

ДИРЕКТИВА 96/96/ЕО НА СЪВЕТА

от 20 декември 1996 година

относно сближаването на законодателствата на държавите-членки във връзка с прегледите за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 75 от него,

като взе предвид предложението на Комисията ¹,

като взе предвид становището на Икономическия и социален комитет ²,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 189в от Договора ³,

(1) като има предвид, че Директива 77/143/ЕИО на Съвета от 29 декември 1976 г. относно сближаване на законодателствата на държавите-членки във връзка с прегледите за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета ⁴ неколкратно е претърпяла значителни изменения; като има предвид, че сега предстоят по-нататъшни изменения към нея, от съображения за яснота директивата трябва да бъде консолидирана в единен текст;

(2) като има предвид, че в рамките на общата транспортна политика определено пътно движение в рамките на Общността трябва да се осъществява при най-благоприятни условия по отношение на безопасността и конкурентните условия, които касаят превозвачите в държавите-членки;

(3) като има предвид, че нарастването на пътното движение и произтичащото от това повишаване на опасността и обезпокояващите ефекти поставят пред държавите-членки проблеми, свързани с безопасността със сходно естество и степен на сериозност;

(4) като има предвид, че има разлики между настоящите стандарти и методи за проверка в отделните държави членки и това положение води до различия в нивата на безопасност и защита на околната среда на проверяваните моторни превозни средства, които са в експлоатация в държавите-членки; още повече, като има предвид, че това положение има вероятност да нарушава условията,

¹ ОВ С 193, 4.7.1996 г., стр. 5 и 31.

² ОВ С 39, 12.2.1996 г., стр. 24.

³ Становище на Европейския парламент от 29 февруари 1996 г. (ОВ С 78, 18.3.1996 г., стр. 27), Обща позиция на Съвета от 18 юни 1996 г. (ОВ С 248, 26.8.1996 г., стр. 49) и Решение на Европейския парламент от 24 октомври 1996 г. (ОВ С 347, 18.11.1996 г.).

⁴ ОВ L 47, 18.2.1977 г., стр. 47. Директива, последно изменена с Директива 94/23/ЕО на Комисията (ОВ L 147, 14.6.1994 г., стр. 6).

които управляват конкуренцията между транспортните предприятия на различните държави-членки;

(5) като има предвид, че следователно е необходимо да се хармонизира, доколкото е практически възможно, честотата на прегледите за проверка на техническата изправност и задължителните елементи, подлежащи на проверка;

(6) като има предвид, че прегледите за проверка на техническата изправност през жизнения цикъл на дадено моторно превозно средство трябва да бъдат сравнително прости, бързи и евтини;

(7) като има предвид, че минималните стандарти и методи на Общността, които да се използват за проверка на техническата изправност на изброените в приложение II елементи следва да бъдат определени в отделни директиви;

(8) като има предвид, че като преходна мярка националните стандарти остават приложими по отношение на елементи, които не са предмет на отделни директиви;

(9) като има предвид, че е необходимо бързо адаптиране към техническия прогрес на определените в отделните директиви стандарти и методи и, за да се улесни изпълнението на изискваните за целта мерки, е необходимо да се създаде процедура за тясно сътрудничество между държавите-членки и Комисията в рамките на комитет по приспособяване на прегледите за проверка на техническата изправност към техническия напредък;

(10) като има предвид, че по отношение на спирачните системи все още е рано да се определят стойности за настройка на въздушната компресия и времената за нея и т.н., поради различията в оборудването и методите в рамките на Общността;

(11) като има предвид, че предстоят по-нататъшни изменения към настоящата директива с оглед включването на хармонизирана и усъвършенствана методология за провеждане на прегледите за проверка на техническата изправност;

(12) като има предвид, че до въвеждането на хармонизирани процедури и практики за прегледите за проверка на техническата изправност държавите-членки могат по собствена преценка да определят процедурите, които да използват за установяване, дали въпросните превозни средства отговарят на спирачните изисквания;

(13) като има предвид, че държавите-членки трябва да гарантират, в рамките на собствената си територия на компетентност, че прегледите за проверка на техническата изправност се провеждат методично и при спазване на високи стандарти;

(14) като има предвид, че Комисията трябва периодично да проверява практическото прилагане на настоящата директива и да докладва пред

Европейския парламент и Съвета за констатациите си от извършените проверки;

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

(16) като има предвид, че определянето на предписания за препоръчителни стойности на спирачната сила за различните условия на натовареност за всеки модел превозно средство би спомогнало за възстановяване на тази увереност; като има предвид, че настоящата директива дава възможност за провеждане на прегледите за проверка на техническата изправност по този режим като алтернатива на преглед по минимални стойности на полезно действие за всяка категория превозно средство;

(17) като има предвид, че по отношение на спирачните системи обхватът на настоящата директива се отнася предимно за превозни средства, които са получили типово одобрение на компонентите в съответствие с Директива 71/320/ЕИО¹ въпреки че се отчита, че някои видове превозни средства са получили такова одобрение в съответствие с националните стандарти, които може да се различават от изискванията на настоящата директива;

