



EVROPSKA UNIJA

EVROPSKI PARLAMENT

SVET

Bruselj, 11. marec 2009
(OR. en)

2008/0044 (COD)

PE-CONS 3699/08

TRANS 316
ENT 244
CODEC 1275

ZAKONODAJNI AKTI IN DRUGI INSTRUMENTI

Zadeva: DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o tehničnih pregledih motornih vozil in njihovih priklopnikov (prenovitev)

DIREKTIVA 2009/.../ES EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

z dne

**o tehničnih pregledih motornih vozil in
njihovih priklopnikov (prenovitev)**

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti, in zlasti člena 71 Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora¹,

po posvetovanju z Odborom regij,

v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe²,

¹ UL C 224, 30.8.2008, str. 66.

² Mnenje Evropskega parlamenta z dne 23. septembra 2008 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in Sklep Sveta z dne

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Direktiva Sveta 96/96/ES z dne 20. decembra 1996 o približevanju zakonodaje držav članic, ki se nanaša na tehnične preglede motornih vozil in njihovih priklopnikov¹, je bila večkrat² bistveno spremenjena. Ker bo direktiva še spremenjena, bi jo bilo treba zaradi jasnosti prenoviti.
- (2) V okviru skupne prometne politike naj promet nekaterih vozil v Skupnosti poteka v najbolj ugodnih razmerah za varnost in konkurenčne pogoje med prevozniki v državah članicah.
- (3) Rast cestnega prometa ter posledično povečanje nevarnosti in negativnih vplivov za vse države članice pomenita podobne varnostne težave glede na vrsto in težo.
- (4) Preskušanje med življenjskim ciklom vozila naj bi bilo razmeroma preprosto, hitro in poceni.

¹ UL L 46, 17.2.1997, str. 1.

² Glej del A Priloge III.

- (5) Zato je treba v posamičnih direktivah opredeliti minimalne predpise in postopke Skupnosti za preskušanje postavk iz te direktive.
- (6) Predpise in postopke, določene s posamičnimi direktivami, je treba hitro prilagoditi tehničnemu napredku in za lažje izvajanje potrebnih ukrepov vzpostaviti postopek tesnega sodelovanja med državami članicami in Komisijo v odboru za prilagajanje Direktive o tehničnih pregledih motornih vozil in njihovih priklopnikov tehničnemu napredku.
- (7) Pri zavornih sistemih je težko določiti vrednosti za takšne stvari, kot so nastavitev zračnega tlaka in časov njegovega dviga, glede na različnost opreme in postopkov znotraj Skupnosti.
- (8) Vsi, ki jih preskušanje vozil zadeva, priznavajo, da lahko postopek preskušanja in zlasti vprašanje, ali se vozilo preskuša obremenjeno, delno obremenjeno ali neobremenjeno, vplivata na stopnjo zaupanja preskuševalcev v tehnično brežhibnost zavornega sistema.
- (9) Določitev referenčnih vrednosti zavornega učinka za različne pogoje obremenitve za vsak model vozila bi morala pomagati vzpostaviti to zaupanje. Ta direktiva bi morala omogočiti preskušanje po tem postopku kot drugo možnost preskušanja minimalnih vrednosti zmogljivosti za vsako kategorijo vozil.

- (10) V zvezi z zavornimi sistemi na področje uporabe te direktive sodijo predvsem vozila, ki jim je bila podeljena homologacija sestavnega dela v skladu z Direktivo Sveta 71/320/EGS z dne 26. julija 1971 o približevanju zakonodaje držav članic o zavornih napravah določenih kategorij motornih in priklopnih vozil¹, čeprav se priznava, da je bila nekaterim vrstam vozil ta homologacija podeljena v skladu z nacionalnimi predpisi, ki se lahko razlikujejo od določb omenjene direktive.
- (11) Države članice lahko razširijo določbe o zavornem preskusu z vključitvijo vozil ali preskusnih postavk zunaj področja uporabe te direktive.
- (12) Države članice lahko poostrijo zavorni preskus ali povečajo pogostost preskušanja.
- (13) Cilj te direktive je z rednimi preskusi emisij izpušnih plinov ohraniti nizko raven emisij v celotni življenjski dobi vozila in zagotoviti, da se vozila, ki so glavni onesnaževalci, umaknejo iz prometa, dokler niso primerno vzdrževana.
- (14) Slaba nastavitvev in nezadostno vzdrževanje ne škodujeta le motorju, temveč tudi okolju, ker povzročata povečano onesnaževanje in porabo goriva. Pomembno je, da se razvija okolju prijazen promet.

¹ UL L 202, 6.9.1971, str. 37.

- (15) Pri motorjih na kompresijski vžig (dizelski motorji) velja, da je meritev motnosti izpušnih plinov ustrezen kazalec stanja vzdrževanosti vozila v zvezi z emisijami.
- (16) Pri motorjih na prisilni vžig (bencinski motorji) velja, da je meritev emisij ogljikovega monoksida iz izpušne cevi, ko je motor v prostem teku, ustrezen kazalec stanja vzdrževanosti vozila v zvezi z emisijami.
- (17) Zelo verjetno je, da bo stopnja napak pri preskusih emisije izpušnih plinov vozil, ki niso redno vzdrževana, visoka.
- (18) Pri vozilih z bencinskimi motorji, za katere predpisi homologacije določajo, da morajo biti opremljeni z naprednimi sistemi za nadzor emisij, kot so tristezni katalizatorji z zaznavalom lambda, morajo biti merila rednih preskusov emisij strožja kakor za običajna vozila.
- (19) Direktiva 98/69/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. oktobra 1998 o ukrepih proti onesnaževanju zraka z emisijami iz motornih vozil¹ od leta 2000 zahteva za avtomobile z bencinskim motorjem in lahka gospodarska vozila uvedbo vgrajenih sistemov za diagnostiko na vozilu (OBD), s katerimi se spremlja delovanje sistema za uravnavanje emisij vozila v obratovanju. Prav tako se sistemi OBD od leta 2003 zahtevajo tudi za nova vozila z dizelskim motorjem.

¹ UL L 350, 28.12.1998, str. 1.

