

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI 2009/40/EY,**annettu 6 päivänä toukokuuta 2009,****moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen katsastuksesta****(uudelleenlaadittu toisinto)****(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)**

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO,
jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 71 artiklan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ⁽¹⁾,

ovat kuulleet alueiden komiteaa,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä ⁽²⁾,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen katsastusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 20 päivänä joulukuuta 1996 annettua neuvoston direktiiviä 96/96/EY ⁽³⁾ on muutettu useita kertoja ja huomattavilta osin ⁽⁴⁾. Nyt kun mainittua direktiiviä muutetaan vielä uudelleen, se olisi selkeyden vuoksi laadittava uudelleen.
- (2) Yhteisen liikennepolitiikan mukaisesti tieliikenteen on sujuuttava yhteisössä sekä turvallisuuden että jäsenvaltioissa toimivien liikenteenharjoittajien kilpailuedellytysten kannalta mahdollisimman edullisissa olosuhteissa.
- (3) Tieliikenteen kasvu ja siitä johtuva vaaran ja haittojen lisääntyminen aiheuttavat kaikissa jäsenvaltioissa samantapaisia ja yhtä vakavia turvallisuusongelmia.
- (4) Ajoneuvon käytössäoloaikana suoritettavien tarkastusten on oltava suhteellisen helppoja, nopeita ja edullisia.
- (5) Tässä direktiivissä lueteltujen kohteiden tarkastamiseen käytettävät yhteisön vähimmäisstandardit ja -menetelmät olisi sen vuoksi määriteltävä erityisdirektiiveissä.

(6) On tarpeen mukauttaa nopeasti erityisdirektiiveissä määritellyt standardit ja menetelmät tekniseen kehitykseen sekä ottaa tätä varten vaadittavien toimenpiteiden toimeenpanon helpottamiseksi käyttöön jäsenvaltioiden ja komission välinen tiivis yhteistyömenettely komiteassa, joka käsittelee moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen katsastusta koskevan direktiivin mukauttamista tekniseen kehitykseen.

(7) Tässä vaiheessa on jarrujärjestelmien osalta vaikea asettaa arvoja muun muassa ilmanpaineen raja-arvoille ja viipeille ottaen huomioon yhteisössä käytettävien testauslaitteiden ja -menetelmien erot.

(8) Kaikki ajoneuvojen katsastuksen kanssa tekemisissä olevat osapuolet tunnustavat, että käytetty tarkastusmenetelmä ja erityisesti se, onko ajoneuvo kuormattu, osittain kuormattu vai tyhjä tarkastushetkellä, voi vaikuttaa katsastuksesta vastaavien viranomaisten jarrujärjestelmän toimintavarmuudesta tekemän arvion luotettavuuteen.

(9) Jarrutusvoiman viitearvojen vahvistaminen ajoneuvon kuormitustason mukaan lisäisi tämän arvion luotettavuutta. Tällä direktiivillä sallittaisiin tällainen tarkastaminen kullekin ajoneuvoluokalle vahvistettuja vähimmäis-suorituskykystandardeja koskevien tarkastusten sijaan.

(10) Tämä direktiivi koskisi jarrujärjestelmien osalta pääasiassa ajoneuvoja, jotka on hyväksytty tiettyjen ajoneuvoluokkien moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen jarrulaitteita koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 26 päivänä heinäkuuta 1971 annettua neuvoston direktiivin 71/320/ETY ⁽⁵⁾ mukaisesti, vaikka tunnustetaan, että tietyt ajoneuvotyytit on hyväksytty mainitun direktiivin vaatimuksista mahdollisesti poikkeavien kansallisten standardien mukaisesti.

(11) Jäsenvaltiot voivat laajentaa jarrujen tarkastukset koskemaan muita kuin tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvia ajoneuvoluokkia tai tarkastettavia kohteita.

(12) Jäsenvaltiot voivat säätää jarrujärjestelmille tiukempia tarkastusperusteita tai lisätä tarkastuskertoja.

⁽¹⁾ EUVL C 224, 30.8.2008, s. 66.

⁽²⁾ Euroopan parlamentin lausunto, annettu 23. syyskuuta 2008 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), ja neuvoston päätös, tehty 30. maaliskuuta 2009.

⁽³⁾ EYVL L 46, 17.2.1997, s. 1.

⁽⁴⁾ Katso liitteessä III oleva A osa.

⁽⁵⁾ EYVL L 202, 6.9.1971, s. 37.