(18) като има предвид, че държавите-членки могат да разширят обхвата на спирачния тест, като включат превозни средства или елементи за проверка, които са извън обхвата на настоящата директива;

(19) като има предвид, че държавите-членки могат да въведат по-строги изисквания за спирачния тест или да увеличат честотата на проверка;

(20) като има предвид, че целта на настоящата директива е да се поддържа ниско ниво на емисиите през целия полезен жизнен цикъл на дадено превозно средство чрез извършване на редовни проверки на емисиите на отработени газове, както и да гарантира извеждането от експлоатация на превозни средства, които са големи замърсители, докато не бъдат приведени в подходящото състояние на поддръжка;

(21) като има предвид, че лошата настройка и неподходящата поддръжка са пагубни не само за двигателя, но и за околната среда, тъй като повишават замърсяването и разхода на гориво; като има предвид, че е важно да се развие екологичен транспорт;

(22) като има предвид, че при (дизелови) двигателите с компресионно запалване измерването на коефициента на непрозрачност на отработените газове се смята

¹ Директива 71/320/ЕИО на Съвета от 26 юли 1971 г. относно сближаване на законодателствата на държавите-членки във връзка със спирачните устройства на някои категории моторни превозни средства и техните ремаркета (ОВ L 202, 6.9.1971 г., стр. 37). Директива, последно изменена от Директива 91/422/ЕИО (ОВ L 233, 22.8.1991 г., стр. 21).

за подходящ показател за състоянието на поддръжка на моторното превозно средство по отношение на емисиите;

(23) като има предвид, че при (бензинови) двигателите с положително електрическо запалване измерването на емисиите на въглероден оксид от ауспуха, когато двигателят работи на празен ход, се смята за подходящ показател за състоянието на поддръжка на моторното превозно средство по отношение на емисиите;

(24) като има предвид, че процентът на неуспешно преминалите проверките за емисии на отработени газове превозни средства, които не са редовно поддържани, е съвсем възможно да бъде висок ;

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

(26) като има предвид, че държавите-членки могат при необходимост да изключат от обхвата на настоящата директива някои превозни средства, за които се счита, че представляват исторически интерес; като има предвид, че те могат да определят и свои собствени стандарти за такива превозни средства; като има предвид все пак, че такова право не трябва да води до прилагането на по-строги стандарти от тези, на които съответните превозни средства са първоначално проектирани да отговарят ;

(27) като има предвид, че трябва да е възможно периодичното адаптиране на настоящата директива, за да се отчита развитието в автомобилостроенето, които улесняват проверката на техническата изправност по време на експлоатация и развитието в методите за проверка, които по-близо отразяват действителните условия на използване на превозното средство;

(28) като има предвид, че Директива 92/6/ЕИО ¹ на Съвета изисква монтирането и употребата на устройства за ограничаване на скоростта при някои категории пътни превозни средства;

(29) като има предвид, че до постигането на развитие в технологията за производство на устройства за ограничаване на скоростта, което би улеснило тяхното наблюдение и контрол, въпреки всичко някои части от тези устройства вече могат да бъдат подлагани на редица проверки по време на прегледите за проверка на техническата изправност, когато това е възможно;

(30) като има предвид, че правилното функциониране на устройствата за ограничаване на скоростта понастоящем е поверено на държавите-членки, които да определят използването на каквито средства считат за подходящи; като има

¹ Директива 92/6/ЕИО на Съвета от 10 февруари 1992 г. относно монтирането и употребата на устройства за ограничаване на скоростта при някои категории моторни превозни средства в Общността (ОВ L 57, 2.3.1992 г., стр. 27).

предвид, че предстои своевременно хармонизиране на методите и стандартите за проверка на техническата изправност;

(31) като има предвид, че Комисията следва да извърши оценка на проверките по време на експлоатация за правилно функциониране на устройствата за ограничаване на скоростта и да представи доклад на Съвета; като има предвид, че заключенията на този доклад ще послужат като основа за всякакви бъдещи предложения за промени в правилата, които са приложими за устройствата за ограничаване на скоростта;

(32) като има предвид, че техническите изисквания за таксите и линейки са сходни с тези за частните автомобили; като има предвид, че поради това подлежащите на проверка елементи могат да бъдат сходни, въпреки различията в честотата на прегледите за проверка на техническата изправност;

(33) като има предвид, че с оглед на очаквания ефект на настоящата директива върху въпросния сектор и в светлината на принципа на субсидиарност предвидените в настоящата директива мерки на Общността са необходими за постигане на хармонизиране на правилата за извършване на проверки на техническата изправност, за предотвратяване на нарушаване на конкуренцията между пътните превозвачи и за гарантиране на правилна проверка и поддръжка на превозните средства; като има предвид, че тези мерки не могат да бъдат напълно постигнати със самостоятелни действия на държавите-членки;

(34) като има предвид, че настоящата директива не променя задълженията на държавите-членки по отношение на крайните срокове за въвеждане в националното законодателство и за изпълнение на отменените директиви,

ПРИЕ НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

ГЛАВА I

Общи разпоредби

Член 1

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

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

Член 2

Предвидените в настоящата директива прегледи за проверка на техническата изправност се извършват от държавата или от публичен орган, на който държавата е възложила тази задача, или от органи или учреждения, които са

определени и пряко контролирани от държавата, включително надлежно оправомощени частни органи. По-специално, когато учрежденията, определени като центрове за извършване на прегледи за проверка на техническата изправност на превозни средства извършват и ремонтни дейности, държавите-членки полагат всички усилия за осигуряване на обективност и високо качество на прегледите за проверка на техническата изправност на превозните средства.