- (20) Države članice lahko po potrebi iz področja uporabe te direktive izvzamejo nekatera vozila, ki so v zgodovinskem interesu. Za taka vozila lahko določijo tudi lastne predpise preskušanja. Taka pravica seveda ne sme voditi do uporabe strožjih predpisov od tistih, po katerih so bila taka vozila prvotno zasnovana.
- (21) Na voljo so enostavni, enotni sistemi za diagnostiko, ki jih lahko organizacije za tehnične preglede uporabljajo za preskušanje pretežne večine vozil, opremljenih z omejevalniki hitrosti. Pri vozilih, ki s takim takoj razpoložljivim orodjem za diagnostiko niso preverljiva, bodo morali organi bodisi uporabiti opremo, ki jo daje na voljo proizvajalec vozila, bodisi sprejeti ustrezno certifikacijo za preskušanje od proizvajalca vozila ali njegove franšizne organizacije.
- (22) Redno preverjanje pravilnega delovanja omejevalnika hitrosti bi moralo biti olajšano pri vozilih, ki bodo opremljena z novo zapisovalno opremo (digitalnim tahografom) v skladu z Uredbo Sveta (ES) št. 2135/98 z dne 24. septembra 1998 o spremembi Uredbe (EGS) št. 3821/85 o tahografu v cestnem prometu in Direktive 88/599/EGS glede uporabe uredb (EGS) št. 3820/85 in (EGS) št. 3821/85¹. Nova vozila so s takšno opremo opremljena od leta 2003 naprej.

¹ UL L 274, 9.10.1998, str. 1.

- (23) Tehnične zahteve za taksije in rešilne avtomobile so podobne zahtevam za zasebna vozila. Zato so lahko postavke, ki se preverjajo, podobne, čeprav je pogostost preskusov različna.
- (24) Vsaka država članica mora v okviru svojih pristojnosti zagotoviti, da se tehnični pregledi izvajajo po postopkih in visokih standardih.
- (25) Komisija naj preverja praktično uporabo te direktive.
- (26) Ker ciljev predlaganega ukrepa, in sicer uskladitve pravil o tehničnih pregledih, da se prepreči izkrivljanje konkurence med cestnimi prevozniki ter zagotovi pravilni pregled in vzdrževanje vozil, države članice ne morejo zadovoljivo doseči in ker te cilje zaradi obsega in učinkov ukrepa lažje doseže Skupnost, Skupnost lahko sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe. Skladno z načelom sorazmernosti iz istega člena ta direktiva ne prekoračuje okvirov, ki so potrebni za doseganje navedenih ciljev.
- (27) Ukrepe, potrebne za izvajanje te direktive, bi bilo treba sprejeti v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničevanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil¹.

¹ UL L 184, 17.7.1999, str. 23.

- (28) Zlasti bi bilo treba Komisiji podeliti pooblastila za opredelitev določenih minimalnih predpisov in postopkov za preskušanje in za njihovo prilagoditev tehničnemu napredku. Ker so ti ukrepi splošnega obsega in so namenjeni spreminjanju nebistvenih določb te direktive z njenim dopolnjevanjem z novimi nebistvenimi določbami, jih je treba sprejeti v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5a Sklepa 1999/468/ES.
- (29) Ta direktiva ne bi smela posegati v obveznosti držav članic glede rokov za prenos v nacionalno pravo direktiv, ki so določeni v delu B Priloge III –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

POGLAVJE I

Splošne določbe

Člen 1

1. V vsaki državi članici se na motornih vozilih, registriranih v tej državi, ter njihovih priklopnikih in polpriklopnikih opravljajo redni tehnični pregledi v skladu s to direktivo.
2. Kategorije preskušanih vozil, pogostost tehničnih pregledov in postavke, ki jih je treba preskusiti, so navedeni v prilogah I in II.

Člen 2

Tehnične preglede po tej direktivi opravljajo država članica ali nosilci javnih pooblastil ali pa organizacije ali ustanove, ki jih imenuje in neposredno nadzira država, vključno z ustrezno pooblaščenimi zasebnopravnimi organizacijami. Države članice si morajo zlasti vsestransko prizadevati za zagotovitev objektivnosti in visoke kakovosti preskušanja vozil, kadar organizacije, imenovane kot centri za izvedbo tehničnih pregledov, opravljajo tudi popravila motornih vozil.

Člen 3

1. Države članice sprejmejo ukrepe, za katere menijo, da so potrebni, da je mogoče dokazati, da je vozilo opravilo tehnični pregled, ki izpolnjuje vsaj zahteve iz te direktive.

O teh ukrepih uradno obvestijo druge države članice in Komisijo.

2. Vsaka država članica na enaki podlagi, kot če bi sama izdala dokazilo, prizna dokazilo, izdano v drugi državi članici, da je motorno vozilo, registrirano na ozemlju te druge države, skupaj s svojim priklopnikom ali polpriklopnikom opravilo tehnični pregled, ki izpolnjuje vsaj zahteve iz te direktive.
3. Države članice uporabijo ustrezne postopke za ugotavljanje, če je to izvedljivo, ali zmogljivost zavor vozil, registriranih na njihovem ozemlju, izpolnjuje zahteve iz te direktive.

POGLAVJE II

Izjeme

Člen 4

1. Države članice imajo pravico, da s področja uporabe te direktive izvzamejo vozila, ki pripadajo oboroženim silam, policiji in gasilski službi.
2. Države članice lahko po posvetovanju s Komisijo izvzamejo s področja uporabe te direktive določena vozila, ki obratujejo ali se uporabljajo v izjemnih pogojih, ter vozila, ki se nikoli ali skoraj nikoli ne uporabljajo na javnih cestah, vključno z vozili v zgodovinskem interesu, izdelanimi pred 1. januarjem 1960, ali z vozili, ki so začasno umaknjena iz prometa, ali zanje sprejmejo posebne določbe.
3. Države članice lahko po posvetovanju s Komisijo za vozila v zgodovinskem interesu določijo svoje predpise preskušanja.

