

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

от 6 юни 2000 година

относно пътната проверка на техническата изправност на движещите се на територията на Общността товарни автомобили

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

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

като взеха предвид предложението на Комисията <sup>1</sup>,

като взеха предвид становището на Икономическия и социален комитет <sup>2</sup>,

след провеждане на консултации с Комитета на регионите,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора <sup>3</sup>,

като имат предвид, че:

(1) Нарастването на пътното движение поставя пред държавите-членки проблеми, свързани с безопасността и околната среда със сходно естество и степен на сериозност.

(2) В интерес на пътната безопасност, опазването на околната среда и справедливата конкуренция товарните автомобили трябва да се използват само при поддържане на висока степен на техническа изправност.

(3) В съответствие с Директива 96/96/ЕО от 20 декември 1996 г. относно сближаването на законодателствата на държавите-членки във връзка с прегледите за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета <sup>4</sup>, товарните автомобили ежегодно преминават преглед, който се извършва от оправомощен орган.

(4) Член 4 от Директива 94/12/ЕО <sup>5</sup> предвижда многостранен подход към аспектите на икономическата ефективност на мерките за намаляване на

<sup>1</sup> ОВ С 190, 18.6.1998 г., стр.10 и ОВ С 116Е, 26.4.2000 г., стр. 7.

<sup>2</sup> ОВ С 407, 28.12.1998, стр.112.

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

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

<sup>5</sup> Директива 94/12/ЕО на Европейския парламент и Съвета от 23 март 1994 г. относно мерките, които следва да се предприемат срещу замърсяването на въздуха от емисии от моторните

замърсяването, което се предизвиква от автомобилния транспорт; европейската програма "Ауто-ойл I" ("Auto-oil I") съчета този подход и направи обективна оценка на икономически най-ефективните мерки в областта на автомобилните технологии, качеството на горивото, наблюдението и поддръжката, както и не технически мерки за намаляване на емисиите от автомобилния транспорт.

(5) С оглед на този подход Европейският парламент и Съветът приеха Директива 98/70/ЕО<sup>6</sup>, насочена към подобряване на качеството на горивото, а с оглед установяването на по-стриктни стандарти за емисиите - Директива 98/69/ЕО<sup>7</sup> относно частни и лекотоварни автомобили и Директива 1999/96/ЕО<sup>8</sup> относно тежкотоварни автомобили.

(6) Настоящата директива представлява част от същия подход, но от гледна точка на опазването на околната среда би било по-ефективно на този етап да не се затягат стандартите, които са установени в Директива 96/96/ЕО за прегледите за проверка на техническата изправност, а да са предвидят пътни технически проверки, за да се гарантира прилагането на тази директивата през цялата година.

(7) Регламентираният годишен преглед за проверка на техническата изправност фактически се преценява като недостатъчен, за да се гарантира, че товарните автомобили са в техническа изправност през цялата година.

(8) Ефективното прилагане посредством допълнителна целева пътна техническа проверка е важна рентабилна мярка за контролиране на стандарта на поддръжка на товарните автомобили на пътя.

(9) Пътните проверки на техническата изправност трябва да се извършват без дискриминация на основата на националността на водача или страната на регистрацията, или влизането в експлоатация на товарния автомобил.

(10) Методът на подбор за извършване на проверка трябва да се основава на целеви подход при полагане на максимални усилия за идентифициране на превозните средства, за които има най-вероятни признаци за лоша поддръжка, като по този начин се повишава оперативната ефективност на органите и се свеждат до минимум разходите и забавянето за водачи и превозвачи.

---

превозни средства и относно изменение на Директива 70/220/ЕИО (ОВ L 100, 19.4.1994 г., стр. 42).

<sup>6</sup> Директива 98/70/ЕО на Европейския парламент и Съвета от 13 октомври 1998 г. относно качеството на бензиновите и дизеловите горива и относно изменение на Директива 93/12/ЕИО на Съвета (ОВ L 350, 28.12.1998 г., стр. 58).

<sup>7</sup> Директива 98/69/ЕО на Европейския парламент и Съвета от 13 октомври 1998 г. относно мерките, които следва да се предприемат срещу замърсяването на въздуха от емисии от моторните превозни средства и относно изменение на Директива 70/220/ЕИО (ОВ L 350, 28.12.1998 г., стр.1).