Член 3

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

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

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

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

ГЛАВА II

Изключения и дерогиране

Член 4

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

2. Държавите-членки могат, след консултация с Комисията, да изключат от обхвата на настоящата директива или да направят предмет на специални разпоредби определени превозни средства, които се експлоатират или ползват при извънредни условия и превозни средства, които никога или почти никога не се използват на обществени пътища, включително превозни средства, които представляват исторически интерес и са произведени преди 1 януари 1960 г. или, които временно са спрени от движение.

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

Член 5

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

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

Член 6

1. Чрез дерогиране на разпоредбите на приложения I и II и до 1 януари 1993 г. държавите-членки могат:

- да отлагат датата на първия задължителен преглед за проверка на техническата изправност,
- да удължават интервала между два последователни прегледа за проверка на техническата изправност,
- да намаляват броя на подлежащите на проверка елементи,
- да изменят категориите превозни средства, които подлежат на задължителен преглед за проверка на техническата изправност,

при положение, че за всички лекотоварни автомобили, които са посочени в раздел 5 на приложение I, се изисква да преминат преди тази дата прегледи за проверка на техническата изправност в съответствие с настоящата директива.

Все пак в държавите-членки, в които към 28 юли 1988 г. не е имало система за редовен преглед за проверка на техническата изправност, подобна на определената в настоящата директива, за тази категория превозни средства параграф 1 важи до 1 януари 1995 г.

2. По отношение на частните автомобили, посочени в раздел 6 от ожение I, параграф 1 важи до 1 януари 1994 г.

Все пак в държавите-членки, в които към 31 декември 1991 г. не е имало система за редовен преглед за проверка на техническата изправност, подобна на определената в настоящата директива, за тази категория превозни средства параграф 1 важи до 1 януари 1998 г.

ГЛАВА III

Заключителни разпоредби

Член 7

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

2. Всички изменения, които са необходими за адаптиране на определените в отделните директиви стандарти и методи към техническия прогрес се приемат в съответствие с процедурата, определена в член 8.

Член 8

1. Комисията се подпомага от комитет по приспособяване към техническия напредък на директивата за прегледите за проверка на техническата изправност на моторни превозни средства и техните ремаркета, отгук нататък наричан "Комитетът", който се състои от представители на държавите-членки и се председателства от представител на Комисията.

2. Комитетът приема свой процедурен правилник.

3. Представителят на Комисията представя на комитета проект на мерките, които трябва да се предприемат. Комитетът дава становището си по проекта в рамките на срок, който председателят може да определи в зависимост от спешността на въпроса. Становището се представя с посоченото в член 148, параграф 2 от Договора мнозинство в случай на решения, които Съветът трябва да приеме по предложение от Комисията. Гласовете на представителите на държавите-членки в рамките на комитета се претеглят по определения в гореспоменатия член начин. Председателят няма право на глас.

4. а) Комисията приема предвидените мерки, ако те са в съответствие със становището на комитета.

б) Ако предвидените мерки не са в съответствие със становището на комитета или, ако не се представи становище, Комисията незабавно представя на Съвета предложение за мерките, които следва да се предприемат. Съветът взема решение с квалифицирано мнозинство.

Ако в срок от три месеца след представяне на предложението пред Съвета, същият не е взел решение, предложените мерки се приемат от Комисията.

Член 9

1. Не по-късно от 31 декември 1998 г. Комисията представя пред Съвета доклад за изпълнението на прегледите за проверка на техническата изправност за частни автомобили, придружен от всякакво считано за необходимо предложение, като се обръща специално внимание на честотата и съдържанието на прегледите.

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

Член 10

С настоящата директива, считано от посочената в член 11 дата се отменят изброените в приложение III, част А директиви, без това да накърнява задълженията на държавите-членки относно посочените в приложение III, част Б крайни срокове за транспониране и изпълнение.

Препратките към отменените директиви се тълкуват като препратки към настоящата директива и следва да се разбират в съответствие с посочените в приложение IV таблици на съответствията.

Член 11

1. Държавите-членки въвеждат законовите, подзаконовите и административни разпоредби, необходими за привеждане на законодателството им в съответствие с настоящата директива не по-късно от 9 март 1998 г. Те незабавно информират за това Комисията.

Когато държавите-членки приемат тези разпоредби, те съдържат препратка към настоящата директива или се придружават от такава препратка при официалното им публикуване. Начините за включване на такава препратка се определят от държавите-членки.

2. Държавите-членки съобщават на Комисията текстовете на разпоредбите на националното законодателство, което приемат в уредената от настоящата директива област.

