I

(Rättsakter vilkas publicering är obligatorisk)

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2000/30/EG

av den 6 juni 2000

om vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i gemenskapen

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 71.1 c och d i detta,

med beaktande av kommissionens förslag ([1]),

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ([2]),

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ([3]), och

av följande skäl:

(1) Vägtrafikens tillväxt ställer alla medlemsstater inför säkerhets- och miljöproblem av likartad natur och betydelse.

(2) Med hänsyn till trafiksäkerheten, miljöskyddet och en rättvis konkurrens bör nyttofordon endast få användas om de underhålls på ett sådant sätt att överensstämmelse med tekniska föreskrifter upprätthålls.

(3) I enlighet med rådets direktiv 96/96/EG av den 20 december 1996 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet ([4]) skall nyttofordon varje år genomgå en trafiksäkerhetsprovning utförd av ett godkänt organ.

(4) I artikel 4 i direktiv 94/12/EG ([5]) föreskrivs ett mångfasetterat synsätt när det gäller kostnadseffektiviteten för åtgärder som syftar till att minska luftföroreningarna från vägtrafiken. Detta synsätt har inlemmats i det europeiska programmet Auto-oil I, som också tillhandahåller en objektiv udvärdering av alla de mest kostnadseffektiva åtgärderna i fråga om fordonsteknik, bränslekvalitet, kontroll och underhåll samt icke-tekniska åtgärder som syftar till att minska utsläppen från vägtrafiken.

(5) Med utgångspunkt i detta synsätt har Europaparlamentet och rådet antagit direktiv 98/70/EG ([6]) som avser att förbättra bränslekvaliteten och, för att föreskriva striktare utläppsnormer, direktiv 98/69/EG ([7]) för personbilar och lätta lastfordon samt direktiv 1999/96/ EG ([8]) för tunga lastfordon.

([1]) EGT C 190, 18.6.1998, s. 10 och EGT C 116 E, 26.4.2000, s. 7.
([2]) EGT C 407, 28.12.1998, s. 112.
([3]) Europaparlamentets yttrande av den 9 februari 1999 (EGT C 150, 28.5.1999, s. 27) bekräftat den 16 september1999, rådets gemensamma ståndpunkt av den 2 december 1999 (EGT C 29, 1.2.2000, s. 1) och Europaparlamentets beslut av den 14 mars 2000 (ännu ej offentliggjort i EGT). Rådets beslut av den 13 april 2000.
([4]) EGT L 46. 17.2.1997, s. 1. Direktivet ändrat genom kommissionens direktiv 1999/52/EG (EGT L 142, 5.6.1999, s. 26).
([5]) Europaparlamentets och rådets direktiv 94/12/EG av den 23 mars 1994 om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon och om ändring av direktiv 70/220/EEG (EGT L 100, 19.4.1994, s. 42).
([6]) Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG av den 13 oktober 1998 om kvaliteten på bensin och dieselbränslen och om ändring av rådets direktiv 93/12/EEG (EGT L 350, 28.12.1998, s. 58).
([7]) Europaparlamentets och rådets direktiv 98/69/EG av den 13 oktober 1998 om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon och om ändring av rådets direktiv 70/220/EEG (EGT L 350, 28.12.1998, s. 1).
([8]) Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/96/EG av den 13 december 1999 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från motorer med kompressionständning som används i fordon samt mot utsläpp av gasformiga föroreningar från motorer med gnisttändning drivna med naturgas eller motorgas (LPG) vilka används i fordon och om ändring av rådets direktiv 88/77/EEG (EGT L 44, 16.2.2000, s. 1).

(6) Samma synsätt anläggs i det här direktivet, men från miljöskyddssynpunkt förefaller det effektivare att inte skärpa de normer för trafiksäkerhetsprovning som föreskrivs i direktiv 96/96/EG i detta skede, utan i stället införa vägkontroller av trafiksäkerheten för att säkerställa att nämnda direktiv tillämpas under hela året.

(7) En årlig trafiksäkerhetsprovning anses inte tillräcklig för att garantera att nyttofordonen är i trafiksäkerhet skick under hela året.

(8) Ett effektivt genomförande av riktade, ytterligare vägkontroller av trafiksäkerheten utgör en betydelsefull och kostnadseffektiv åtgärd som gör det möjligt att kontrollera underhållsnivån på de nyttofordon som trafikerar vägarna.

(9) Vägkontroller av trafiksäkerheten bör utföras utan diskriminering på grund av förarens nationalitet eller det land i vilket nyttofordonet är registrerat eller har tagits i bruk.