<sup>8</sup> Директива 1999/96/ЕО на Европейския парламент и Съвета от 13 декември 1999 г. относно сближаване на законодателствата на държавите-членки във връзка с мерките, които следва да се предприемат срещу изпускането на газове и механични замърсители от двигатели с компресионно запалване, които са предназначени за употреба в превозни средства и срещу изпускането на газообразни замърсители от двигатели с положително електрическо запалване, работещи с природен или втечен петролен газ, предназначени за употреба в превозните средства и относно изменение на Директива 88/77/ЕИО на Съвета (ОВ L 44, 16.2.2000 г., стр. 1).

(11) В случай на сериозни неизправности в провереното превозно средство трябва да има възможност за отправяне на искане до компетентните органи на държавата-членка, в която е регистрирано превозното средство или в която то е пуснато в експлоатация, да предприемат подходящи мерки и да информират отпавилата искането държава-членка за всички взети последващи мерки.

(12) Мерките, които са необходими за изпълнение на настоящата директива се приемат в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г., относно установяването на процедурите за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията<sup>9</sup>.

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

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

#### *Член 1*

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

2. Настоящата директива установява определени условия за пътните проверки на техническата изправност на движещите се на територията на Общността товарни автомобили.

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

#### *Член 2*

По смисъла на настоящата директива:

---

<sup>9</sup> ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.

- а) “товарен автомобил” означава моторно превозно средство с ремарке, което е определен в категории 1, 2 и 3 от приложение I към Директива 96/96/ЕО;
- б) “пътна техническа проверка” означава проверка от техническо естество, която не е обявена от органите и следователно е внезапна, на движещ се на територията на дадена държава-членка товарен автомобил, която се извършва на обществен път от или под надзора на компетентните органи;
- в) “преглед за проверка на техническата изправност” означава проверка на техническата изправност на дадено превозно средство, съгласно предвиденото в приложение II към Директива 96/96/ЕО.

### *Член 3*

1. Всяка държава-членка въвежда такива пътни технически проверки, с които да постигне заявените в член 1 цели по отношение на товарните автомобили, които са предмет на настоящата директива, като взема предвид приложимите за тези превозни средства национални разпоредби, съгласно Директива 96/96/ЕО.
2. Всяка пътна техническа проверка се извършва без дискриминация на основата на националността на водача или на страната на регистрацията или пускане в експлоатация на товарния автомобил, като се има предвид необходимостта от свеждане до минимум на свързаните с това разходи и забавяне на водачи и превозвачи.

### *Член 4*

1. Пътната техническа проверка включва един, два или всички посочени по-долу елементи:
  - а) визуална оценка на състоянието на поддръжка на товарния автомобил в спряло положение;
  - б) проверка на посочения в член 5 последен доклад за извършена пътна техническа проверка или на документите, удостоверяващи техническата изправност на превозното средство, и по-специално в случай на превозно средство, което е регистрирано или пуснато в експлоатация в държава-членка - доказателство, че товарният автомобил е преминал законово регламентиран преглед на техническата изправност в съответствие с Директива 96/96/ЕО.
  - в) инспекция за неизправности, обхващаща един, повече от един или всички подлежащи на проверка елементи, които са изброени в приложение I, точка 10.
2. Проверка на спирачните системи и емисиите на отработени газове се извършва в съответствие с определените в приложение II правила.
3. Преди извършване на проверка на елементите, които са изброени в приложение I, точка 10, проверяващият взема предвид последното

удостоверение за техническа изправност и/или последния доклад за извършена пътна техническа проверка, който водачът може да представи.

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

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

#### *Член 5*

1. Докладът за пътна техническа проверка, отнасящ се до посочената в член 4, параграф 1, буква в) проверка, се изготвя от органа или лицето, извършило проверката. В приложение I, точка 10 е даден образец на доклад, който съдържа списък на подлежащите на проверка елементи. Органът или проверяващото лице трябва да нанесе отметка в съответните кутийки. Докладът трябва да се връчи на водача на товарния автомобил.

2. Ако органът или проверяващото лице счита, че недостатъците в поддръжката на даден товарен автомобил могат да представляват риск за безопасността, по-специално по отношение на спирачките, който да оправдава по-нататъшна проверка, товарният автомобил може да бъде подложен на по-щателна проверка в намиращ се в близост контролно-технически пункт, определен от държавата-членка в съответствие с член 2 от Директива 96/96/ЕО.

Ако по време на посочената в член 4, параграф 1 пътна проверка или по време на посочената в първата алинея по-щателна проверка се установи, че даден товарен автомобил представлява сериозен риск за лицата в него или за другите участници в пътното движение, превозното средство може да бъде спряно от движение до отстраняване на откритите опасни неизправности.

#### *Член 6*

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

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

Комисията предава тази информация на Европейския парламент.