3. Държавите-членки приемат мерките, които са необходими за прилагане на определената в настоящата директива система за проверки. Приетите мерки трябва да бъдат ефективни, съразмерни и възпиращи

Член 12

Настоящата директива влиза в сила на 20-тия ден след датата на нейното публикуване в *Официален вестник на Европейските общности*.

Член 13

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Брюксел на 20 декември 1996 година.

За Съвета:

Председател

S. BARRETT

ПРИЛОЖЕНИЕ I

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

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

ПРИЛОЖЕНИЕ II

ЕЛЕМЕНТИ, КОИТО ПОДЛЕЖАТ НА ЗАДЪЛЖИТЕЛНА ПРОВЕРКА

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

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

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

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

1. Спирачни системи

В проверката за техническа изправност на спирачните системи следва да бъдат включени изброените по-долу елементи. Резултатите от прегледа, получени при проверката на спирачните системи трябва да са приравнени, доколкото е практически възможно, към техническите изисквания на Директива 71/320/ЕИО¹.

Елементи, подлежащи на преглед/проверка	Причини за установена неизправност
1.1. Механично състояние и експлоатация	
1.1.1. Палец на педала на крачната спирачка	- прекалено стегнат - износен лагер - прекалено износен/хлабав
1.1.2. Състояние на педала и ход на задвижващото спирачно устройство	- излишен или недостатъчен резервен ход - спирачният механизъм не отделя правилно

¹ Директива 71/320/ЕИО на Съвета от 26 юли 1971 г. относно сближаване на законодателствата на държавите-членки във връзка със спирачните устройства на някои категории моторни превозни средства и техните ремаркета (ОВ L 202, 6.9.1971 г., стр. 37). Директива, последно изменена с Директива 91/422/ЕИО (ОВ L 233, 22.8.1991 г., стр. 21).

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

	течност
1.1.8. Съединения за спирачки на ремаркета	<ul style="list-style-type: none"> - дефектни изолационни кранове или самозатваряща се клапа - ненадежден/неправилен монтаж - прекомерни изтичания
1.1.9. Резервоар за въздух под налягане	<ul style="list-style-type: none"> - повреден, ръждясал, изпускащ - неработещо дренажно устройство - ненадежден/неправилен монтаж
1.1.10. Спирачни серво механизми, главен спирачен цилиндър (хидравлични системи)	<ul style="list-style-type: none"> - дефектен или не ефективен серво механизъм - дефектен или изпускащ главен спирачен цилиндър - ненадежден главен спирачен цилиндър - недостатъчно количество спирачна течност - липсваща капачка на резервоара на главния спирачен цилиндър - светеща или дефектна предупредителна лампа за спирачна течност - неправилно функциониране на предупредителното устройство за нивото на спирачна течност
1.1.11. Твърди спирачни въздухопроводи	<ul style="list-style-type: none"> - риск от повреда или счупване - изтичане от въздухопроводите или съединенията - повредени или прекалено корозирали - изместени
1.1.12. Гъвкави спирачни маркучи	<ul style="list-style-type: none"> - риск от повреда или счупване - повредени, износени, прекалено къси, усукани - изтичане от маркучите или съединенията - издуване на маркуча под налягане

	- порьозност
1.1.13. Накладки	- прекомерно износени - замърсени (с масло, грес и др.)
1.1.14. Спирачни барабани, спирачни дискове	- прекомерно износени, прекомерно надрани, с пукнатини, несигурни или пукнати - замърсени (с масло, грес и др.) - ненадежден заден диск
1.1.15. Спирачни кабели, щанги, лостово свързване	- повредени, усукани кабели - прекомерно износени или корозирали - небезопасен кабел или гарнитура на щангата - дефектен кабелен водач - всякакво ограничение на свободното движение на спирачната система - всякакво неправилно движение на лостове/щанги, показващо лоша настройка или прекомерно износване
1.1.16. Задвижващи спирачни механизми (включително пружини или хидравлични цилиндри)	- спукани или повредени - изпускащи - ненадежден/неправилен монтаж - прекомерно корозирали - прекомерен ход на работното бутало или на диафрагмения механизъм - липсващо или прекомерно повредено противопоухово покритие
1.1.17. Товаросензорен клапан	- дефектно свързване - неправилна настройка - блокирал, не работи - липсващ
1.1.18. Автоматични устройства за регулиране на хлабината, който сочат	- блокиране или неправилно движение, прекомерно износване или неправилна

	настройка - дефекти
1.1.19. Забавяща система (където е монтирана или се изисква)	- ненадеждни свързки или монтаж - дефектна
1.2. Полезно действие и ефективност на крачната спирачка	
1.2.1. Полезно действие (постепенно увеличаващо се до максимална спирачна сила)	- неправилна спирачна сила върху едно или повече колела - спирачната сила от всяко колело е по-малко от 70 % от максималното регистрираната сила от друго колело на същата ос. В случай на проверка на спирачките на пътя – прекалено голямо отклонение на превозното средство от права линия - няма постепенна промяна на спирачната сила (захващане) - неправилен времеви интервал във функционирането на спирачката на което и да е колело - прекомерно отклонение на спирачната сила, поради изкривени дискове или овални барабани
1.2.2. Ефективност	- спирачно съотношение, което е свързано с максимално разрешената маса или, в случай на полуремаркета, със сума от допустимото натоварване, където се използва, по-малко от следните стойности: - минимална спирачна ефективност категория 1: 50 % ¹ категория 2: 43 % ² категория 3: 40 % ³

