

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 персоналът 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 променяни 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 делегираните 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 M₁;
- 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 M₂ и M₃,
- 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:

- а) незначителни неизправности, без значителни последици върху безопасността на превозното средство или без въздействие върху околната среда, както и други незначителни несъответствия;
- б) 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 непристрастност 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 съгъстен въздух | Визуална проверка. | а) Резервоарът е леко повреден или леко корозирал. Резервоарът е сериозно повреден, корозирал или изпуска. | X | | |
| | | б) Функционирането на дренажното устройство е засегнато. Нефункциониращо дренажно устройство. | 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 |
| | | д) Липсва капачката на резервоара на главния спирачен цилиндър. | X | | |
| | | е) Светеща или неисправна 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, венеца 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 ненадежно. | 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) | X | | |
| | | Устройството не функционира. | | 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 функционира) 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. Шенкелни | 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 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. 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. Силовото 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 | |
| | | i) за превозни средства, които са без усъвършенствана система за контрол на емисиите, <ul style="list-style-type: none"> — 4,5 %, или — 3,5 % според датата на първоначална регистрация или въвеждане в експлоатация, както е посочено в изискванията ¹ | | | |
| | | ii) за превозни средства с усъвършенствана система за контрол на емисиите, <ul style="list-style-type: none"> — при работа на двигателя на празен ход: 0,5 % — при работа на двигателя на празен ход с високи обороти: 0,3 % или <ul style="list-style-type: none"> — при работа на двигателя на празен ход: 0,3 % ⁽⁷⁾ — при работа на двигателя на празен ход с високи обороти: 0,2 % според датата на първоначална регистрация или въвеждане в експлоатация, както е посочено в изискванията ¹ | | | |
| | | 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 равностоен 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 неисправно 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 подемпниши | 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 теплични, 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 подеменник, 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:
 - а) 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;
 - б) 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 калибрирания 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;
- безпристрастност;
- 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.
-