Člen 5

Ne glede na določbe prilog I in II lahko države članice:

- (a) prenesejo na zgodnejši termin datum za prvi obvezni tehnični pregled in po potrebi predajo vozilo v pregled pred registracijo;
- (b) skrajšajo časovni razmik med dvema zaporednima obveznima pregledoma;
- (c) predpišejo obvezen preskus neobvezne dodatne opreme;
- (d) povečajo število postavk preskusa;
- (e) razširijo zahtevo po rednem pregledu na druge kategorije vozil;
- (f) predpišejo posebne dodatne preskuse;
- (g) za vozila, registrirana na svojem ozemlju, določijo višje minimalne vrednosti zavorne učinkovitosti, kakor so določeni v Prilogi II, in vključijo preskus na vozilih z višjimi obremenitvami, če ti predpisi ne presegajo tistih o prvotni homologaciji vozila.

POGLAVJE III

Končne določbe

Člen 6

1. Komisija sprejme posamične direktive, potrebne za opredelitev minimalnih predpisov in postopkov za preskušanje postavk iz Priloge II, kot tudi spremembe, potrebne zaradi prilagoditve teh predpisov in postopkov tehničnemu napredku.
2. Ukrepi, namenjeni spremembi nebistvenih določb te direktive z njenim dopolnjevanjem, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 7(2).

Člen 7

1. Komisiji pomaga Odbor za prilagajanje Direktive o tehničnih pregledih motornih vozil in njihovih priklopnikov tehničnemu napredku.
2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člen 5a(1) do (4) in člen 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.

Člen 8

Najpozneje tri leta po uvedbi rednega preskušanja naprav za omejevanje hitrosti Komisija na podlagi pridobljenih izkušenj preuči, ali predvideni preskusi zadostujejo za odkrivanje pokvarjenih ali prirejenih naprav za omejevanje hitrosti ter ali je treba spremeniti veljavna pravila.

Člen 9

Države članice predložijo Komisiji besedila predpisov nacionalne zakonodaje, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 10

Direktiva 96/96/ES, kakor je bila spremenjena z akti, navedenimi v delu A Priloge III, se razveljavi brez poseganja v obveznosti držav članic glede rokov za prenos v nacionalno pravo aktov, ki so določeni v delu B Priloge III.

Sklicevanja na razveljavljeno direktivo, se štejejo kot sklicevanja na to direktivo in se berejo v skladu s korelacijsko tabelo iz Priloge IV.

Člen 11

Ta direktiva začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 12

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V

Za Evropski parlament

Predsednik

Za Svet

Predsednik

PRILOGA I

KATEGORIJE VOZIL, ZA KATERE JE TREBA OPRAVITI TEHNIČNE PREGLEDE, IN POGOSTOST PREGLEDOV

Kategorije vozil	Pogostost pregledov
1. Motorna vozila za prevoz potnikov z več kot osmimi sedeži razen voznika	Eno leto po datumu, ko je bilo vozilo prvič uporabljeno, nato pa vsako leto
2. Motorna vozila za prevoz blaga z največjo dovoljeno maso, ki presega 3 500 kg	Eno leto po datumu, ko je bilo vozilo prvič uporabljeno, nato pa vsako leto
3. Priklopniki in polpriklopniki z največjo dovoljeno maso, ki presega 3 500 kg	Eno leto po datumu, ko je bilo vozilo prvič uporabljeno, nato pa vsako leto
4. Taksiji, rešilni avtomobili	Eno leto po datumu, ko je bilo vozilo prvič uporabljeno, nato pa vsako leto
5. Motorna vozila z vsaj štirimi kolesi, ki se običajno uporabljajo za cestni prevoz blaga, z največjo dovoljeno maso, ki ne presega 3 500 kg, razen kmetijskih traktorjev in strojev	Štiri leta po datumu, ko je bilo vozilo prvič uporabljeno, nato pa vsaki dve leti
6. Motorna vozila z vsaj štirimi kolesi, ki se uporabljajo za prevoz potnikov, z ne več kot osmimi sedeži razen voznika	Štiri leta po datumu, ko je bilo vozilo prvič uporabljeno, nato pa vsaki dve leti

PRILOGA II

POSTAVKE OBVEZNEGA PRESKUSA

Pregled mora zajeti vsaj v nadaljevanju navedene postavke, če se te nanašajo na obvezno opremo vozila, ki se preskuša v zadevni državi članici.

Pregledi, ki jih ureja ta priloga, se lahko opravljajo vizualno brez demontaže delov vozila.

Kadar se izkažejo pomanjkljivosti vozila glede spodnjih postavk pregleda, sprejmejo pristojni organi držav članic postopek za določitev pogojev, pod katerimi se vozilo lahko uporablja, preden opravi novi tehnični pregled.

VOZILA V KATEGORIJAH 1, 2, 3, 4, 5 IN 6

<p>1. Zavorni sistemi</p> <p>Naslednje postavke je treba vključiti v tehnični pregled zavornih sistemov vozil. Rezultati pregleda zavornih sistemov morajo biti, kolikor je izvedljivo, enakovredni tehničnim zahtevam Direktive 71/320/EGS.</p>	
Postavke pregleda/preskusa	Razlogi za neustreznost
1.1 Mehansko stanje in delovanje	
1.1.1 Tečaj pedala nožne zavore	<ul style="list-style-type: none"> – pretesen – ležaj obrabljen – pretirana obraba/zračnost
1.1.2 Stanje pedala in prosti hod naprave za upravljanje zavor	<ul style="list-style-type: none"> – pretiran ali nezadosten rezervni hod – naprava za upravljanje zavore se ne sprošča pravilno – na zavornem pedalu ni protizdrsne plasti ali pa je zrahljana ali gladko obrabljena
1.1.3 Podtlačna črpalka ali kompresor in rezervoarji	<ul style="list-style-type: none"> – čas, potreben za ustvarjanje zračnega tlaka/podtlaka za učinkovito delovanje zavor, je predolg – nezadosten zračni tlak/podtlak za pomoč pri vsaj dvakratni uporabi zavore po vključitvi opozorilne naprave (ali pa merilec kaže nezanesljivo stanje) – uhajanje zraka povzroča znaten upad tlaka ali slišno uhajanje zraka