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

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

	<p>категория 4: 50 % категория 5: 45 % ⁴ категория 6: 50 %</p> <p>- или спирачна сила, по-малка от препоръчителните стойности, ако са посочени от производителя за осите на превозното средство ⁵</p>
1.3. Вторично (аварийно) спирачно полезно действие и ефективност (ако се осъществява чрез отделна система)	
1.3.1. Работа	<p>- спирачката не работи от едната страна</p> <p>- спирачната сила от което и да е колело е по-малко от 70 % от най-голямата регистрирана сила от друго колело на същата ос</p> <p>- няма постепенно изменение на ефективността (захващане)</p> <p>- автоматичната спирачна система не работи, при ремаркета</p>
1.3.2. Ефективност	- за всички категории превозни средства спирачно съотношение по-малко от 50 % ⁶ на работата на крачната спирачка, определена в 1.2.2 във връзка с максимално допустимата маса или при полуремаркетата - към сбора от допустимите товари на ос
1.4. Полезно действие и ефективност на ръчната спирачка	
1.4.1. Полезно действие	- спирачката не работи от едната страна
1.4.2. Ефективност	- за всички категории превозни средства спирачно съотношение по-малко от 16 % спрямо максимално разрешената маса или

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

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

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

⁶ За превозни средства от категории 2 и 5 минималното вторично спирачно полезно действие трябва да бъде $2,2 \text{ m/sec}^2$ (тъй като вторичното полезно действие не е предмет на Директива 71/320/ЕИО, изменена с Директива 85/647/ЕИО на Комисията).

	за моторни превозни средства - по-малко от 12 % спрямо максимално разрешената комбинирана маса на превозното средство, което от двете е по-голямо
1.5. Полезно действие на забавящото устройство или моторната спирачна система	- няма постепенно изменение на ефективността (забавяне) - дефектна
1.6. Антиблокираща спирачна система (ABS)	- лошо функциониране на предупредителното устройство на антиблокиращата спирачна система (ABS) - дефектна

ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА ОТ КАТЕГОРИИ 1, 2 И 3	ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА ОТ КАТЕГОРИИ 4, 5 И 6
2. Кормилно управление и волан	2. Кормилно управление
2.1. Механично състояние	2.1. Механично състояние
2.2. Волан	2.2. Кормилна хлабина
2.3. Кормилна хлабина	2.3. Прикачване на система за кормилно управление
2.4. Кормилни лагери	
3. Видимост	3. Видимост
3.1. Полезрение	3.1. Полезрение
3.2. Състояние на стъклата	3.2. Състояние на стъклата
3.3. Огледала за обратно виждане	3.3. Огледала за обратно виждане
3.4. Чистачки на предно стъкло	3.4. Чистачки на предно стъкло
3.5. Устройства за пръскане на течност върху предното стъкло	3.5. Устройства за пръскане на течност върху предното стъкло
4. Светлини, отражатели и електрическо оборудване	4. Светлинно оборудване
4.1. Дълги и къси светлини	4.1. Дълги и къси светлини
4.1.1. Състояние и функциониране	4.1.1. Състояние и функциониране

<p>4.1.2. Центровка</p> <p>4.1.3. Ключове</p> <p>4.1.4. Зрителна ефективност</p>	<p>4.1.2. Центровка</p> <p>4.1.3. Ключове</p>
<p>4.2. Странични светлини и габарити</p> <p>4.2.1. Състояние и функциониране</p> <p>4.2.2. Цвят и зрителна ефективност</p>	<p>4.2. Състояние и функциониране, състояние на лещите, цвят и визуална ефективност на:</p> <p>4.2.1. Странични и задни светлини</p> <p>4.2.2. Стопове</p> <p>4.2.3. Мигачи</p> <p>4.2.4. Светлини за заден ход</p> <p>4.2.5. Фарове за мъгла</p> <p>4.2.6. Светлини на задна регистрационна табела</p> <p>4.2.7. Светлоотразители</p> <p>4.2.8. Аварийни светлини</p>
<p>4.3. Стопове</p> <p>4.3.1. Състояние и функциониране</p> <p>4.3.2. Цвят и зрителна ефективност</p>	
<p>4.4. Мигачи</p> <p>4.4.1. Състояние и функциониране</p> <p>4.4.2. Цвят и зрителна ефективност</p> <p>4.4.3. Ключове</p> <p>4.4.4. Честота на мигане</p>	
<p>4.5. Предни и задни светлини за мъгла</p> <p>4.5.1. Разположение</p> <p>4.5.2. Състояние и функциониране</p> <p>4.5.3. Цвят и зрителна ефективност</p>	
<p>4.6. Светлини за заден ход</p> <p>4.6.1. Състояние и функциониране</p>	