- (13) Tällä direktiivillä on tarkoitus pitää pakokaasupäästöjen säännöllisten tarkastusten avulla päästöt alhaisina ajoneuvon koko käyttäjän ja varmistaa, että voimakkaasti saastuttavat ajoneuvot poistetaan liikenteestä, kunnes ne ovat asianmukaisessa kunnossa.
- (14) Moottorin huono säätö ja riittämätön huolto ovat vahingollisia moottorin lisäksi myös ympäristölle, koska ne lisäävät saastumista ja polttoaineen kulutusta. On tärkeää kehittää ympäristöystävällistä liikennettä.
- (15) Dieselmootoreiden osalta katsotaan, että pakokaasujen läpinäkyvyyden mittausta kertoo riittävästi ajoneuvon päästöihin liittyvästä kunnosta.
- (16) Bensiinikäyttöisten ottomootoreiden osalta katsotaan, että joutokäynnillä suoritettu ajoneuvon pakoputkesta tulevien hiilimonoksidipäästöjen mittausta kertoo riittävästi ajoneuvon päästöihin liittyvästä kunnosta.
- (17) Päästöjen tarkastusten perusteella hylättyjen ajoneuvojen osuus voi olla korkea sellaisten ajoneuvojen osalta, joita ei ole säännöllisesti huollettu.
- (18) Sellaisten bensiinimoottorilla varustettujen ajoneuvojen, joiden tyyppihyväksyntästandardeissa määrätään, että ne olisi varustettava kehittyneellä päästönohjajärjestelmällä, kuten lambda-anturilla ohjatulla kolmitoimisella katalysaattorilaitteistolla, säännöllisten päästötarkastusten standardien on oltava ankarampia kuin tavanomaisten ajoneuvojen osalta.
- (19) Moottoriajoneuvojen päästöjen aiheuttaman ilman pilaantumisen ehkäisemiseksi toteutettavista toimenpiteistä 13 päivänä lokakuuta 1998 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 98/69/EY ⁽¹⁾ säädetään, että vuodesta 2000 on otettava käyttöön bensiinikäyttöisten henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen sisäiset valvontajärjestelmät (OBD-järjestelmät), joilla seurataan ajoneuvon päästöjen valvontajärjestelmän toimintaa käytössä. Uusien dieselikäyttöisten ajoneuvojen OBD-järjestelmiä on edellytetty vuodesta 2003.
- (20) Jäsenvaltiot voivat tarvittaessa sulkea tämän direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle tietyt museoajoneuvoluokat. Jäsenvaltiot voivat myös vahvistaa omat tarkastusstandardinsa kyseisille ajoneuvoille. Viimeksi mainittu mahdollisuus ei saa johtaa siihen, että vahvistetaan tiukempia standardeja kuin ne, joiden mukaisesti kyseiset ajoneuvot on valmistettu.
- (21) On yleisesti saatavilla yksinkertaisia diagnostisia järjestelmiä, joita testauslaitokset voivat käyttää useimpien nopeudenrajoittimien testauksessa. Testattaessa ajoneuvoja, joissa ei voida käyttää yleisesti saatavilla olevia diagnostisia laitteita, viranomaisten on joko käytettävä ajoneuvon alkuperäiseltä valmistajalta saatavia laitteita tai huolehdittava siitä, että ajoneuvon valmistajan tai tämän edustajan asianmukainen testaustodistus hyväksytään.
- (22) Määräaikaistarkistuksia nopeudenrajoittimien asianmukaisen toiminnan varmistamiseksi olisi helpotettava niissä ajoneuvoissa, joihin asennetaan uudet tallennuslaitteet (digitaalinen ajopiirturi) tieliikenteen valvontalaitteista annetun asetuksen (ETY) N:o 3821/85 sekä asetusten (ETY) N:o 3820/85 ja (ETY) N:o 3821/85 täytäntöönpanosta annetun direktiivin 88/599/ETY muuttamisesta 24 päivänä syyskuuta 1998 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 2135/98 ⁽²⁾ mukaisesti. Kyseiset laitteet on asennettu uusiin ajoneuvoihin vuodesta 2003.
- (23) Takseja ja sairausautoja koskevat samat tekniset vaatimukset kuin henkilöautoja. Tarkastettavat kohteet voivat sen vuoksi olla samankaltaiset, vaikka tarkastusten suoritus-tiheys vaihtelisi.
- (24) Jäsenvaltioiden on kunkin oman toimivaltansa puitteissa valvottava ajoneuvoille suoritettavien katsastusten laatua ja menettelytapoja.
- (25) Komission olisi tarkastettava tämän direktiivin käytännön täytäntöönpanoa.
- (26) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa suunnitellun toiminnan tavoitteita, joita ovat katsastuksia koskevan sääntelyn yhdenmukaistaminen, liikenteenharjoittajien välisen kilpailun vääristymisen estäminen ja ajoneuvojen asianmukaisen katsastamisen ja huoltamisen takaaminen, vaan ne voidaan suunnitellun toimen laajuuden vuoksi saavuttaa paremmin yhteisön tasolla, joten yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tämän tavoitteen saavuttamiseksi tarpeen.
- (27) Tämän direktiivin täytäntöönpanemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY ⁽³⁾ mukaisesti.

⁽¹⁾ EYVL L 350, 28.12.1998, s. 1.

⁽²⁾ EYVL L 274, 9.10.1998, s. 1.

⁽³⁾ EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

(28) Komissiolle olisi erityisesti siirrettävä toimivalta määrittää tietyt vähimmäisstandardit ja testausmenetelmät ja mukauttaa ne tekniikan kehitykseen. Koska nämä toimenpiteet ovat laajakantoisia ja niiden tarkoituksena on muuttaa tämän direktiivin muita kuin keskeisiä osia täydentämällä sitä uusilla muilla kuin keskeisillä osilla, ne on hyväksyttävä päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklassa säädettyä valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

(29) Tämä direktiivi ei vaikuta liitteessä III olevassa B osassa mainittuihin jäsenvaltioita velvoittaviin määräaikoihin, joiden kuluessa jäsenvaltioiden on saatettava direktiivit osaksi kansallista lainsäädäntöä,

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

I LUKU

YLEISET MÄÄRÄYKSET

1 artikla

1. Kussakin jäsenvaltiossa on suoritettava siinä valtiossa rekisteröidyille moottoriajoneuvoille sekä niiden perävaunuille ja puoliperävaunuille tämän direktiivin mukaiset määräaikaiset katsastukset.

2. Katsastettavien ajoneuvojen luokat, katsastusten toistumistiheys ja pakollisesti tarkastettavat kohteet luetellaan liitteissä I ja II.

2 artikla

Jäsenvaltion tai sen tähän tehtävään määräämän julkisyhteisön tai sen tähän tehtävään nimeämien ja tätä tarkoitusta varten valtuutettujen, mahdollisesti yksityisten, elinten tai laitosten, jotka toimivat valtion suorassa valvonnassa, on suoritettava tässä direktiivissä säädetty katsastukset. Jos katsastuksista vastaavat laitokset suorittavat samalla ajoneuvojen korjauksia, jäsenvaltioiden on erityisesti huolehdittava, että katsastusten puolueettomuus ja korkea laatu säilytetään.

3 artikla

1. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarpeelliseksi katsomansa toimenpiteet sen todistamiseksi, että ajoneuvo on hyväksytty vähintään tämän direktiivin säännösten mukaisessa katsastuksessa.

Näistä toimenpiteistä on ilmoitettava muille jäsenvaltioille ja komissiolle.

2. Jäsenvaltiossa annettu todistus siitä, että kyseisen jäsenvaltion alueella rekisteröity moottoriajoneuvo ja sen perävaunu tai puoliperävaunu on hyväksytty vähintään tämän direktiivin sään-

nösten mukaisessa katsastuksessa, on jokaisen muun jäsenvaltion tunnustettava samoin perustein kuin jos kyseinen valtio olisi antanut tämän todistuksen.