(10) Metoden för urval av nyttofordon som skall kontrolleras bör baseras på ett riktat tillvägagångssätt som lägger särskild vikt vid att identifiera de fordon för vilka det tycks föreligga en hög sannolikhet för att de är dåligt underhållna och på detta sätt öka myndigheternas effektivitet vid genomförandet av kontrollerna och minimera kostnaderna och förseningarna för förare och företag.

(11) I händelse av allvarliga brister hos det kontrollerade fordonet bör det vara möjligt att uppmana de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där fordonet är registrerat eller har tagits i bruk att vidta lämpliga åtgärder och informera den ansökande medlemsstaten om de uppföljningsåtgärder som eventuellt har vidtagits.

(12) De åtgärder som krävs för genomförandet av detta direktiv bör antas enligt rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter ([1]).

(13) I överensstämmelse med subsidiaritetsprincipen och proportionalitetsprincipen såsom de kommer till uttryck i artikel 5 i fördraget, kan målen för den planerade åtgärden, nämligen att fastställa en ordning för vägkontroller av nyttofordon i trafik inom gemenskapen, inte i tillräcklig utsträckning uppnås av medlemsstaterna och kan därför på grund av åtgärdens omfattning bättre uppnås på gemenskapsnivå. Detta direktiv går inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. För att förbättra trafiksäkerheten och miljön är syftet med detta direktiv att se till att de nyttofordon som är i trafik inom gemenskapens territorium i högre grad respekterar vissa tekniska villkor som anges i direktiv 96/96/EG.

2. I detta direktiv fastställs vissa villkor för att genomföra vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik på gemenskapens territorium.

3. Utan att det påverkar tillämpningen av gemenskapens bestämmelser, inskränker bestämmelserna i detta direktiv inte på något sätt medlemsstaternas rätt att utföra kontroller som inte omfattas av detta direktiv och inte heller deras rätt att kontrollera andra aspekter av vägtransporten, särskilt de som berör nyttofordon. En medlemsstat är å andra sidan inte förhindrad att, inom ramen för en kontroll som inte omfattas av detta direktivs tillämpningsområde, på andra ställen än på allmän väg kontrollera de punkter som förtecknas i bilaga I.

Artikel 2

I detta direktiv avses med

a) *nyttofordon*: de motorfordon och tillhörande släpfordon som definieras i fordonskategorierna 1, 2 och 3 i bilaga I till direktiv 96/96/EG,

b) *vägkontroll av trafiksäkerheten*: en av myndigheterna inte meddelad, och därför oväntad, kontroll av trafiksäkerheten av ett nyttofordon som är i trafik inom en medlemsstats territorium, och som myndigheterna utför, eller som utförs under deras tillsyn, på allmän väg.

c) *trafiksäkerhetsprovning*: en provning av fordonets trafiksäkerhet enligt bilaga II i direktiv 96/96/EG.

Artikel 3

1. Varje medlemsstat skall genomföra tillräckliga vägkontroller av trafiksäkerheten för att uppnå de mål som anges i artikel 1, när det gäller de nyttofordon som omfattas av detta direktiv,

([1]) EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

med hänsyn till de nationella system som gäller för dessa fordon enligt direktiv 96/96/EG.

2. Vägkontrollerna av trafiksäkerheten skall utföras utan diskriminering på grund av förarens nationalitet eller det land i vilket nyttofordonet är registrerat eller har tagits i bruk och med hänsyn till att det är nödvändigt att minska de kostnader och de förseningar som förorsakas förare och företag till ett minimum.

Artikel 4

1. Vägkontrollen av trafiksäkerheten skall omfatta antingen en, två eller samtliga av följande punkter:

a) En okulärbesiktning av nyttofordonets underhållsskick vid stillastående.

b) En kontroll av den rapport om vägkontroll av trafiksäkerheten som avses i artikel 5 och som upprättats nyligen, eller en kontroll av dokument som intygar överensstämmelse med de tekniska föreskrifter som är tillämpliga på fordonen och, särskilt för fordon som är registrerade eller har tagits i bruk i en medlemsstat, av det dokument som intygar att nyttofordonet har genomgått obligatorisk trafiksäkerhetsprovning i enlighet med direktiv 96/96/EG.

c) En besiktning som syftar till att avslöja brister i underhållet. Denna inspektion skall omfatta en, flera eller samtliga av de kontrollpunkter som räknas upp i den förteckning som återges i punkt 10 i bilaga I.

2. Besiktning av bromssystem och avgasutsläpp skall utföras enligt föreskrifterna i bilaga II.

3. Fordonskontrollanten skall före den besiktning som avser de punkter som förtecknas i punkt 10 i bilaga I beakta det senaste intyget om trafiksäkerhetsprovning och/eller en rapport om vägkontroll av trafiksäkerheten som nyligen upprättats, som föraren eventuellt kan uppvisa.