4.6.2. Цвят и зрителна ефективност	
4.7. Лампа на задната регистрационна табела	
4.8. Светлоотразители - състояние и цвят	
4.9. Сигнални устройства	
4.10. Електрически връзки между теглещото превозно средство и ремаркетото или полуремаркетото	
4.11. Електрическа инсталация	
5. Оси, колела, гуми, окачване	5. Оси, колела, гуми, окачване
5.1. Оси	5.1. Оси
5.2. Колела и гуми	5.2. Колела и гуми
5.3. Окачване	5.3. Окачване
6. Шаси и приставки на шасито	6. Шаси и приставки на шасито
6.1. Шаси или рама и приставки 6.1.1. Общо състояние 6.1.2. Тръби и шумозаглушители на системата за отвеждане на отработени газове 6.1.3. Резервоар за гориво или тръби 6.1.4. Геометрични характеристики и състояние на задното защитно устройство, при тежкотоварни камиони 6.1.5. Носач на резервно колело 6.1.6. Свързващ механизъм - влекачи, ремаркета и полуремаркета	6.1. Шаси или рама и приставки 6.1.1. Общо състояние 6.1.2. Тръби и шумозаглушители на системата за отвеждане на отработени газове 6.1.3. Резервоар за гориво или тръби 6.1.4. Носач на резервно колело 6.1.5. Обезопасеност на свързващия механизъм (ако е монтиран)
6.2. Кабина и купе 6.2.1. Общо състояние 6.2.2. Монтаж 6.2.3. Врати и ключалки	6.2. Купе 6.2.1. Структурно състояние 6.2.2. Врати и ключалки

6.2.4. Под	
6.2.5. Седалка на водача	
6.2.6. Контролно табло	
7. Друго оборудване	7. Друго оборудване
7.1. Предпазни колани	7.1. Монтаж на седалката на водача
7.2. Пожарогасител	7.2. Монтаж на акумулатора
7.3. Ключалки и устройство против кражба	7.3. Звуково предупредително устройство
7.4. Предупредителен триъгълник	7.4. Предупредителен триъгълник
7.5. Аптечка	7.5. Предпазни колани
7.5.1. Надеждност на монтажа	7.5.2. Състояние на коланите
7.5.3. Функциониране	
7.6. Кормилен щифт(ове)	
7.7. Звуково предупредително устройство	
7.8. Скоростомер	
7.9. Тахограф (наличие и цялост на пломбите) - проверка на валидността на табелата на тахографа, ако се изисква от Регламент (ЕИО) № 3821/85 ¹ - в случай на съмнение да се провери, дали номиналната обиколка или размерът на гумите отговаря на посочените на табелата данни - където е практично, да се провери, дали пломбите на тахографа и, по целесъобразност, всякакви други средства за защита на връзките срещу неправомерно манипулиране са непокътнати	
7.10. Устройство за ограничаване на скоростта - по възможност да се провери, дали ограничителят на скоростта е монтиран	

¹ Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета от 20 декември 1985 г. относно уредите за регистриране на данните при автомобилен транспорт (ОВ L 370, 31.12.1985 г., стр. 8), последно изменен с Регламент (ЕО) № 2479/95 на Комисията (ОВ L 256, 26.10.1995 г., стр. 8).

съгласно изискванията на Директива 92/6/ЕИО ² - проверка на валидността на табелата на ограничителя на скоростта - когато е практично, да се извърши проверка на пломбите на ограничителя на скоростта и, по целесъобразност, всякакви други средства за защита на връзките срещу неправомерно манипулиране са непокътнати	
8. Нередности	8. Нередности
8.1. Шум	8.1. Шум

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

8.2. Емисии на отработени газове

8.2.1. Моторни превозни средства с (бензинови) двигатели с положително електрическо запалване

(а) Когато емисиите на отработени газове не се контролират от изпреварваща система за контрол на емисиите, като Т-образен катализаторен конвертор, който се управлява от ламбда-сонда:

1. визуална инспекция на системата за отработени газове, за да се провери, дали няма изтичане.
2. Ако е целесъобразно, визуална инспекция на системата за контрол на емисиите, за да се провери, дали е монтирано необходимото оборудване.

След подходящо време за регулиране на работата на двигателя (като се вземат предвид препоръките на производителя на автомобила) се измерва съдържанието на въглероден оксид (СО) в отработените газове при празен ход на двигателя (без натоварване).

Максимално допустимото съдържание на СО в отработените газове е определеното от производителя на превозното средство. Когато липсва такава информация или когато компетентните органи на държавите-членки решат да не я използват като еталонна стойност, съдържанието на СО не трябва да превишава следните стойности:

- за превозни средства, регистрирани или пуснати в експлоатация за първи път между датата, от която държавите-членки са поставили изискване превозните

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

средства да отговарят на изискванията на Директива 70/220/ЕИО¹ и 1 октомври 1986 г.: СО - 4,5 обемни %,

- за превозни средства, регистрирани или пуснати в експлоатация за първи път след 1 октомври 1986 г.: СО - 3,5 обемни %.