1.1.4 Opozorilnik, ki kaže prenizek tlak	<ul style="list-style-type: none"> – slabo delovanje ali pokvarjen opozorilnik nizkega tlaka/merilec zračnega tlaka
1.1.5 Ročno upravljani krmilni ventil zavore	<ul style="list-style-type: none"> – razpokan ali poškodovan krmilni ventil, pretirana obraba – nepravilno delovanje krmilnega ventila – krmiljenje ventilskega vretena nezanesljivo ali ventilski sestav nezanesljiv – povezave zrahljane ali uhajanje v sistemu – nezadovoljivo delovanje
1.1.6 Parkirna zavora, upravljalni vzvod, zaskočka parkirne zavore	<ul style="list-style-type: none"> – zaskočka parkirne zavore ne drži pravilno – pretirana obraba tečaja vzvoda ali zaskočnega mehanizma – čezmeren hod vzvoda, ki kaže nepravilno nastavitvev
1.1.7 Zavorni ventili (nožni ventili, razbremenitve, regulatorji itd.)	<ul style="list-style-type: none"> – poškodovani, pretirano uhajanje zraka – pretirano puščanje olja iz kompresorja – nezanesljivo pritrjeni/neustrezna namestitvev – puščanje tekočine hidravličnih zavor
1.1.8 Spojke za zavore priklopnega vozila	<ul style="list-style-type: none"> – pomanjkljivi izolacijski pokrovi ali samotestilni ventil – nezanesljivo pritrjeni/neustrezna namestitvev – pretirano uhajanje

1.1.9 Tlačna posoda hranilnika energije	<ul style="list-style-type: none"> – poškodovana, razjedena, uhajanje – naprava za praznjenje kondenzata ne deluje – nezanesljivo pritrjeni/neustrezna namestitvev
1.1.10 Servo zavorne enote, glavni zavorni valj (hidravlični sistemi)	<ul style="list-style-type: none"> – servo enota je okvarjena ali neučinkovita – glavni zavorni valj okvarjen ali pušča – glavni zavorni valj nezanesljiv – nezadostna količina zavorne tekočine – manjka pokrov rezervoarja glavnega zavornega valja – opozorilna svetilka zavorne tekočine sveti ali je pokvarjena – nepravilno delovanje opozorilne naprave za raven zavorne tekočine
1.1.11 Toge zavorne cevi	<ul style="list-style-type: none"> – nevarnost okvare ali loma – uhajanje iz cevi ali povezav na spojko – poškodovane ali čezmerno razjedene – napačno nameščene

1.1.12 Gibljive zavorne cevi	<ul style="list-style-type: none"> – nevarnost okvare ali loma – poškodovane, se drgnejo, zavorne cevi prekratke, zvite – uhajanje iz cevi ali spojnic – izbokline na ceveh pod tlakom – poroznost
1.1.13 Zavorne obloge	<ul style="list-style-type: none"> – pretirana obraba – onesnažene (olje, mast itd.)
1.1.14 Zavorni bobni, koluti	<ul style="list-style-type: none"> – pretirana obraba, pretirano zbrzdani, razpoke, nezanesljivo pritrjeni ali zlomljeni – onesnaženi (olje, mast itd.) – nosilna plošča nezanesljivo pritrjena
1.1.15 Zavorni bovden potegi, drogovi, povezava vzvodov	<ul style="list-style-type: none"> – poškodovani, zavozlani potegi – čezmerno obrabljeni ali razjedeni – stik bovden potega ali droga nezanesljiv – pomanjkljivo vodilo bovden potega – vsako omejevanje prostega hoda zavornega sistema – vsako neobičajno premikanje ročic, drogov, spojev, ki kaže slabo nastavitve ali čezmerno obrabo

<p>1.1.16 Zavorna sprožila (vključno z vzmetnimi zavorami ali kolesnimi zavornimi valji)</p>	<ul style="list-style-type: none"> – razpokana ali poškodovana – puščajo – nezanesljivo pritrjena/neustrezna namestitev – čezmerno korodirana – čezmeren hod delovnega bata ali mehanizma membrane – manjka pokrov za zaščito pred prahom ali pa je čezmerno poškodovan
<p>1.1.17 Ventil za zaznavanje obremenitve</p>	<ul style="list-style-type: none"> – pomanjkljiva povezava – nepravilna nastavitvev – zataknen, ne deluje – manjka
<p>1.1.18 Naprave za samodejno nastavitvev zračnosti</p>	<ul style="list-style-type: none"> – zataknjene ali nepravilno gibanje, čezmerna obraba ali napačna nastavitvev – pokvarjeni
<p>1.1.19 Trajnostna zavora (kadar je nameščena ali zahtevana)</p>	<ul style="list-style-type: none"> – nezanesljivi konektorji ali okovje – pokvarjena
<p>1.2 Zmogljivost in učinkovitost delovne zavore</p>	

<p>1.2.1 Zmogljivost (postopoma povečana do najvišje moči)</p>	<ul style="list-style-type: none"> – neustrezen zavorni učinek na enem ali več kolesih – zavorni učinek katerega koli kolesa je manjši kot 70 % najvišjega doseženega učinka drugega kolesa na isti osi. Pri preskušanju zavor na cesti je odklon od ravne črte pretiran – ni postopne spremembe zavornega učinka (prijemanje) – neobičajna časovna zakasnitev v zaviranju pri katerem koli kolesu – čezmerno nihanje zavornega učinka zaradi deformiranih kolutov ali ovalnih bobnov
--	--

1.2.2 Učinkovitost	<p>– zavorno razmerje, ki se nanaša na najvišjo dovoljeno maso ali pri polpriklopnih vsoto dovoljenih osnih obremenitev, kjer je izvedljivo, manjše od naslednjega:</p> <p>minimalna zavorna učinkovitost</p> <p>kategorija 1: 50 %¹</p> <p>kategorija 2: 43 %²</p> <p>kategorija 3: 40 %³</p> <p>kategorija 4: 50 %</p> <p>kategorija 5: 45 %⁴</p> <p>kategorija 6: 50 %</p> <p>– ali</p> <p>zavorni učinek manjši od referenčnih vrednosti, če jih opredeli proizvajalec vozila za posamezno os vozila⁵</p>
--------------------	--

-
- ¹ 48 % za vozila kategorije 1, ki niso opremljena z ABS ali so homologirana pred 1. oktobrom 1991 (datum prepovedi prvega dajanja v promet brez ES-homologacije sestavnega dela) (Direktiva 71/320/EGS).
- ² 45 % za vozila, registrirana po letu 1988 ali od dneva uporabe Direktive 71/320/EGS, po nacionalni zakonodaji držav članic, karkoli je kasnejše.
- ³ 43 % za polpriklopnike in priklopnike z vrtljivim ojesom, registrirane po letu 1988 ali od dneva uporabe Direktive 71/320/EGS, po nacionalni zakonodaji držav članic, karkoli je kasnejše.
- ⁴ 50 % za vozila kategorije 5, registrirana po letu 1988 ali od dneva uporabe Direktive 71/320/EGS, po nacionalni zakonodaji držav članic, karkoli je kasnejše.
- ⁵ Referenčna vrednost za os vozila je zavorna sila (izražena v newtonih), potrebna za doseg te minimalne predpisane zavorne sile pri določeni teži, s katero je vozilo obremenjeno.