## *Член 7*

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

2. Сериозни неизправности на товарен автомобил, собственост на чуждестранно лице, и по-специално неизправности, водещи до забрана за ползване на превозното средство, се докладва на компетентните органи на държавата-членка, в която превозното средство е регистрирано или пуснато в експлоатация, като за целта се използва посочения в приложение I образец на доклад, без това да накърнява правото за съдебно преследване в съответствие с действащото законодателство в държавата-членка, в която е регистрирана неизправността.

Без да се накърняват разпоредбите на член 5, компетентните органи на държавата-членка, в която е установена сериозна неизправност в товарен автомобил, собственост на непребиваващ, могат да поискат от компетентните органи на държавата-членка, в която превозното средство е регистрирано или пуснато в експлоатация да предприеме подходящи мерки по отношение на нарушителя, като например да подложи превозното средство на допълнителен преглед за проверка на техническата изправност.

Компетентните органи, до които е отправено такова искане, уведомяват компетентните органи на държавата-членка, в която са установени неизправностите на товарния автомобил, за всички предприятия по отношение на нарушителя мерки.

## *Член 8*

Измененията, необходими за адаптиране на приложение I или техническите стандарти, определени приложение II, към техническия прогрес се приемат в съответствие с процедурата, посочена в член 9, параграф 2.

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

## *Член 9*

1. Комисията се подпомага от Комитета за приспособяване към техническия напредък, създаден по силата на член 8 от Директива 96/96/ЕО и оттук нататък наричан "Комитетът".

2. Когато се правят препратки към настоящия параграф, се прилагат членове 5 и 7 от Решение 1999/486/ЕО в съответствие с разпоредбите на член 8 от него. Предвиденият в член 5, параграф 6 от Решение 1999/486/ЕО период се определя на три месеца.

3. Комитетът приема свой процедурен правилник.

*Член 10*

Държавите-членки изготвят разпоредби за санкциите за водачи или превозвачи, които не спазват техническите изисквания, които се проверяват въз основа на настоящата директива. Те предприемат всички необходими мерки, за да гарантират прилагането на тези мерки. Така предвидените санкции са ефективни, съразмерни и възпиращи.

*Член 11*

В срок от една година след получаване на посочените в член 6 данни от държавите-членки Комисията представя на Съвета доклад за прилагането на настоящата директива, заедно с обобщение на постигнатите резултати. Първият доклад обхваща период от две години, считано от 1 януари 2003 г.

*Член 12*

1. Държавите-членки въвеждат законовите, подзаконовите и административни разпоредби, необходими за привеждане на законодателството им в съответствие с настоящата директива не по-късно от 6 юни 2002 г. Те незабавно уведомяват за това Комисията.

2. Когато държавите-членки приемат тези мерки, те включват препратки към настоящата директива или добавят такива препратки при официалното им публикуване. Начините за включване на такава препратка се определят от държавите-членки.

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

*Член 13*

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

*Член 14*

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Люксембург на 6 юни 2000 година.

*За Европейския парламент:*

*Председател*

**N. FONTAINE**

*За Съвета:*

*Председател*

**E. FERRO RODRIGUES**





ПРИЛОЖЕНИЕ I

ОБРАЗЕЦ НА ДОКЛАД ЗА ПЪТНА ПРОВЕРКА НА ТЕХНИЧЕСКАТА  
ИЗПРАВНОСТ, ВКЛЮЧВАЩ СПИСЪК НА ПОДЛЕЖАЩИТЕ НА  
ПРОВЕРКА ЕЛЕМЕНТИ  
(Директива 2000/30/ЕО)

Formatted

1. Място на проверката

.....

2. Дата

.....

3. Час

.....

4. Знак за националност на превозното средство и регистрационен номер.....

5. Знак за националност и регистрационен номер на ремарке/полуремарке.....

6. Клас на превозното

средство.....

(а)  Лекотоварен автомобил (от 3.5 до 12 т) <sup>1</sup>

(б)  Ремарке <sup>2</sup>

(в)  Автовлак <sup>3</sup>

(г)  Автобус <sup>4</sup>

(д)  Камион (над 12 т) <sup>5</sup>

(е)  Полуремарке <sup>6</sup>

(ж)  Съчленено превозно средство <sup>7</sup>

7. Транспортна фирма/адрес.....

8. Националност.....

9. Водач.....

10. Списък за проверка:

	проверен	непроверен	неизправен
а) спирачна система и компоненти <sup>1</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

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

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

<sup>3</sup> Моторно превозно средство, предназначено за превоз на стоки, чиято максимална маса е над 3,5 т (категории N2 и N3) с прикачено ремарке (категории O3 и O4)

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

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

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

<sup>7</sup> Влекач с прикачено полуремарке.