3. Jäsenvaltioiden on sovellettava soveltuvia menettelyjä sen varmistamiseksi, siinä määrin kuin se on mahdollista, että niiden alueella rekisteröityjen ajoneuvojen jarrutustehot vastaavat tässä direktiivissä esitettyjä vaatimuksia.

II LUKU

POIKKEUKSET

4 artikla

1. Jäsenvaltioilla on oikeus jättää tämän direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle puolustusvoimien, palokuntien ja järjestysvallan ajoneuvot.

2. Jäsenvaltiot voivat komissiota kuultuaan jättää direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle tietyt ajoneuvot tai soveltaa niihin erityisiä säännöksiä, jos näillä ajoneuvoilla liikennöidään tai niitä käytetään poikkeuksellisissa oloissa, jos ajoneuvoja ei koskaan käytetä tai tuskin koskaan käytetään yleisillä teillä, ennen 1 päivää tammikuuta 1960 valmistetut museoajoneuvot mukaan luettuna, tai jos ne on väliaikaisesti poistettu liikenteestä.

3. Jäsenvaltiot voivat komissiota kuultuaan vahvistaa museoajoneuvoille omat katsastusstandardit.

5 artikla

Liitteiden I ja II määräyksistä riippumatta jäsenvaltiot voivat:

- aikaistaa ensimmäisen pakollisen katsastuksen määräaika ja tarvittaessa vaatia, että ajoneuvo määrätään katsastettavaksi ennen rekisteröintiä;
- lyhentää kahden peräkkäisen pakollisen katsastuksen välistä aikaa;
- määrätä vapaaehtoisten varusteiden katsastuksen pakolliseksi;
- lisätä tarkastettavia kohteita;
- ulottaa pakolliset määräaikaiset katsastukset koskemaan muita ajoneuvoluokkia;
- määrätä erityisiä lisäkatsastuksia;
- asettaa alueellaan rekisteröityjen ajoneuvojen jarrujärjestelmille liitteessä II esitettyjä vaatimuksia tiukempia vähimmäis-suorituskykystandardeja ja sisällyttää katsastukseen jarrutarkastuksen suuremmalla kuormituksella sillä edellytyksellä, että nämä vaatimukset eivät ylitä niitä, joita sovellettiin ajoneuvotyyppin alkuperäisessä tyyppihyväksynnässä.

III LUKU

LOPPUSÄÄNNÖKSET

6 artikla

1. Komissio antaa liitteessä II lueteltujen kohteiden tarkastamisessa noudatettavien vähimmäisstandardien ja -menetelmien määrittämiseksi tarvittavat erityisdirektiivit sekä hyväksyy muutokset, jotka ovat tarpeen näiden standardien ja menetelmien mukauttamiseksi tekniikan kehitykseen.

2. Kyseiset toimenpiteet, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän direktiivin muita kuin keskeisiä osia täydentämällä sitä, hyväksytään 7 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsitävää sääntelymenettelyä noudattaen.

7 artikla

1. Komissiota avustaa moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen katsastusta koskevan direktiivin mukauttamista tekniiseen kehitykseen käsittelevä komitea.

2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklan 1–4 kohtaa ja 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.

8 artikla

Komissio tarkastelee viimeistään kolmen vuoden kuluttua nopeudenrajoittimien määräaikaisten tarkastusten aloittamisesta, ovatko säädetyt tarkastukset siihen mennessä saadun kokemuksen perusteella riittäviä viallisten tai käsiteltyjen nopeudenrajoittimien havaitsemiseksi ja olisiko voimassa olevaa sääntelyä muutettava.

9 artikla

Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä tarkoitetuista kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

10 artikla

Kumotaan direktiivi 96/96/EY, sellaisena kuin se on muutettuna liitteessä III olevassa A osassa mainituilla säädöksillä, sanotun kuitenkin rajoittamatta jäsenvaltioita velvoittavia liitteessä III olevassa B osassa asetettuja määräaikoja, joiden kuluessa niiden on saatettava mainitut direktiivit osaksi kansallista lainsäädäntöä.

Viittauksia kumottuun direktiiviin pidetään viittauksina tähän direktiiviin liitteessä IV olevan vastaavuustaulukon mukaisesti.

11 artikla

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

12 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Strasbourgissa 6 päivänä toukokuuta 2009.

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

H.-G. PÖTTERING

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

J. KOHOUT

LIITE I

KATSASTETTAVAT AJONEUVOLUOKAT JA KATSASTUSTEN TOISTUMISTIHEYD

Ajoneuvoluokat	Katsastusten toistumistiheys
1. Moottoriajoneuvot, joita käytetään matkustajien kuljettamiseen ja joissa on kuljettajan istuimen lisäksi enemmän kuin kahdeksan istuinta	Vuoden kuluttua käyttöönottopäivästä ja sen jälkeen vuosittain
2. Moottoriajoneuvot, joita käytetään tavaroiden kuljettamiseen ja joiden suurin sallittu massa on yli 3 500 kg	Vuoden kuluttua käyttöönottopäivästä ja sen jälkeen vuosittain
3. Perävaunut ja puoliperävaunut, joiden suurin sallittu massa on yli 3 500 kg	Vuoden kuluttua käyttöönottopäivästä ja sen jälkeen vuosittain
4. Taksit, sairausautot	Vuoden kuluttua käyttöönottopäivästä ja sen jälkeen vuosittain
5. Vähintään nelipyöräiset moottoriajoneuvot, joita tavallisesti käytetään tavaroiden maantiekuljetukseen ja joiden suurin sallittu massa on enintään 3 500 kg, ei kuitenkaan maataloustraktorit ja -koneet	Neljän vuoden kuluttua käyttöönottopäivästä ja sen jälkeen joka toinen vuosi
6. Vähintään nelipyöräiset moottoriajoneuvot, joita käytetään matkustajien kuljettamiseen ja joissa on kuljettajan istuimen lisäksi enintään kahdeksan istuinta	Neljän vuoden kuluttua käyttöönottopäivästä ja sen jälkeen joka toinen vuosi

LIITE II

PAKOLLISESTI TARKASTETTAVAT KOHTEET

Katsastukseen on sisällyttävä ainakin seuraavassa mainitut kohteet, jos nämä koskevat katsastettavan ajoneuvon kyseisessä jäsenvaltiossa pakollisia varusteita.