1.3 Zmogljivost pomožne zavore (v sili) in učinkovitost (če deluje prek ločenega sistema)	
1.3.1 Zmogljivost	<ul style="list-style-type: none"> – zavora ne deluje na eni strani – zavorni učinek na katerem koli kolesu je manjši od 70 % najvišjega ugotovljenega učinka drugega kolesa na isti osi – ni postopne spremembe učinkovitosti (prijemanje) – samodejni zavorni sistem pri priklopnih vozilih ne deluje
1.3.2 Učinkovitost	– za vse kategorije vozil razmerje zavornega učinka manjše od 50 % ¹ zmogljivosti delovne zavore, opredeljene v 1.2.2 glede na najvišjo dovoljeno maso ali pri polpriklopnikih vsoto dovoljenih osnih obremenitev
1.4 Zmogljivost in učinkovitost ročne zavore	
1.4.1 Zmogljivost	– zavora na eni strani ne deluje
1.4.2 Učinkovitost	– za vse kategorije vozil razmerje zavornega učinka manjše od 16 % glede na najvišjo dovoljeno maso ali za motorna vozila manjši od 12 % glede na najvišjo dovoljeno maso skupine vozil, karkoli je višje

¹ Za vozila kategorije 2 in 5 mora biti minimalna zmogljivost pomožne zavore 2,2 m/s² (ker zmogljivost pomožne zavore ni bila zajeta v Direktivi 71/320/EGS).

1.5 Zmogljivost trajnostne zavore ali sistema motorne zavore	<ul style="list-style-type: none"> – ni postopne spremembe učinkovitosti naprave – pomanjkljiva
1.6 Sistem proti blokiranju koles	<ul style="list-style-type: none"> – slabo delovanje opozorilne naprave sistema proti blokiranju – pomanjkljiv

VOZILA V KATEGORIJAH 1, 2 IN 3	VOZILA V KATEGORIJAH 4, 5 IN 6
2. Krmiljenje in volan	2. Krmiljenje
2.1 Mehansko stanje	2.1 Mehansko stanje
2.2 Volan	2.2 Zračnost krmiljenja
2.3 Zračnost krmiljenja	2.3 Pritrditev krmilnega sistema
2.4 Kolesni ležaji	
3. Vidljivost	3. Vidljivost
3.1 Vidno polje	3.1 Vidno polje
3.2 Stanje stekla	3.2 Stanje stekla
3.3 Vzratna ogledala	3.3 Vzratna ogledala
3.4 Brisalniki vetrobranskega stekla	3.4 Brisalniki vetrobranskega stekla
3.5 Pranje vetrobranskega stekla	3.5 Pranje vetrobranskega stekla

4. Svetlobna in električna oprema	4. Svetlobna oprema
4.1 Žarometi za dolgi in kratki svetlobni pramen	4.1 Žarometi za dolgi in kratki svetlobni pramen
4.1.1 Stanje in delovanje	4.1.1 Stanje in delovanje
4.1.2 Usmeritev	4.1.2 Usmeritev
4.1.3 Stikala	4.1.3 Stikala
4.1.4 Vizualna učinkovitost	
4.2 Pozicijske, bočne in gabaritne svetilke	4.2 Stanje in delovanje, stanje leč, barvna in vizualna učinkovitost:
4.2.1 Stanje in delovanje	4.2.1 Pozicijskih in zadnjih svetilk
4.2.2 Barvna in vizualna učinkovitost	4.2.2 Zavornih svetilk
	4.2.3 Smernih svetilk
	4.2.4 Žarometov za vzvratno vožnjo
	4.2.5 Žarometov za meglo
	4.2.6 Svetilk za osvetlitev zadnje registrske tablice
	4.2.7 Odsevnikov
	4.2.8 Varnostnih utripalk

4.3	Zavorne svetilke	
4.3.1	Stanje in delovanje	
4.3.2	Barvna in vizualna učinkovitost	
4.4	Smerne svetilke	
4.4.1	Stanje in delovanje	
4.4.2	Barvna in vizualna učinkovitost	
4.4.3	Stikala	
4.4.4	Frekvenca utripanja	
4.5	Žarometi za meglo in zadnje svetilke za meglo	
4.5.1	Položaj	
4.5.2	Stanje in delovanje	
4.5.3	Barvna in vizualna učinkovitost	
4.6	Žarometi za vzvratno vožnjo	
4.6.1	Stanje in delovanje	
4.6.2	Barvna in vizualna učinkovitost	
4.7	Svetilke za osvetlitev zadnje registrske tablice	

4.8	Odsevniki – stanje in barva	
4.9	Kontrolne svetilke in kazalniki	
4.10	Električne povezave med vlečnim vozilom in priklopnikom ali polpriklopnikom	
4.11	Električna napeljava	
5.	Osi, kolesa, pnevmatike, obesitev	5. Osi, kolesa, pnevmatike, obesitev
5.1	Osi	5.1 Osi
5.2	Kolesa in pnevmatike	5.2 Kolesa in pnevmatike
5.3	Obesitev	5.3 Obesitev
6.	Podvozje in povezava podvozja	6. Podvozje in povezava podvozja
6.1	Podvozje ali okvir in povezava	6.1 Podvozje ali okvir in povezava
6.1.1	Splošno stanje	6.1.1 Splošno stanje
6.1.2	Izpušne cevi in dušilci zvokov	6.1.2 Izpušne cevi in dušilci zvokov
6.1.3	Posoda ali cevi za gorivo	6.1.3 Posoda ali cevi za gorivo
6.1.4	Geometrijske lastnosti in stanje naprave za preprečevanje podleta od zadaj, težki tovornjaki	6.1.4 Nosilec rezervnega kolesa
6.1.5	Nosilec rezervnega kolesa	6.1.5 Varnost naprave za spajanje (če je nameščena)