- |   |                          |                          |                          |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| б) система за отвеждане на отработени газове <sup>1</sup>                     | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| в) коефициент на димна непрозрачност (дизел) <sup>1</sup>                     | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| г) газообразни емисии (бензин, природен или втечен петролен газ) <sup>1</sup> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| д) кормилни задвижващи устройства   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| е) светлини, осветление и сигнални устройства                                 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| ж) колела/гуми  |                          |                          |                          |
| з) окачване (видими дефекти)  |                          |                          |                          |
| и) шаси (видими дефекти)  |                          |                          |                          |
| й) тахограф (монтаж)  |                          |                          |                          |
| к) устройство за ограничаване на скоростта (монтаж)                           |                          |                          |                          |
| л) следи от изтичане на гориво и/или масло                                    |                          |                          |                          |

11. Резултат от проверката:

Забрана за използване на превозното средство, което има сериозни дефекти

12. Разни/забележки

13. Орган/служител или инспектор, извършил проверката

Подпис на проверяващия орган/представител или инспектор

---

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

## ПРИЛОЖЕНИЕ II

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

#### 1. Специфични условия, касаещи спирачките

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

Спирачките на превозното средство трябва да изпълняват следните спирачни функции:

(а) за моторни превозни средства и техните ремаркета и полуремаркета - крачна спирачка, която може да намалява скоростта и безопасно да спира превозното средство бързо и ефективно, независимо от условията на натоварване и ъгъла на горен или долен наклон на пътя, по който то се движи;

(б) за моторни превозни средства и техните ремаркета и полуремаркета - ръчна спирачка, която може да държи превозното средство в неподвижно състояние, независимо от условията на натоварване и ъгъла на горен или долен наклон на пътя;

#### 2. Специфични условия, касаещи емисиите на отработени газове

##### 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. при необходимост, визуална инспекция на системата за контрол на емисиите, за да се провери, дали е монтирано необходимото оборудване;

3. след подходящо време за регулиране на работата на двигателя (като се вземат предвид препоръките на производителя на превозното средство) 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 не трябва да превишава следните стойности:

- за превозни средства, които са регистрирани или пуснати в експлоатация за първи път между датата, от която държавите-членки са поставили изискване превозните средства да отговарят на изискванията на Директива 70/220/ЕИО<sup>1</sup> и 1 октомври 1986 г.: съдържанието на СО не трябва да превишава 4,5 обемни %,

- за превозни средства, които са регистрирани или пуснати в експлоатация за първи път след 1 октомври 1986 г.: съдържанието на СО не трябва да превишава 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:

<sup>1</sup> Директива 70/220/ЕИО на Съвета от 20 март 1970 г. относно сближаване на законодателствата на държавите-членки във връзка с мерките, които следва да се предприемат срещу замърсяването на въздуха от емисии на отработени газове от моторни превозни средства (ОВ L 76, 6.4.1970 г., стр.1). Директива, последно изменена с Директива на Комисията 1999/102/ЕО (ОВ 334, 28.12.1999 г., стр. 43).

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 превозното средство чрез измерване на стойността ламбда и съдържанието на СО в отработените газове в съответствие с раздел 4.
4. емисии от ауспуха – пределно допустими стойности
  - измерване при празен ход на двигателя:  
Максимално допустимото съдържание на СО в отработените газове не трябва да превишава 0,5 обемни %,
  - измерване при празен ход на двигателя на високи обороти (без натоварване), като скоростта на двигателя трябва да е най-малко 2 000 оборота/минута:  
съдържание на СО: максимум 0,3 обемни %,  
Ламбда:  $1 \pm 003$  или в съответствие със спецификациите на производителя.

#### *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 скорост при празен ход до скорост към момента на спиране на работата на двигателя). Нивото на концентрация не трябва да превишава<sup>2</sup> следните пределно допустими стойности на коефициента на поглъщане:

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

или еквивалентни стойности при използване на оборудване от тип, който е различен от съответстващия на тези изисквания.

Превозните средства, които са регистрирани или пуснати в експлоатация за първи път преди 1 януари 1980 г., са освободени от спазването на тези изисквания.

#### *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.

---

<sup>2</sup> Директива 72/306/ЕИО на Съвета от 2 август 1972 г. относно 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). Директива, последно изменена с Директива 97/20/ЕО на Комисията (ОВ L 125, 16.5.1997 г., стр. 2).