Tässä liitteessä määrätyt tarkastukset voidaan suorittaa silmämääräisesti ilman ajoneuvon osien purkamista.

Jos ajoneuvosta on löydetty jäljempänä mainittuja tarkastettavia kohteita koskevia puutteita, jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten on määrättävä menettelystä niiden edellytysten vahvistamiseksi, joilla ajoneuvon käyttö sallitaan siihen asti, kunnes se läpäisee uuden katsastuksen.

LUOKKAAN 1, 2, 3, 4, 5 JA 6 KUULUVAT AJONEUVOT

1. Jarrujärjestelmät

Ajoneuvojen jarrujärjestelmien testaaminen katsastuksessa käsittää ainakin seuraavat kohteet. Jarrujärjestelmien tarkastuksessa saatujen testitulosten on vastattava mahdollisimman pitkälle direktiivissä 71/320/ETY vahvistettuja teknisiä vaatimuksia.

Tarkastettavat/testattavat kohteet	Hylkäysperusteet
1.1 Mekaaninen kunto ja toiminta	
1.1.1 Jarrupolkimen laakerointi	— Liian kireä — Kulunut — Erittäin kuluneet, liikaa välystä
1.1.2 Jarrupolkimen kunto ja liike jarruttaessa	— Liian suuri tai riittämätön liikevara — Jarrupoljin ei palauta asianmukaisesti — Jarrupolkimen karhennuspäällys puuttuu, on huonosti kiinnitetty tai kulunut
1.1.3 Alipainepumppu tai kompressorin ja painesäiliöt	— Jarrujen tehokkaan toiminnan vaatiman yli- tai alipaineen muodostuminen kestää liian kauan — Yli- tai alipaine riittämätön toistuviin jarrutuksiin (vähintään kaksi jarrun käyttökertaa) varoitusmerkin syttyessä (tai kun mittari näyttää lukemaa, joka ei ole turvallinen) — Ilmavuoto, joka aiheuttaa selvää paineen laskua, tai havaittavissa olevia vuotoja
1.1.4 Alhaisen paineen varoitusmerkki tai painemittari	— Varoitusmerkki tai painemittari on viallinen
1.1.5 Käsikäyttöinen jarruventtiili	— Murtunut tai vahingoittunut, erittäin kulunut — Venttiili on viallinen — Venttiilikaran tai venttiiliyksikön käyttövarmuus on puutteellinen — Järjestelmä ei ole tiivis, liitokset ovat huonot — Epätydyttävä toiminta
1.1.6 Seisontajarru, sen käyttövipu, käyttövivun lukituslaite	— Lukitus ei pidä kunnolla — Vivun akseli tai lukitusmekanismi on liian kulunut — Vivun liikekulma on liian suuri (virheellinen säätö)
1.1.7 Jarruventtiilit (poljinventtiilit, pika-päästöventtiilit, säätöventtiilit jne.)	— Vahingoittuneet, ei riittävän tiiviit — Kompressorin päästää liikaa öljyä — Viallinen kiinnitys tai kannatin — Jarruneste vuotaa
1.1.8 Perävaunun jarrujen letkujen liittimet	— Erotusventtiilit tai itsesulkeutuva venttiili viallinen — Viallinen kiinnitys tai asennus — Ei riittävän tiiviit

<i>Tarkastettavat/testattavat kohteet</i>	<i>Hylkäysperusteet</i>
1.1.9 Painevaraaja, painesäiliö	— Vahingoittunut, syöpynyt, ei riittävän tiivis — Tyhjennyslaite tehoton — Väärin tai huonosti kiinnitetty
1.1.10 Servojarru, pääsylinteri (hydraulijärjestelmät)	— Servojarru on viallinen tai tehoton — Pääsylinteri on viallinen tai vuotaa — Pääsylinteri on löysä — Jarrunestettä liian vähän — Pääsylinterin säiliön kansi puuttuu — Jarrunesteen varoitusvalo palaa tai on viallinen — Jarrunesteen pinnan varoituslaite toimii virheellisesti jarrunesteen pinnan ollessa liian alhaalla
1.1.11 Jäykät jarruputket	— Rikkoutumis- tai murtumisvaara — Putket tai liittimet eivät ole tiiviit — Vahingoittuneet tai liiallisesti syöpyneet — Sijoitettu väärin
1.1.12 Taipuisat jarruletkut	— Rikkoutumis- tai murtumisvaara — Vahingoittuneet, hankautuneet, jarruletkut ovat liian lyhyet, mutkalla — Letkut tai liittimet eivät ole riittävän tiiviit — Jarruletkut paisuvat liikaa paineen alaisina — Huokoisuutta
1.1.13 Jarrujen päällysteet (jarruhihnat, -palat)	— Erittäin kuluneet — Likaiset (öljyä, rasvaa jne.)
1.1.14 Jarrurummut, jarrulevyt	— Erittäin kuluneet, naarmuuntuneet, halkeamia, murtumia tai muuta turvallisuutta heikentäviä puutteita — Likaiset (öljyä, rasvaa jne.) — Jarrukilpi on huonosti kiinnitetty
1.1.15 Jarruvaijerit, tangot, jarrulaitteiden liitännät	— Vaijerit vahingoittuneet, kiertyneet — Erittäin kuluneet tai syöpyneet — Vaijerien tai tankojen liitoskohdat eivät ole riittävän pitävät — Vaijerien kiinnitys on puutteellinen — Jarrujärjestelmän liikkuminen on estynyt — Jarrulaitteiden liikkuminen on epänormaali virheellisen säädön tai liiallisen kulumisen vuoksi
1.1.16 Jarrujen toimilaitteet (sisältäen jousijarrut tai hydrauliset pyöräsylinterit)	— Murtuneet tai vahingoittuneet — Eivät ole riittävän tiiviit — Asennus virheellinen — Erittäin syöpyneet — Sylinterin liikepituus on liian suuri — Pölynsuojaus puuttuu tai on vahingoittunut
1.1.17 Kuormituksen mukaan automaattisesti säätävä jarrutuspaine	— Liitäntä viallinen — Sääto virheellinen — Juuttunut, ei toimi — Puuttuu
1.1.18 Automaattisesti säätävät jarruvivut	— Mekanismi on juuttunut tai liikkuu epänormaalisti liiallisen kulumisen tai virheellisen säädön vuoksi — Toimivat puutteellisesti