6.1.6 Naprave za spajanje na vlečnih vozilih, priklopnikih in polpriklopnikih	
6.2 Kabina in nadgradnja	6.2 Nadgradnja
6.2.1 Splošno stanje	6.2.1 Konstruktivsko stanje
6.2.2 Pritrditev	6.2.2 Vrata in ključavnice
6.2.3 Vrata in ključavnice	
6.2.4 Pod	
6.2.5 Vozniški sedež	
6.2.6 Stopnice	
7. Druga oprema	7. Druga oprema
7.1 Varnostni pasovi	7.1 Pritrditev vozniškega sedeža
7.2 Gasilni aparat	7.2 Pritrditev akumulatorja
7.3 Ključavnice in protivlomna naprava	7.3 Zvočna opozorilna naprava
7.4 Varnostni trikotnik	7.4 Varnostni trikotnik
7.5 Komplet prve pomoči	7.5 Varnostni pasovi

7.5.1 Varnost pritrditev	
	7.5.2 Stanje pasov
7.5.3 Delovanje	
7.6 Zagozda(-e) kolesa	
7.7 Zvočni signal	
7.8 Merilnik hitrosti	
7.9 Tahograf (prisotnost in neoporečnost plomb)	
<ul style="list-style-type: none"> – preveriti veljavnost tahografske tablice, če to zahteva Uredba (EGS) št. 3821/85¹ – v dvomu preveriti, ali sta nominalni obseg ali velikost pnevmatik skladna s podatki na tahografski tablici – kadar je izvedljivo, preveriti, da so plombe tahografa in, kadar je to ustrezno, druga sredstva za zaščito priključkov pred prikrojevanjem nedotaknjeni 	

¹ Uredba Sveta (EGS) 3821/85 z dne 20. decembra 1985 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem prometu (UL L 370, 31.12.1985, str. 8).

<p>7.10 Naprava za omejevanje hitrosti</p> <ul style="list-style-type: none"> – kadar je mogoče, preveriti, ali je naprava za omejevanje hitrosti nameščena, kot zahteva Direktiva 92/6/EGS¹ – preveriti veljavnost tablice naprave za omejevanje hitrosti – kadar je izvedljivo, preveriti, da so plombe naprave za omejevanje hitrosti in, kadar je to ustrezno, druga sredstva za zaščito priključkov pred prikrojevanjem nedotaknjeni – kadar je izvedljivo, preveriti, ali naprava za omejevanje hitrosti preprečuje, da bi vozila iz člena 2 in člena 3 Direktive 92/6/EGS presegla predpisane vrednosti 	
<p>8. Emisije</p>	<p>8. Emisije</p>
<p>8.1 Hrup</p>	<p>8.1 Hrup</p>

¹ Direktiva Sveta 92/6/EGS z dne 10. februarja 1992 o vgradnji in uporabi naprav za omejevanje hitrosti za določene kategorije motornih vozil v Skupnosti (UL L 57, 2.3.1992, str. 27).

VOZILA V KATEGORIJAH 1, 2, 3, 4, 5 IN 6

8.2 Emisije izpušnih plinov

8.2.1 Motorna vozila, opremljena z motorji na prisilni vžig, ki deluje na bencin

(a) Kadar emisij izpušnih plinov ne uravnava sodobni sistem za uravnavanje emisij, kot je tritezni katalizator z lambda sondo:

1. Vizualni pregled izpušnega sistema za preverjanje, da je popoln, v zadovoljivem stanju in ne pušča.
2. Vizualni pregled vseh delov opreme za uravnavanje emisij, ki jo je vgradil proizvajalec za preverjanje, da je popolna, v zadovoljivem stanju in ne pušča.

Po primernem času ogrevanja motorja (ob upoštevanju priporočil proizvajalca) se, ko je motor v prostem teku (brez obremenitve), izmeri vsebnost ogljikovega monoksida (CO) v izpušnih plinih.

Največja dovoljena vsebnost CO v izpušnih plinih je tista, ki jo navaja proizvajalec vozila. Kadar tega podatka ni na voljo ali pristojni organi držav članic odločijo, da se ta ne uporabi kot referenčna vrednost, vsebnost CO ne sme presegati naslednjih vrednosti:

- (i) pri vozilih, prvič registriranih ali danih v promet med datumom, od katerega države članice zahtevajo, da vozila ustrezajo zahtevam Direktive 70/220/EGS¹, in 1. oktobrom 1986: CO — 4,5 % vol.;
 - (ii) pri vozilih, prvič registriranih ali danih v promet po 1. oktobru 1986 — 3,5 % vol.
- (b) Kadar emisije izpušnih plinov uravnava sodobni sistem za uravnavanje emisij, kot je tritezni katalizator z lambda sondo:
1. Vizualni pregled izpušnega sistema za preverjanje, da je popoln, v zadovoljivem stanju in ne pušča.

¹ Direktiva Sveta 70/220/EGS z dne 20. marca 1970 o približevanju zakonodaje držav članic o ukrepih proti onesnaževanju zraka z emisijami iz motornih vozil (UL L 76, 6.4.1970, str. 1).

2. Vizualni pregled vseh delov opreme za uravnavanje emisij, ki jo je vgradil proizvajalec, da se preveri, ali je popolna, v zadovoljivem stanju in ne pušča.
3. Določitev učinkovitosti sistema za uravnavanje emisij vozila z merjenjem vrednosti lambda in vsebnosti CO v izpušnih plinih v skladu s točko 4 ali postopki, ki jih predlagajo proizvajalci in so odobreni v postopku homologacije. Pri vsakem preskusu je treba motor ogreti v skladu s priporočili proizvajalca.
4. Emisije iz izpušne cevi — mejne vrednosti

Največja dovoljena vsebnost CO v izpušnih plinih je tista, ki jo navaja proizvajalec vozila.