Fordonskontrollanten kan också beakta varje annat säkerhetsintyg som utfärdats av ett godkänt organ och som föraren i förekommande fall kan uppvisa.

Om ovan nämnda intyg eller rapport visar att en besiktning redan har utförts under de senaste tre månaderna, vilken avser någon av de punkter som räknas upp i förteckningen i punkt 10 i bilaga I, skall denna punkt inte kontrolleras på nytt utom då detta är berättigat i synnerhet på grund av en uppenbar bristfällighet och/eller uppenbart bristande efterlevnad.

Artikel 5

1. Rapporten om vägkontroll av trafiksäkerheten i fråga om den besiktning som avses i artikel 4.1 c skall upprättas av den myndighet eller den fordonskontrollant som har utfört den. Formuläret för kontrollrapporten återges i bilaga I och innehåller i punkt 10 en förteckning över de punkter som kontrolleras. Myndigheten eller fordonskontrollanten skall kryssa för det som gäller. Rapporten skall återlämnas till nyttfordonets förare.

2. Om myndigheten eller fordonskontrollanten anser att bristerna i underhållet av nyttofordonet kan utgöra en säkerhetsrisk som är av den art att det kan motivera ytterligare undersökning, särskilt när det gäller bromsarna, kan nyttofordonet underkastas en noggrannare trafiksäkerhetsprovning vid ett godkänt provningscenter i närheten, utsett av medlemsstaten i enlighet med artikel 2 i direktiv 96/96/EG.

Om det antingen vid en vägkontroll av trafiksäkerheten enligt artikel 4.1 eller vid en noggrannare provning enligt första stycket i denna punkt visar sig att nyttofordonet utgör en allvarlig risk för sina passagerare eller andra trafikanter får det tillfälligt beläggas med körförbud tills de farliga fel som upptäckts har åtgärdats.

Artikel 6

Medlemsstaterna skall vartannat år före den 31 mars till kommissionen överlämna de uppgifter som har insamlats för de två föregående åren om antalet kontrollerade nyttofordon, indelade efter kategorier enligt punkt 6 i bilaga I, och registreringsland, samt de punkter som kontrollerats och de fel som konstaterats på grundval av punkt 10 i bilaga I.

Det första överlämnandet av uppgifter skall omfatta två år med början den 1 januari 2003.

Kommissionen skall överlämna dessa uppgifter till Europaparlamentet.

Artikel 7

1. Medlemsstaterna skall bistå varandra vid tillämpningen av detta direktiv. De skall i synnerhet meddela varandra vilket eller vilka organ som är behöriga att utföra kontrollerna och vilka kontaktpersonerna är.

2. Allvarliga brister hos nyttofordon som tillhör en person som inte är hemmahörande i medlemsstaten, i synnerhet de som gett upphov till körförbud, skall rapporteras till de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där nyttofordonet är registrerat eller har tagits i bruk, enligt det formulär för kontrollrapport som återfinns i bilaga I, utan att det påverkar möj-

ligheterna att vidta rättsliga åtgärder i enlighet med tillämplig lagstiftning i den medlemsstat där bristen hos fordonet konstaterades.

Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 5 kan de behöriga myndigheterna i den medlemsstat, där en allvarlig brist har konstaterats hos nyttofordon som tilllhör en person som inte är hemmahörande i medlemsstaten, begära att de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där nyttofordonet är registrerat eller har tagits i bruk vidtar lämpliga åtgärder gentemot lagöverträdaren, till exempel krav på att fordonet skall genomgå en ny trafiksäkerhetsprovning.

De behöriga myndigheterna till vilka denna begäran framställts skall underrätta de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där bristen hos nyttofordonet konstaterades om eventuella åtgärder som vidtas gentemot lagöverträdaren.

Artikel 8

Ändringar som är nödvändiga för att anpassa bilaga I eller för att anpassa de tekniska normer som fastställs i bilaga II till den tekniska utvecklingen skall antas i enlighet med det förfarande som föreskrivs i artikel 9.2.

Dessa ändringar får emellertid inte medföra någon utvidgning av direktivets tillämpningsområde.

Artikel 9

1. Kommissionen skall biträdas av Kommittén för anpassning till den tekniska utvecklingen, vilken inrättades genom artikel 8 i direktiv 96/96/EG, nedan kallad kommittén.

2. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i beslutet.

Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara tre månader.

3. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning.