<i>Tarkastettavat/testattavat kohteet</i>	<i>Hylkäysperusteet</i>
1.1.19 Hidastinjärjestelmä (jos asennettu)	— Asennuksessa tai kiinnityksissä on puutteita — Toimii puutteellisesti
1.2 Käyttöjarrun suorituskyky ja teho	
1.2.1 Suorituskyky (asteittainen lisäys enimmäisvoimaan asti)	— Yhden tai useamman pyörän puuttuva tai riittämätön jarrutusvoima — Jarruteho missä tahansa pyörässä on alle 70 prosenttia toisen samalla akselilla olevan pyörän enimmäisjarrutehosta. Ajoneuvon liiallinen poikkeaminen suorasta linjasta testattaessa jarruja tiellä — Jarruteho ei ole portaattomasti muuttuva (nykimistä) — Liian pitkä vasteaika jossakin pyörässä — Jarrutehon liiallinen vaihtelu (rumpujen soikeus tai levyjen vääntyminen)
1.2.2 Teho	— Jarrutuskerroin suhteessa suurimpaan sallittuun massaun tai, puoliperävaunujen osalta, suhteessa sallittujen akselikuormien summaan (jos sen laskeminen on mahdollista) on alle: Vähimmäisjarrutusteho luokka 1: 50 prosenttia ⁽¹⁾ luokka 2: 43 prosenttia ⁽²⁾ luokka 3: 40 prosenttia ⁽³⁾ luokka 4: 50 prosenttia luokka 5: 45 prosenttia ⁽⁴⁾ luokka 6: 50 prosenttia — tai ajoneuvon valmistajan vahvistamia viitearvoja alempi jarrutuskerroin kyseiselle akselille ⁽⁵⁾
1.3 Toisiojarrun (hätäjarrun) suorituskyky ja teho (jos toteutettu erillisellä järjestelmällä)	
1.3.1 Suorituskyky	— Jarru ei toimi toisella puolella — Jarruteho missä tahansa pyörässä on alle 70 prosenttia toisen samalla akselilla olevan pyörän enimmäisjarrutehosta — Teho ei ole portaattomasti muuttuva (nykimistä) — Automaattinen jarrujärjestelmä ei toimi perävaunujen ollessa kyseessä
1.3.2 Teho	— Kaikkien ajoneuvoluokkien osalta 1.2.2. kohdassa tarkoitetun käyttöjarrun 50 prosenttia ⁽⁶⁾ alempi jarrutuskerroin suhteessa suurimpaan sallittuun massaun tai, puoliperävaunun osalta, suhteessa sallittujen akselipainojen summaan
1.4 Seisontajarrun suorituskyky ja teho	
1.4.1 Suorituskyky	— Jarru ei toimi toisella puolella
1.4.2 Teho	— Kaikkien ajoneuvoluokkien osalta alle 16 prosentin jarrutuskerroin suhteessa suurimpaan sallittuun massaun tai, moottoriajoneuvojen osalta, alle 12 prosentin jarrutuskerroin suhteessa ajoneuville sallittuun suurimpaan yhdistelmämassaan, jos se on edellistä suurempi
1.5 Hidastimen tai pakokaasujarrujärjestelmän suorituskyky	— Teho ei ole portaattomasti muuttuva (hidastin) — Viallinen

<i>Tarkastettavat/testattavat kohteet</i>	<i>Hylkäysperusteet</i>
1.6 Lukkiutumaton jarrutus	— Lukkiutumattomuuden varoituslaitteessa häiriö — Viallinen

⁽¹⁾ 48 prosenttia luokkaan 1 kuuluvien ajoneuvojen osalta, joissa ei ole ABS-jarruja tai joita varten on annettu tyyppihyväksyntä ennen 1 päivää lokakuuta 1991 (sellaisten ajoneuvojen liikkeelle laskemisen kieltämispäivä, joilla ei ole EY-tyyppihyväksyntää) (direktiivi 71/320/ETY).

⁽²⁾ 45 prosenttia vuoden 1988 jälkeen rekisteröityjen ajoneuvojen osalta, tai, jos kyseinen ajankohta on myöhempi, siitä päivästä alkaen, kun direktiivi 71/320/ETY on saatettu osaksi kansallista lainsäädäntöä.

⁽³⁾ 43 prosenttia vuoden 1988 jälkeen rekisteröityjen perävaunujen ja puoliperävaunujen osalta, tai, jos kyseinen ajankohta on myöhempi, siitä päivästä alkaen, kun direktiivi 71/320/ETY on saatettu osaksi kansallista lainsäädäntöä.

⁽⁴⁾ 50 prosenttia luokkaan 5 kuuluvien, vuoden 1988 jälkeen rekisteröityjen ajoneuvojen osalta, tai, jos kyseinen ajankohta on myöhempi, siitä päivästä alkaen, kun direktiivi 71/320/ETY on saatettu osaksi kansallista lainsäädäntöä.

⁽⁵⁾ Akselin viitearvo on jarrutusvoima (ilmaistuna newtoneina), joka on tarpeen tämän jarrutuskertoimen saavuttamiseksi, ottaen huomioon katsastuksessa mainittu ajoneuvon paino.

⁽⁶⁾ Luokkiin 2 ja 5 kuuluvien ajoneuvojen osalta hätäjarrun vähimmäistehon (ei kuulu direktiivin 71/320/ETY soveltamisalaan) on oltava 2,2 m/s².