Če tega podatka ni na voljo, vsebnost CO ne sme presegati naslednjih vrednosti:

- (i) Meritev pri vrtilni frekvenci motorja v prostem teku:

Največja dovoljena vsebnost CO v izpušnih plinih ne sme presegati 0,5 % vol. in pri vozilih, ki so bila homologirana v skladu z mejnimi vrednostmi iz vrstice A ali vrstice B v tabeli v točki 5.3.1.4 Priloge I k Direktivi 70/220/EGS; največja vsebnost CO ne sme presegati 0,3 % vol. Če uskladitev z Direktivo 70/220/EGS ni možna, zgoraj navedeno velja za vozila, prvič registrirana ali dana v promet po 1. juliju 2002.

- (ii) Meritev pri povečani vrtilni frekvenci motorja v prostem teku (brez obremenitve), vrtilna frekvenca motorja mora biti najmanj $2\,000\text{ min}^{-1}$:

Vsebnost CO: največ 0,3 % vol. in za vozila, ki so bila homologirana v skladu z mejnimi vrednostmi iz vrstice A ali vrstice B v tabeli v točki 5.3.1.4 Priloge I k Direktivi 70/220/EGS; največja vsebnost CO ne sme presegati 0,2 % vol. Če uskladitev z Direktivo 70/220/EGS ni možna, zgoraj navedeno velja za vozila, prvič registrirana in dana v promet po 1. juliju 2002.

Lambda: $1 \pm 0,03$ ali v skladu s specifikacijami proizvajalca.

- (iii) Za motorna vozila, opremljena z vgrajenimi sistemi za diagnostiko na vozilu (OBD) v skladu z Direktivo 70/220/EGS, lahko države članice, kot alternativo k preskusu, ki je opredeljen v (i), ugotavljajo pravilno delovanje sistema emisij z ustreznim odčitavanjem z naprave OBD in hkratnim preverjanjem pravilnega delovanja sistema OBD.

8.2.2 Motorna vozila, opremljena z (dizelskimi) motorji na kompresijski vžig

- (a) Motnost izpušnega plina, ki jo je treba meriti med prostim pospeševanjem (brez obremenitve od prostega teka do vrtilne frekvence, ki jo dovoljuje regulator) z ročico menjalnika v nevtralnem položaju in vključeno sklopko.
- (b) Predhodno ogrevanje vozila:
 - 1. Vozila se lahko preskušajo brez predhodnega ogrevanja, čeprav naj se iz varnostnih razlogov preveri, ali je motor ogret in v zadovoljivem mehanskem stanju.
 - 2. Razen v skladu s točko (d)(5) noben preskus vozila ne bo ocenjen kot uspešen, če vozilo ni bilo predhodno ogreto v skladu z naslednjimi zahtevami:
 - (i) Motor je popolnoma ogret, na primer temperatura motornega olja, merjena s tipalom v cevi paličice za merjenje ravni olja, mora znašati vsaj 80 °C, ali normalno temperaturo delovanja, če je nižja, temperatura bloka motorja, merjena z ravnijo infrardečega sevanja, pa mora biti vsaj enakovredna. Če je ta meritev zaradi konfiguracije vozila nepraktična, se lahko normalna temperatura obratovanja motorja ugotavlja na druge načine, na primer z delovanjem ventilatorja motorja.

(ii) Izpušni sistem se očisti z vsaj tremi cikli pospeševanja ali z enakovredno metodo.

(c) Postopek preskusa:

1. Vizualni pregled vseh delov opreme za uravnavanje emisij, ki jo je vgradil proizvajalec, da se preveri, ali je popolna, v zadovoljivem stanju in ne pušča.
2. Motor in morebitno vgrajeno turbopuhalo morata pred začetkom vsakega cikla pospeševanja doseči vrtilno frekvenco prostega teka. Pri težkih dizelskih motorjih to pomeni, da je treba počakati vsaj 10 sekund po sprostitvi pedala za plin.
3. Za sprožitev vsakega cikla pospeševanja se mora na pedal za plin pritisniti hitro in do konca (v manj kakor eni sekundi), pedal pa je treba držati pritisnjen, vendar ne sunkovito, da se doseže največji dovod goriva iz tlačilke za vbrizgavanje goriva.
4. V vsakem ciklu pospeševanja mora motor doseči vrtilno frekvenco, pri katerih se začne zapora dovoda goriva, ali pri vozilih z avtomatskimi menjalniki, ki jo opredeli proizvajalec, ali če ti podatki niso na voljo, dve tretjini vrtilne frekvence, pri katerih se začne zapora dovoda goriva, preden se sprosti pedal za plin. To se lahko preveri na primer z nadzorovanjem vrtilne frekvence motorja ali tako, da se omogoči, da preteče dovolj časa od začetnega pritiska na pedal za plin do njegove sprostitve, kar naj pri vozilih kategorije 1 in 2 Priloge I znaša vsaj dve sekundi.

(d) Mejne vrednosti

1. Raven koncentracije ne sme presegati ravni, navedene na tablici, v skladu z Direktivo 72/306/EGS¹.
2. Če ti podatki niso na voljo ali če pristojni organi držav članic odločijo, da jih ne bodo uporabili kot referenčne vrednosti, raven koncentracije ne sme presegati ravni, ki jo je navedel proizvajalec, ali mejnih vrednosti koeficienta absorpcije, ki so naslednje:

Največji koeficient absorpcije za:

- sesalne dizelske motorje = $2,5 \text{ m}^{-1}$,
- tlačno polnjene motorje s turbopuhalom = $3,0 \text{ m}^{-1}$,
- mejna vrednost $1,5 \text{ m}^{-1}$ velja za naslednja vozila, ki so bila tipsko odobrena v skladu z mejnim vrednostmi, navedenimi v:

- (a) vrstici B tabele v točki 5.3.1.4 Priloge I k Direktivi 70/220/EGS — (lahko tovorno vozilo — dizel — Euro 4);

¹ Direktiva Sveta 72/306/EGS z dne 2. avgusta 1972 o približevanju zakonodaje držav članic o ukrepih, ki jih je treba sprejeti proti emisiji okolju škodljivih snovi iz dizelskih motorjev v vozilih (UL L 190, 20.8.1972, str. 1).