Artikel 10

Medlemsstaterna skall upprätta ett sanktionssystem som skall tillämpas om föraren eller företagaren inte iakttar de tekniska krav som kontrolleras i enlighet med dett direktiv.

Medlemsstaterna skall vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att dessa sanktioner tillämpas. De föreskrivna sanktionerna skall vara effektiva, proportionerliga och avskräckande.

Artikel 11

Senast ett år efter det att kommissionen har fått in de uppgifter som nämns i artikel 6 från medlemsstaterna skall den lägga fram en rapport för rådet om tillämpningen av detta direktiv, tillsammans med en sammanfattning av de resultat som uppnåtts.

Den första rapporten skall omfatta två år med början den 1 januari 2003.

Artikel 12

1. Medlemsstaterna skall anta de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 10 augusti 2002. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

2. När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

3. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texterna till de bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 13

Detta direktiv träder i kraft samma dag som det offentliggörs i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Artikel 14

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Luxemburg den 6 juni 2000.

På Europaparlamentets vägnar	*På rådets vägnar*
N. FONTAINE	E. FERRO RODRIGUES
Talman	*Ordförande*

BILAGA I

FORMULÄR FÖR RAPPORT OM VÄGKONTROLL AV TRAFIKSÄKERHETEN MED FÖRTECKNING ÖVER DE PUNKTER SOM SKALL KONTROLLERAS

(Direktiv 2000/30/EG)

1. Kontrollort .....

2. Datum .....

3. Kl. .....

4. Fordonets nationalitetsbeteckning och registreringsnummer .....

5. Släp-/påhängsvagnens nationalitetsbeteckning och registreringsnummer .....

6. Fordonsklass .....

a) ☐ Lättare godstransportfordon (3,5–12 ton) (1)

b) ☐ Släpvagn (2)

c) ☐ Fordonståg (3)

d) ☐ Buss eller turistbuss (4)

e) ☐ Lastbil (över 12 ton) (5)

f) ☐ Påhängsvagn (6)

g) ☐ Ledat fordon (7)

7. Företag som utför transporter/adress .....

8. Nationalitet .....

9. Förare .....

(1) Motorfordon med minst fyra hjul som används för godsbefordran och har en totalvikt på över 3,5 ton men inte över 12 ton (kategori N2).
(2) Varje fordon som är avsett att kopplas till ett motorfordon, utom påhängsvagnar, och som genom sin konstruktion och utrustning är avsett för godsbefordran: Släpvagnar som har en totalvikt på över 3,5 ton men inte över 10 ton (kategori O3); släpvagnar som har en totalvikt på över 10 ton (kategori O4).
(3) Motorfordon som används för godsbefordran med en totalvikt på över 3,5 ton (kategorierna N2 och N3) och är kopplade till en släpvagn (kategorierna O3 och O4).
(4) Varje motorfordon med minst fyra hjul som är avsett för personbefordran och har mer än åtta sittplatser utöver förarsätet (kategorierna M2 och M3).
(5) Motorfordon med minst fyra hjul som används för godsbefordran och har en totalvikt på över 12 ton (kategori N3).
(6) Varje fordon som är avsett att kopplas till ett motorfordon på så sätt att en del av påhängsvagnen vilar på motorfordonet och att en väsentlig del av dess vikt och dess lasts vikt upptas av motorfordonet, och som genom sin konstruktion och utrustning är avsett för godsbefordran (kategori O3 och O4).
(7) Dragfordon som är avsedda att sammankopplas med påhängsvagn.

10. Kontrollerade punkter

	Kontrollerat	Ej kontrollerat	Ej godkänt
a) Bromsar och bromskomponenter [1]	☐	☐	☐
b) Avgassystem [1]	☐	☐	☐
c) Avgasernas opacitet (diesel) [1]	☐	☐	☐
d) Gasformiga utsläpp (bensin, naturgas eller LPG) [1]	☐	☐	☐
e) Styrsystem	☐	☐	☐
f) Lampor, belysnings- och signalanordningar	☐	☐	☐
g) Hjul/däck	☐	☐	☐
h) Fjädring (synligt fel)	☐	☐	☐
i) Chassi (synligt fel)	☐	☐	☐
j) Färdskrivare (installation)	☐	☐	☐
k) Hastighetsbegränsande anordning (installation)	☐	☐	☐
l) Tecken på bränsle- och/eller oljeläckage	☐	☐	☐

11. Resultat av kontrollen

Körförbud på grund av allvarliga fel ☐

12. Övrigt/anmärkningar

13. Myndighet/tjänsteman eller fordonskontrollant som utfört kontrollen

Underskrift av myndighetsperson, tjänsteman eller fordonskontrollant som har utfört kontrollen.