LUOKKAAN 1, 2 JA 3 KUULUVAT AJONEUVOT	LUOKKAAN 4, 5 JA 6 KUULUVAT AJONEUVOT
2. Ohjaus ja ohjauspyörä	2. Ohjaus
2.1 Mekaaninen kunto	2.1 Mekaaninen kunto
2.2 Ohjauspyörä	2.2 Ohjauksen vällys
2.3 Ohjauksen vällys	2.3 Ohjausjärjestelmän kiinnitys
2.4 Pyörän laakerit	
3. Näkyvyys	3. Näkyvyys
3.1 Näkökenttä	3.1 Näkökenttä
3.2 Lasin kunto	3.2 Lasin kunto
3.3 Taustapeilit	3.3 Taustapeilit
3.4 Tuulilasin pyyhkimet	3.4 Tuulilasin pyyhkimet
3.5 Tuulilasin pesulaite	3.5 Tuulilasin pesulaite
4. Valaisimet, heijastimet ja sähkölaitteet	4. Valaisimet, heijastimet ja sähkölaitteet
4.1 Kauko- ja lähivalolamput	4.1 Kauko- ja lähivalolamput
4.1.1 Kunto ja toiminta	4.1.1 Kunto ja toiminta
4.1.2 Suuntaus	4.1.2 Suuntaus
4.1.3 Kytkimet	4.1.3 Kytkimet
4.1.4 Visuaalinen teho	
4.2 Sivuväläisimet ja ääriväläisimet	4.2 Seuraavien kunto ja toiminta, linssien kunto, väri ja visuaalinen teho:

LUOKKAAN 1, 2 JA 3 KUULUVAT AJONEUVOT	LUOKKAAN 4, 5 JA 6 KUULUVAT AJONEUVOT
4.2.1 Kunto ja toiminta	4.2.1 Sivu- ja takavalaisimet
4.2.2 Väri ja visuaalinen teho	4.2.2 Jarruvalaisimet
	4.2.3 Suuntavalaisimet
	4.2.4 Peruutusvalaisimet
	4.2.5 Sumuvalaisimet
	4.2.6 Takarekisterikilven valaisimet
	4.2.7 Heijastimet
	4.2.8 Hätävilkkuvalaisimet
4.3 Jarruvalaisimet	
4.3.1 Kunto ja toiminta	
4.3.2 Väri ja visuaalinen teho	
4.4 Suuntavalaisimet	
4.4.1 Kunto ja toiminta	
4.4.2 Väri ja visuaalinen teho	
4.4.3 Kytkimet	
4.4.4 Vilkkumistiheys	
4.5 Etu- ja takasumuvalaisimet	
4.5.1 Paikka	
4.5.2 Kunto ja toiminta	
4.5.3 Väri ja visuaalinen teho	
4.6 Peruutusvalaisimet	
4.6.1 Kunto ja toiminta	
4.6.2 Väri ja visuaalinen teho	

LUOKKAAN 1, 2 JA 3 KUULUVAT AJONEUVOT	LUOKKAAN 4, 5 JA 6 KUULUVAT AJONEUVOT
4.7 Takarekisterikilven valaisin	
4.8 Heijastimet — kunto ja väri	
4.9 Mittarit	
4.10 Vetoauton ja perävaunun tai puoliperävaunun väliset sähkökytkennät	
4.11 Sähköjohdot	
5. Akselit, pyörät, renkaat, jousitus	5. Akselit, pyörät, renkaat, jousitus
5.1 Akselit	5.1 Akselit
5.2 Pyörät ja renkaat	5.2 Pyörät ja renkaat
5.3 Jousitus	5.3 Jousitus
6. Alusta ja alustan lisälaitteet	6. Alusta ja alustan lisälaitteet
6.1 Alusta tai runko ja lisälaitteet	6.1 Alusta tai runko ja lisälaitteet
6.1.1 Yleinen kunto	6.1.1 Yleinen kunto
6.1.2 Pakoputkisto ja äänenvaimentimet	6.1.2 Pakoputkisto ja äänenvaimentimet
6.1.3 Polttoainesäiliö ja -putket	6.1.3 Polttoainesäiliö ja -putket
6.1.4 Alleajosuojan geometriset ominaisuudet ja kunto, raskas kalusto	6.1.4 Varapyörän teline
6.1.5 Varapyörän teline	6.1.5 Vetokoukun turvallisuus (jos sellainen on asennettu)
6.1.6 Vetoautojen, perävaunujen ja puoliperävaunujen kytkentämekanismi	
6.2 Ohjaamo ja vaunun kori	6.2 Vaunun kori
6.2.1 Yleinen kunto	6.2.1 Rakenteellinen kunto
6.2.2 Asennus	6.2.2 Ovet ja lukot
6.2.3 Ovet ja lukot	
6.2.4 Lattia	
6.2.5 Kuljettajan istuin	
6.2.6 Astinlaudat	
7. Muut varusteet	7. Muut varusteet
7.1 Turvavyöt	7.1 Kuljettajan istuimen asennus
7.2 Sammutin	7.2 Akun asennus
7.3 Lukot ja varashälytin	7.3 Äänimerkinantolaite
7.4 Varoituskolmio	7.4 Varoituskolmio
7.5 Ensiapupakkaus	7.5 Turvavyöt
7.5.1 Kiinnityksen turvallisuus	7.5.2 Väiden kunto
7.5.3 Toiminta	
7.6 Pyörän jarrukiila(t)	
7.7 Äänimerkinantolaite	