(б) Когато емисиите на отработени газове се контролират от изпреварваща система за контрол на емисиите, като Т-образен катализаторен конвертор, който се управлява от ламбда-сонда:

1. Визуална инспекция на системата за отработени газове, за да се провери, дали няма изтичане и, дали са комплектовани всички части;

2. Визуална инспекция на системата за контрол на емисиите, за да се провери, дали е монтирано необходимото оборудване;

3. Определяне на ефективността на системата за контрол на емисиите на отработени газове на превозното средство чрез измерване на стойността ламбда и съдържанието на СО в отработените газове в съответствие с раздел 4 или в съответствие с предложените от производителите процедури, които са приети в момента на одобрение на типа. За всяка от проверките двигателят се регулира в съответствие с препоръките на производителя на превозното средства.

4. Емисии от ауспуха – пределно допустими стойности

- измерване при празен ход на двигателя:

Максимално допустимото съдържание на СО в отработените газове е указаното от производителя на превозното средство. Ако няма такава информация, максималното съдържание на СО не трябва да превишава 0,5 обемни %.

- измерване при празен ход на двигателя на високи обороти, като скоростта на двигателя трябва да е най-малко 2 000 оборота/минута:

съдържание на СО: максимум 0,3 обемни %

Ламбда: $1 \pm 0,03$ в съответствие със спецификациите на производителя.

8.2.2. Моторни превозни средства с (дизелови) двигатели с компресионно запалване

Измерване на коефициента на непрозрачност на отработените газове при свободно ускоряване (без натоварване от празен ход до преустановяване на подаването на газ). Нивото на концентрация не трябва да превишава записаното

¹ Директива 70/220/ЕИО на Съвета от 20 март 1970 г. за сближаване на законодателството на държавите-членки във връзка с мерките, които следва да се предприемат срещу замърсяването на въздуха от емисии от моторни превозни средства (ОВ L 76, 9.3.1970 г., стр.1) и списък от грешки преди приемане на директивата (ОВ L 81, 11.4.1970 г., стр. 15), последно изменен и допълнен от Европейския парламент и Директива 94/12/ЕО на Комисията (ОВ L 100, 19.4.1994 г., стр. 42).

на табелата ниво съгласно Директива 72/306/ЕИО ². Когато тази информация липсва или, когато компетентните органи на държавите-членки решат да не я използват като еталон, пределно допустимите стойности на коефициента на поглъщане са, както следва:

Максимален коефициент на поглъщане за:

- дизелови двигатели с естествено всмукване = $2,5 \text{ m}^{-1}$,
- дизелови двигатели с турбо компресор = $3,0 \text{ m}^{-1}$

или еквивалентни стойности, когато се използва оборудване от тип, който е различен от използвания за ЕО одобрение на типа. Превозните средства, които са регистрирани или пуснати в експлоатация за първи път преди 1 януари 1980 г. са освободени от спазването на тези изисквания.

8.2.3. Тестово оборудване

Емисиите от превозни средства се проверяват с оборудване, което е предназначено точно да установява, дали са спазени предписаните или указани от производителя пределно допустими стойности .

8.2.4. Когато при типовото одобрение на ЕО за дадено превозно средство се установи, че не отговаря на определените от настоящата директива гранични стойности, държавите-членки могат да определят по-високи гранични стойности за този тип превозно средство въз основа представено от производителя доказателство. Те трябва незабавно да уведомят за това Комисията , а от своя страна тя следва да информира другите държави-членки.

ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА ОТ КАТЕГОРИИ 1, 2 И 3	ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА ОТ КАТЕГОРИИ 4, 5 И 6
8.3. Потискане на радио смущения	
9. Допълнителни прегледи за превозни средства на обществения транспорт	
9.1. Аварийен(йни) изход(и) (включително чукове за чупене на стъклата), указващи аварийния(те) изход(и) знаци	
9.2. Отоплителна система	
9.3. Вентилационна система	
9.4. Разположение на седалките	
9.5. Вътрешно осветление	

² Директива 72/306/ЕИО на Съвета от 2 август 1972 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки във връзка с мерките, които следва да се предприемат срещу емисията на замърсители от дизелови двигатели, предназначени за употреба в превозни средства (ОВ L 190, 20.8.1972 г., стр. 1), последно изменена и допълнена с Директива 89/491/ЕИО на Комисията (ОВ L 238, 15.8.1989 г., стр. 43).

10. Идентификация на превозното средство	10. Идентификация на превозното средство
10.1. Регистрационна табела	10.1. Регистрационна табела
10.2. Номер на шасито	10.2. Номер на шасито

ПРИЛОЖЕНИЕ III

ЧАСТ А

Отменени директиви

(посочени в член 10)

Директива 77/143/ЕИО на Съвета от 29 декември 1976 г. относно сближаване на законодателствата на държавите-членки във връзка с прегледите за проверка на техническата изправност на моторни превозни средства и техните ремаркета и директивите, които изменят тази директива:

Директива 88/449/ЕИО на Съвета,

Директива 91/225/ЕИО на Съвета,

Директива 91/328/ЕИО на Съвета,

Директива 92/54/ЕИО на Съвета,

Директива 92/55/ЕИО на Съвета,

Директива 94/23/ЕО на Комисията.