---

[1] Dessa punkter skall prövas och/eller underkastas särskilda kontrollåtgärder enligt bestämmelserna i bilaga II till direktiv 2000/30/EG.

BILAGA II

FÖRESKRIFTER BETRÄFFANDE PROVNING, OCH/ELLER KONTROLL AV BROMSSYSTEM OCH AVGASUTSLÄPP

1. Särskilda villkor beträffande bromssystem

Varje del av bromssystemet och dess verkningssätt skall hållas i sådant skick att det fungerar perfekt samt vara korrekt reglerat.

Fordonets bromsar skall kunna utföra följande bromsfunktioner:

a) För motorfordon med tillhörande släp- och påhängsvagnar: en färdbroms med vilken man kan sakta ner fordonets fart och på ett säkert, snabbt och effektivt sätt stanna det, oavsett vilken last det framförs med och oavsett hur marken lutar.

b) För motorfordon med tillhörande släp- och påhängsvagnar: en parkeringsbroms som tillåter att fordonet hålls stilla oavsett med vilken last det framförs och oavsett hur marken lutar.

2. Särskilda villkor beträffande avgasutsläpp

2.1 *Motorfordon med motorer med styrd tändning (bensinmotorer)*

a) Om avgasutsläppen inte kontrolleras genom ett avancerat system för avgasrening, t.ex. trevägskatalysator med lambdasond:

1. Okulärbesiktning av avgassystemet för att kontrollera att det inte finns någon läcka.

2. I tillämpliga fall okulärbesiktning av avgaskontrollsystemet för att kontrollera att den nödvändiga utrustningen har monterats.

3. Efter rimlig uppvärmningstid (med beaktande av tillverkarens rekommendationer) mätning av halten koloxid (CO) i avgaserna (under tomgång).

   Högsta tillåtna CO-halt i avgaserna får inte överstiga följande värden:

   — 4,5 volymprocent för fordon som registrerats eller tagits i bruk för första gången mellan det datum från och med vilket medlemsstaterna har krävt att fordon skall uppfylla kraven i direktiv 70/220/EEG ([1]) och den 1 oktober 1986.

   — 3,5 volymprocent för fordon som registrerats eller tagits i bruk för första gången efter den 1 oktober 1986.

b) Om avgasutsläppen kontrolleras genom ett avancerat sysytem för avgasrening, t.ex. trevägskatalysator med lambdasond:

1. Okulärbesiktning av avgassystemet för att kontrollera att det inte finns några läckor och att alla delar är kompletta.

2. Okulärbesiktning av avgaskontrollsystemet för att kontrollera att den nödvändiga utrustningen har monterats.

3. Bestämning av effektiviteten hos fordonets system för avgasrening genom mätning av avgasernas lambdavärde och CO-halt enligt punkt 4.

([1]) Rådets direktiv 70/220/EEG av den 20 mars 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon (EGT L 76, 6.4.1970, s 1). Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 1999/102/EG (EGT L 334, 28.12.1999, s 43).

4. Utsläpp från avgasröret – gränsvärden:

— Mätning vid tomgångskörning:

Högsta tillåtna CO-halt får inte överstiga 0,5 volymprocent

— Mätning vid högt tomgångsvarvtal, (frikopplad) motorhastighet minst 2 000 v/min:

CO-halt: högst 0,3 volymprocent.

Lambda: 1 ± 0,03 eller enligt tillverkarens specifikationer.

2.2 *Motorfordon med motorer med kompressionständning (dieselmotorer)*

Mätning av avgasernas opacitet vid fri acceleration (från tomgång till maximivarvtal). Koncentrationsnivån får i enlighet med direktiv 72/306/EEG ([1]) inte överstiga följande gränsvärden för absorptionskoefficienten:

— insugningsdieselmotorer: 2,5 m^{-1},

— turboladdade dieselmotorer: 3,0 m^{-1}

eller motsvarande värden om utrustningen är av annan typ än den som motsvarar dessa krav.

Fordon som registrerades eller togs i bruk för första gången före den 1 januari 1980 är befriade från dessa krav.

2.3 *Provningsutrustning*

Kontrollen av fordonens avgasutsläpp skall ske med utrustning som gör det möjligt att med noggrannhet bestämma om de gränsvärden som föreskrivs, eller som har angivits av tillverkaren, iakttas.

([1]) Rådets direktiv 72/306/EEG av den 2 augusti 1972 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av föroreningar från dieselmotorer som används i fordon (EGT L 190, 20.8.1972, s. 1). Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 97/20/EG (EGT L 125, 16.5.1997, s. 2).