LUOKKAAN 1, 2 JA 3 KUULUVAT AJONEUVOT	LUOKKAAN 4, 5 JA 6 KUULUVAT AJONEUVOT
7.8 Nopeusmittari	
7.9 Ajopiirturi (olemassaolo ja sinetöinti)	
— Tarkastetaan ajopiirturin levyn kelpoisuus, jos asetuksessa (ETY) N:o 3821/85 ⁽¹⁾ niin vaaditaan — Epävarmoissa tapauksissa tarkastetaan, vastaako renkaan nimelliskehä tai mitta ajopiirturin levyssä olevaa merkintää — Tarkastetaan, jos mahdollista, että ajopiirturin sinetit ja muut mahdolliset ajopiirturin epäasiallisen käsittelyn estävät suojaukset ovat ehjät.	
7.10 Nopeudenrajoitin	
— Tarkastetaan, jos mahdollista, onko nopeudenrajoitin asennettu direktiivin 92/6/ETY ⁽²⁾ mukaisesti — Tarkastetaan nopeudenrajoittimen levyn kelpoisuus — Tarkastetaan, jos mahdollista, että nopeudenrajoittimen sinetit ja muut nopeudenrajoittimen epäasiallisen käsittelyn estävät suojaukset, jos sellaisia on, ovat ehjät — Tarkastetaan mahdollisuuksien mukaan, että nopeudenrajoittimella estetään direktiivin 92/6/ETY 2 ja 3 artiklassa mainittuja ajoneuvoja ylittämästä ennalta asetetut arvot.	
8. Haitat	8. Haitat
8.1 Melu	8.1 Melu

⁽¹⁾ Neuvoston asetus (ETY) N:o 3821/85, annettu 20 päivänä joulukuuta 1985, tieliikenteen valvontalaitteista (EYVL L 370, 31.12.1985, s. 8).

⁽²⁾ Neuvoston direktiivi 92/6/ETY, annettu 10 päivänä helmikuuta 1992, tiettyjen moottoriajoneuvoluokkien nopeudenrajoittimien asentamisesta ja käytöstä yhteisössä (EYVL L 57, 2.3.1992, s. 27).

LUOKKAAN 1, 2, 3, 4, 5 JA 6 KUULUVAT AJONEUVOT

8.2 Pakokaasupäästöt

8.2.1 Moottoriajoneuvot, jotka on varustettu ottomoottorilla (bensiinimoottorilla)

- a) Jos pakokaasupäästöjä ei ohjata kehittyneellä päästönohjausjärjestelmällä, kuten lambda-anturilla varustetulla kolmitoimisella katalysaattorilaitteistolla:

1. Pakojärjestelmän silmämääräinen tarkastus sen toteamiseksi, että se on täydellinen ja tyydyttävässä kunnossa ja ettei siinä ole vuotoja.
2. Valmistajan mahdollisesti asentaman päästönohjauslaitteen silmämääräinen tarkastus sen toteamiseksi, että se on täydellinen ja tyydyttävässä kunnossa ja ettei siinä ole vuotoja.

Moottorin käytyä kohtuullisen ajan (ottaen huomioon valmistajan suositukset) mitataan pakokaasujen hiilimonoksidipitoisuus (CO-pitoisuus) joutokäynnillä (kuormittamattomana).

Pakokaasujen suurin sallittu CO-pitoisuus on se, jonka ajoneuvon valmistaja on ilmoittanut. Jos tätä tietoa ei ole saatavilla tai jos jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset päättävät olla käyttämättä tätä tietoa viitearvona, CO-pitoisuus ei saa ylittää seuraavia arvoja:

- i) 4,5 tilavuusprosenttia ajoneuvoilla, jotka on rekisteröity tai otettu ensimmäisen kerran käyttöön sen päivämäärän, josta alkaen jäsenvaltiot vaativat, että ajoneuvot ovat direktiivin 70/220/ETY ⁽¹⁾ mukaisia, ja 1 päivän lokakuuta 1986 välisenä aikana;

⁽¹⁾ Neuvoston direktiivi 70/220/ETY, annettu 20 päivänä maaliskuuta 1970, moottoriajoneuvojen päästöjen aiheuttaman ilman pilaantumisen estämiseksi toteutettavia toimenpiteitä koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä (EYVL L 76, 6.4.1970, s. 1).

- ii) 3,5 tilavuusprosenttia ajoneuvoilla, jotka on rekisteröity tai otettu ensimmäisen kerran käyttöön 1 päivän lokakuuta 1986 jälkeen.
- b) Jos pakokaasupäästöjä ohjataan kehittyneellä päästönohjausjärjestelmällä kuten lambda-anturilla varustetulla kolmitoimisella katalysaattorilaitteistolla:
1. Pakojärjestelmän silmämääräinen tarkastus sen toteamiseksi, että se on täydellinen ja tyydyttävässä kunnossa ja ettei siinä ole vuotoja.
 2. Valmistajan mahdollisesti asentaman päästönohjauslaitteen silmämääräinen tarkastus sen toteamiseksi, että se on täydellinen ja tyydyttävässä kunnossa ja ettei siinä ole vuotoja.
 3. Ajoneuvon päästönohjausjärjestelmän tehon määrittäminen mittaamalla lambda-arvo ja pakokaasujen CO-pitoisuus 4 kohdan mukaisesti tai käyttämällä menetelmiä, joita valmistajat ovat ehdottaneet ja jotka on hyväksytty tyyppihyväksynnän yhteydessä. Ajoneuvon moottoria on kutakin tarkastusta varten käytettävä ajoneuvon valmistajan suositusten mukaisesti.
4. Pakoputken päästöt – raja-arvot

Pakokaasujen suurin sallittu CO-pitoisuus on se, jonka ajoneuvon valmistaja on ilmoittanut.

Jos tätä tietoa ei ole saatavilla, CO-pitoisuus ei saa ylittää seuraavia arvoja:

- i) Mittaus moottorin joutokäyntikierrosluvulla:

Pakokaasujen CO-pitoisuus saa olla enintään 0,5 tilavuusprosenttia, ja ajoneuvoilla, jotka on tyyppihyväksytty direktiivin 70/220/ETY liitteessä I olevassa 5.3.1.4 kohdassa olevan taulukon rivillä A tai rivillä B annettujen raja-arvojen mukaisesti, CO-pitoisuus saa olla enintään 0,3 tilavuusprosenttia. Jos vastaavuus direktiivin 70/220/ETY kanssa ei ole mahdollista, edellä mainittua sovelletaan ajoneuvoihin, jotka on rekisteröity tai otettu ensimmäisen kerran käyttöön 1 päivän heinäkuuta 2002 jälkeen.

