.	Изтичане на течности	9.11.2.	Система за обездвижване на инвалидни колички
6.1.3.	Резервоар за гориво и тръби (включително резервоар за гориво за отопление и тръби)	7.1.4.	Обтегач за обезопасителните колани	9.	ДОПЪЛНИТЕЛНИ ПРОВЕРКИ ЗА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА ОТ КАТЕГОРИИ M₂ И M₃, ПРЕВОЗВАЩИ ПЪТНИЦИ	9.11.3.	Сигнално и специално оборудване
6.1.4.	Брони, странични защиты и защита срещу вклиняване на превозно средство, идващо отзад	7.1.5.	Въздушна възглавница				
6.1.5.	Опора за резервно колело	7.1.6.	Допълнителни предпазни системи				
6.1.6.	Механично прикачване и оборудване за теглене	7.2.	Пожарогасител				
		7.3.	Ключалки и устройство против кражба				
		7.4.	Предупредителен триъгълник				

ПРИЛОЖЕНИЕ V

СТАНДАРТЕН ФОРМУЛЯР ЗА ДОКЛАДВАНЕ НА КОМИСИЯТА

Стандартният формуляр се съставя в компютърно обработваем формат и се предава по електронен път с използване на стандартен служебен софтуер.

Всяка държава членка представя:

- една-единствена обобщена таблица; и
- за всяка държава на регистрация на проверените превозни средства, подложени на по-подробна проверка — отделна подробна таблица, съдържаща информация за проверените и установени неизправности за всяка категория превозно средство.

**Обобщена таблица
на всички (първоначални и по-подробни) проверки**

Докладваща държава членка: напр. Белгия Отчетен период година [X] до година [X+1]

Категория на превозното средство:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T ₅		Други категории (незапълнително)		Общо		
	Брой на проверените превозни средства	Брой на неизправните превозни средства ⁽¹⁾	Брой на проверените превозни средства	Брой на неизправните превозни средства	Брой на проверените превозни средства	Брой на неизправните превозни средства	Брой на проверените превозни средства	Брой на неизправните превозни средства	Брой на проверените превозни средства	Брой на неизправните превозни средства	Брой на проверените превозни средства	Брой на неизправните превозни средства	Брой на проверените превозни средства	Брой на неизправните превозни средства	Брой на проверените превозни средства	Брой на неизправните превозни средства	Брой на проверените превозни средства	Брой на неизправните превозни средства	
Държава на регистрация																			
Белгия																			
България																			
Чешка република																			
Дания																			
Германия																			
Естония																			
Ирландия																			
Гърция																			
Испания																			
Франция																			
Хърватска																			
Италия																			
Кипър																			

Категория на превозното средство:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Други категории (незадължително)		Общо	
	Брой на проверените превозни средства	Брой на неизправните превозни средства ⁽¹⁾	Брой на проверените превозни средства	Брой на неизправните превозни средства	Брой на проверените превозни средства	Брой на неизправните превозни средства	Брой на проверените превозни средства	Брой на неизправните превозни средства	Брой на проверените превозни средства	Брой на неизправните превозни средства	Брой на проверените превозни средства	Брой на неизправните превозни средства	Брой на проверените превозни средства	Брой на неизправните превозни средства	Брой на проверените превозни средства	Брой на неизправните превозни средства	Брой на проверените превозни средства	Брой на неизправните превозни средства
Латвия																		
Литва																		
Люксембург																		
Унгария																		
Малта																		
Нидерландия																		
Австрия																		
Полша																		
Португалия																		
Румъния																		
Словакия																		
Словения																		
Финландия																		
Швеция																		
Обединеното кралство																		
Албания																		
Андора																		

Категория на превозното средство:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Други категории (незадължително)		Общо	
	Брой на проверените превозни средства	Брой на неизправните превозни средства ⁽¹⁾	Брой на проверените превозни средства	Брой на неизправните превозни средства	Брой на проверените превозни средства	Брой на неизправните превозни средства	Брой на проверените превозни средства	Брой на неизправните превозни средства	Брой на проверените превозни средства	Брой на неизправните превозни средства	Брой на проверените превозни средства	Брой на неизправните превозни средства	Брой на проверените превозни средства	Брой на неизправните превозни средства	Брой на проверените превозни средства	Брой на неизправните превозни средства	Брой на проверените превозни средства	Брой на неизправните превозни средства
Армения																		
Азербайджан																		
Беларус																		
Босна и Херцеговина																		
Грузия																		
Казахстан																		
Лихтенщайн																		
Монако																		
Черна гора																		
Норвегия																		
Република Молдова																		
Руска федерация																		
Сан Марино																		
Сърбия																		
Швейцария																		
Таджикистан																		
Турция																		

Категория на превозното средство:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Други категории (незадължително)		Общо		
	Брой на проверените превозни средства	Брой на неизправните превозни средства ⁽¹⁾	Брой на проверените превозни средства	Брой на неизправните превозни средства	Брой на проверените превозни средства	Брой на неизправните превозни средства	Брой на проверените превозни средства	Брой на неизправните превозни средства	Брой на проверените превозни средства	Брой на неизправните превозни средства	Брой на проверените превозни средства	Брой на неизправните превозни средства	Брой на проверените превозни средства	Брой на неизправните превозни средства	Брой на проверените превозни средства	Брой на неизправните превозни средства	Брой на проверените превозни средства	Брой на неизправните превозни средства	
Държава на регистрация																			
Туркменистан																			
Украйна																			
Узбекистан																			
бивша югославска република Македония																			
Други трети държави (моля, уточнете)																			

⁽¹⁾ Неизправни превозни средства със значителни или опасни неизправности съгласно приложение IV.

Резултати от по-подробни проверки

Докладваща държава членка: напр. Белгия

Име на докладващата държава членка

Държава на регистрация: напр. България:

ПЕРИОД: от 01/година [x] до 12/ година [x+1]

Име на държавата на регистрация на превозното средство

Категория на превозното средство:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Други категории (незадължително)		Общо	
	Брой на проверените превозни средства	Брой на неизправните превозни средства ⁽¹⁾	Брой на проверените превозни средства	Брой на неизправните превозни средства	Брой на проверените превозни средства	Брой на неизправните превозни средства	Брой на проверените превозни средства	Брой на неизправните превозни средства	Брой на проверените превозни средства	Брой на неизправните превозни средства	Брой на проверените превозни средства	Брой на неизправните превозни средства	Брой на проверените превозни средства	Брой на неизправните превозни средства	Брой на проверените превозни средства	Брой на неизправните превозни средства	Брой на проверените превозни средства	Брой на неизправните превозни средства

Подробности за неизправностите

	Проверен	Неизправен	Проверен	Неизправен	Проверен	Неизправен	Проверен	Неизправен	Проверен	Неизправен	Проверен	Неизправен	Проверен	Неизправен	Проверен	Неизправен	Проверен	Неизправен
(0) Идентификация																		
(1) Спирачно оборудване																		
(2) Кормилно оборудване																		
(3) Видимост																		
(4) Осветително оборудване и електрическа система																		
(5) Оси, колела, гуми, окачване																		

Категория на превозното средство:

N ₂	N ₃	M ₂	M ₃	O ₃	O ₄	T5	Други категории (незапължително)	Общо
----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----	----------------------------------	------

ISSN 1977-0618 (електронно издание)
ISSN 1830-3617 (печатно издание)



Служба за публикации на Европейския съюз
2985 Люксембург
ЛЮКСЕМБУРГ

BG