- (b) vrstici B1 tabele v točki 6.2.1. Priloge I k Direktivi 88/77/EGS¹ — (težko tovorno vozilo — dizel — Euro);
- (c) vrstici B2 tabele v točki 6.2.1. Priloge I k Direktivi 88/77/EGS — (težko tovorno vozilo — dizel — Euro 5);
- (d) vrstici C tabele v točki 6.2.1. Priloge I k Direktivi 88/77/EGS — (težko tovorno vozilo — dizel — EEV);

ali mejne vrednosti v poznejših spremembah Direktive 70/220/EGS, ali mejne vrednosti v poznejših spremembah Direktive 88/77/EGS ali enakovredne vrednosti, če se uporablja oprema, ki se razlikuje od tiste, ki se uporablja za ES-homologacijo.

Če uskladitev s točko 5.3.1.4 Priloge I k Direktivi 70/220/EGS ali s točko 6.2.1 Priloge I k Direktivi 88/77/EGS ni možna, velja zgoraj navedeno za vozila, prvič registrirana ali dana v promet po 1. juliju 2008.

¹ Direktiva Sveta 88/77/EGS z dne 3. decembra 1987 o približevanju zakonodaje držav članic v zvezi z ukrepi, ki jih je treba sprejeti proti emisijam plinastih snovi in delcev, ki onesnažujejo, iz dizelskih motorjev, ki se uporabljajo v vozilih, ter emisijam plinastih snovi, ki onesnažujejo, iz motorjev na prisilni vžig, ki za gorivo uporabljajo zemeljski plin ali utekočinjeni naftni plin in se uporabljajo v vozilih (UL L 36, 9.2.1988, str. 33).

3. Vozila, prvič registrirana ali dana v promet pred 1. januarjem 1980, so izvzeta iz teh zahtev.
4. Vozila ne opravijo preskusa samo, če aritmetične srednje vrednosti vsaj zadnjih treh ciklov pospeševanja presegajo mejno vrednost. To se lahko izračuna brez upoštevanja katere koli meritve, ki znatno odstopa od izmerjene srednje vrednosti, ali rezultata katerega koli drugega statističnega izračuna, ki upošteva razpršitev meritev. Države članice lahko omejijo število preskusnih ciklov.
5. Države članice lahko, da bi preprečile nepotrebno preskušanje, z odstopanjem od določb točke 8.2.2(d)(4) ocenijo, da vozila niso opravila preskusa, če njihove izmerjene vrednosti znatno presegajo mejne vrednosti po manj kakor treh ciklih pospeševanja ali po ciklih čiščenja (ali enakovrednih postopkih), opredeljenih v točki 8.2.2(b)2(ii). Prav tako lahko države članice, da bi preprečile nepotrebno preskušanje, z odstopanjem od določb točke 8.2.2(d)(4) ocenijo, da so vozila opravila preskus, če so njihove izmerjene vrednosti znatno pod mejnimi vrednostmi po manj kakor treh ciklih prostega pospeševanja ali po ciklih čiščenja (ali enakovrednih postopkih), opredeljenih v točki 8.2.2(b)2(ii).

8.2.3 Oprema za preskušanje

Emisije vozila se preskušajo z opremo, izdelano za natančno ugotavljanje, ali so izpolnjene mejne vrednosti, ki jih je predpisal ali navedel proizvajalec.

8.2.4 Če se pri ES-homologaciji ugotovi, da tip vozila ne izpolnjuje mejnih vrednosti iz te direktive, lahko države članice za navedeni tip vozila določijo višje vrednosti na podlagi dokaza, ki ga predloži proizvajalec. O tem morajo takoj obvestiti Komisijo, ta pa mora obvestiti druge države članice.

VOZILA V KATEGORIJAH 1, 2 IN 3	VOZILA V KATEGORIJAH 4, 5 IN 6
8.3 Odpravljanje radijskih motenj	
9. Dodatni preskusi za vozila javnega prevoza	
9.1 Izhod(-i) v sili (vključno s kladivi za razbijanje oken), znaki, ki kažejo izhod(-e) v sili	
9.2 Ogrevalni sistem	
9.3 Prezračevalni sistem	
9.4 Razporeditev sedežev	
9.5 Notranja osvetlitev	
10. Identifikacija vozila	10. Identifikacija vozila
10.1 Registrska tablica	10.1 Registrska tablica
10.2 Številka podvozja	10.2 Številka podvozja

PRILOGA III

Del A

Razveljavljena direktiva in njene spremembe (iz člena 10)

Direktiva Sveta 96/96/ES
(UL L 46, 17.2.1997, str. 1)

Direktiva Komisije 1999/52/ES
(UL L 142, 5.6.1999, str. 26)

Direktiva Komisije 2001/9/ES
(UL L 48, 17.2.2001, str. 18)

Direktiva Komisije 2001/11/ES
(UL L 48, 17.2.2001, str. 20)

Direktiva Komisije 2003/27/ES
(UL L 90, 8.4.2003, str. 41)

Uredba (ES) št. 1882/2003 Evropskega
parlamenta in Sveta
(UL L 284, 31.10.2003, str. 1)

Samo Priloga III, točka 68

Del B

Roki za prenos v nacionalno pravo
(iz člena 10)

Direktiva	Rok za prenos
96/96/ES	9. marec 1998
1999/52/ES	30. september 2000
2001/9/ES	9. marec 2002
2001/11/ES	9. marec 2003
2003/27/ES	1. januar 2004

PRILOGA IV

KORELACIJSKA TABELA

Direktiva 96/96/ES	Ta direktiva
Členi 1 do 4	Členi 1 do 4
Člen 5, uvodna izjava	Člen 5, uvodna izjava
Člen 5, prva do sedma alineja	Člen 5, točka (a) do (g)
Člen 6	-
Člen 7	Člen 6(1)
-	Člen 6(2)
Člen 8(1)	Člen 7(1)
Člen 8(2), prvi pododstavek	Člen 7(2)
Člen 8(2), drugi pododstavek	-
Člen 8(3),	-
Člen 9(1)	-
Člen 9(2)	Člen 8

Direktiva 96/96/ES	Ta direktiva
Člen 10	-
Člen 11(1)	-
Člen 11(2)	Člen 9
Člen 11(3)	-
-	Člen 10
Člen 12	Člen 11
Člen 13	Člen 12
Prilogi I in II	Prilogi I in II
Prilogi III in IV	-
-	Priloga III
-	Priloga IV