ЧАСТ Б

Директива	Крайни срокове	
	за транспониране	за изпълнение
77/143/ЕИО (ОВ L 47, 18.2.1977 г., стр. 47)	31 декември 1977 г.	31 декември 1977 г.
88/449/ЕИО (ОВ L 222, 12.8.1988 г., стр. 10)	28 юли 1990 г.	28 юли 1990 г.
91/225/ЕИО (ОВ L 103, 23.4.1991 г., стр. 3)	1 януари 1992 г.	1 януари 1992 г.

91/328/ЕИО (ОВ L 178, 6.7.1991 г., стр. 29)	1 юли 1993 г.	1 юли 1993 г.
92/54/ЕИО (ОВ L 225, 10.8.1992 г., стр. 63)	22 юни 1993 г.	22 юни 1993 г.
92/55/ЕИО (ОВ L 225, 10.8.1992 г., стр. 68) за превозните средства, посочени в точка 8.2.1 (а) от приложение II: за превозните средства, посочени в точка 8.2.2 от приложение II: за превозните средства, посочени в точка 8.2.1 (б) от приложение II:	22 юни 1993 г.	1 януари 1994 г. 1 януари 1996 г. 1 януари 1997 г.
94/23/ЕО (ОВ L 147, 14.6.1994 г., стр. 6)	1 януари 1997 г.	1 януари 1997 г.

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

ТАБЛИЦА НА СЪОТВЕТСТВИЯТА № 1

(условия за влизане в сила)

Настоящата директива	77/143/ЕИО	88/449/ЕИО	91/225/ЕИО	91/328/ЕИО	92/54/ЕИО	92/55/ЕИО	94/23/ЕИО
Член 1, параграф 1	Член 1						
Член 1, параграф 2	Член 2, параграф 1						
Член 2	Член 4						
Член 3, параграф алинея 1	Член 5, параграф 1						
Член 3, параграф алинея 2	Член 5, параграф 2						
Член 3, параграф 2	Член 5, параграф 3						
Член 3, параграф 3							Член 2
Член 4, параграф 1	Член 2, параграф 2						
Член 4, параграф 2	Член 2, параграф 3						
Член 4, параграф 3							Член 4
Член 5 (тире 1-6)	Член 3						
Член 5 (тире 7)							Член 3
Член 6, параграф 1	Член 7, параграф 1	Член 1, параграф 1					
Член 6, параграф 2				Член 1, параграф 1			
Член 7, параграфи 1 и 2			Член 1				

Член 8, параграфи 1 - 4			Член 1					
Член 9, параграф 1				Член 3				
Член 9, параграф 2								
Член 10								
Член 11, параграф 1	Член 6	Член 2, параграф 1	Член 2, параграф 1	Член 2, параграф 1	Член 2, параграф 1	Член 2, параграф 1	Член 2, параграфи 1-3	Член 5, параграф 1
Член 11, параграф 2		Член 2, параграф 2	Член 2, параграф 2	Член 2, параграф 2	Член 2, параграф 2	Член 2, параграф 2		Член 5, параграф 2
Член 11, параграф 3								
Член 12							Член 2, параграф 4	
Член 13								

ТАБЛИЦА НА СЪОТВЕТСТВИЯТА № 2

(категории превозни средства, които подлежат на преглед за проверка на техническата изправност)

Настоящата директива	77/143/ЕИО	88/449/ЕИО	91/225/ЕИО	91/328/ЕИО	92/54/ЕИО	92/55/ЕИО	94/23/ЕИО
Приложение I	Приложение I						
Категория 1	Категория 1						
Категория 2	Категория 2						
Категория 3	Категория 3						
Категория 4	Категория 4						
Категория 5		Член 1, параграф 2					
Категория 6				Член 1, параграф 2			

ТАБЛИЦА НА СЪОТВЕТСТВИЯТА № 3

(ЕЛЕМЕНТИ, КОИТО ПОДЛЕЖАТ НА ПРЕГЛЕД/ПРОВЕРКА)

Настоящата директива	77/143/ЕИО	88/449/ЕИО	91/225/ЕИО	91/328/ЕИО	92/54/ЕИО	92/55/ЕИО	94/23/ЕИО
Приложение II (*)	Приложения II						
Уводна бележка 1 Уводна бележка 2 Уводна бележка 3	Уводна бележка 1				Член 1, параграф 1 Член 1, параграф 1		
Точка 1 Точка 1.2					Член 1, параграф 1		Член 1
Точка 1.2.1 Точка 1.2.2							
Точка 1.3 Точка 1.3.1 Точка 1.3.2					Член 1, параграф 1		Член 1
Точка 1.4 Точка 1.4.1 Точка 1.4.2					Член 1, параграф 1		Член 1
Точка 1.5 Точка 1.6					Член 1, параграф 1		
Точка 2 Точка 7.8		Член 1, параграф 3					
Точка 7.9 (заглавие) (тирета 1 - 3)	Член 1, параграф 3						
Точка 7.10 (тирета 1 - 3)							
Точка 8 Точка 8.1		Член 1, параграф 3					
Точка 8.2 Точка 8.2.4						Член 1, параграф 1	
Точка 8.3 Точка 10.2		Член 1, параграф 3					

* NB: Категория 4 (таксите и линейки) е прехвърлена от лявата в дясната колона (с категории 5 и 6) в приложение II.