- ii) Mittaus korkealla joutokäyntikierrosluvulla (kuormittamattomana) moottorin kierrosluvun ollessa vähintään 2 000 min⁻¹:

CO-pitoisuus saa olla enintään 0,3 tilavuusprosenttia, ja ajoneuvoilla, jotka on tyyppihyväksytty direktiivin 70/220/ETY liitteessä I olevassa 5.3.1.4 kohdassa olevan taulukon rivillä A tai rivillä B annettujen raja-arvojen mukaisesti, CO-pitoisuus saa olla enintään 0,2 tilavuusprosenttia. Jos vastaavuus direktiivin 70/220/ETY kanssa ei ole mahdollista, edellä mainittua sovelletaan ajoneuvoihin, jotka on rekisteröity tai otettu ensimmäisen kerran käyttöön 1 päivän heinäkuuta 2002 jälkeen.

Lambda: $1 \pm 0,03$ tai valmistajan erittelyn mukainen.

- iii) Niiden moottoriajoneuvojen osalta, jotka on varustettu sisäisellä valvontajärjestelmällä (OBD-järjestelmällä) direktiivin 70/220/ETY mukaisesti, jäsenvaltiot voivat edellä i alakohdassa esitetyn testin vaihtoehtona varmistaa päästönohjausjärjestelmän oikean toiminnan OBD-laitteen asianmukaisen lukeman avulla ja tarkistamalla samanaikaisesti, että OBD-järjestelmä toimii moitteettomasti.

8.2.2 Dieselmoottorilla varustetut moottoriajoneuvot

- a) Pakokaasujen sameuden mittaus vapaassa kiihdytyksessä (ilman kuormaa tyhjäkäynnistä ruiskutuksen katkaisun kierrosnopeuteen) vaihde vapaalla ja kytkin kytkettynä.
- b) Ajoneuvon esivalmistelu:
1. Ajoneuvo voidaan testata ilman esivalmistelua, mutta turvallisuussyistä olisi tarkistettava, että moottori on saavuttanut käyntilämpötilan ja että se on mekaanisesti tyydyttävässä kunnossa.
 2. Jäljempänä d alakohdan 5 alakohdassa tarkoitettuja tapauksia lukuun ottamatta ajoneuvoa ei voida hylätä, ellei sitä ole esivalmisteltu seuraavien vaatimusten mukaisesti:
 - i) Moottorin on saavutettava täysi käyntilämpötila, joka on esimerkiksi öljynmittapuikon putkesta anturilla mitattava moottoriöljyn lämpötila, jonka on oltava vähintään 80 °C, tai normaali käyntilämpötila, jos se on tätä alhaisempi, taikka infrapunasäteilyn perusteella mitattava sylinteriryhmän lämpötila, jonka on oltava vähintään edellä mainittua vastaava lämpötila. Jos tämä mittaus on ajoneuvon kokoonpanosta johtuen epäkäytännöllinen, ajoneuvon normaali käyntilämpötila voidaan määrittää muilla tavoin, esimerkiksi moottorin tuulettimen toiminnasta.
 - ii) Pakojärjestelmä on puhdistettava vähintään kolmella vapaan kiihdytyksen sykliä tai vastaavalla menetelmällä.
- c) Testimenettely:
1. Valmistajan mahdollisesti asentaman päästönohjauslaitteen silmämääräinen tarkastus sen toteamiseksi, että se on täydellinen ja tyydyttävässä kunnossa ja ettei siinä ole vuotoja.
 2. Moottorin ja mahdollisen turboahtimen on oltava tyhjäkäynnillä ennen kunkin vapaan kiihdytyksen syklin alkua. Raskaiden dieselmoottoareiden osalta tämä merkitsee sitä, että kaasupolkimen päästämisen jälkeen on odotettava vähintään 10 sekuntia.

3. Kunkin vapaan kiihdytyksen syklin aloittamiseksi kaasupoljin on painettava pohjaan nopeasti ja portaattomasti (alle sekunnissa) mutta ei liian voimakkaasti, jotta ruiskutuspumppun syöttö olisi mahdollisimman suuri.
4. Kunkin vapaan kiihdytyksen syklin aikana moottorin on ennen kaasupolkimen päästämistä saavutettava ruiskutuksen katkaisun kierrosnopeus tai automaattivaihteistolla varustettujen ajoneuvojen osalta valmistajan ilmoittama kierrosnopeus tai, jos tätä tietoa ei ole saatavilla, kaksi kolmasosaa ruiskutuksen katkaisun kierrosnopeudesta. Tämä voidaan todentaa esimerkiksi seuraamalla moottorin nopeutta tai antamalla kaasupolkimen ensimmäisen painamisen ja päästämisen välillä kulua riittävä aika, jonka olisi oltava liitteessä I määriteltyihin luokkiin 1 ja 2 kuuluvien ajoneuvojen osalta vähintään kaksi sekuntia.

d) Raja-arvot

1. Konsentraation taso saa olla enintään taso, joka on kirjattu direktiivin 72/306/ETY⁽¹⁾ mukaiseen kilpeen.
2. Jos tätä tietoa ei ole saatavilla tai jos jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset päättävät olla käyttämättä tätä tietoa viitearvona, konsentraation taso ei saa ylittää valmistajan ilmoittamaa tasoa tai absorptiokertoimen raja-arvoja, jotka ovat seuraavat:

tai direktiivin 70/220/ETY myöhemmissä muutoksissa annettuja raja-arvoja tai direktiivin 88/77/ETY myöhemmissä muutoksissa annettuja raja-arvoja tai vastaavia arvoja, kun käytetään EY-tyyppihyväksynnässä käytetystä laitteistosta poikkeavaa laitteistotyyppiä.

— vapaasti hengittävillä dieselmootoreilla = $2,5 \text{ m}^{-1}$,

— turboahtimella varustetuilla dieselmootoreilla = $3,0 \text{ m}^{-1}$,

— raja-arvoa $1,5 \text{ m}^{-1}$ sovelletaan seuraaviin ajoneuvoihin, jotka on tyyppihyväksytty käyttämällä raja-arvoja, jotka on annettu

- a) direktiivin 70/220/ETY liitteessä I olevassa 5.3.1.4 kohdassa olevan taulukon rivillä B – (dieselmootorilla varustettu kevyt ajoneuvo – Euro 4);
- b) direktiivin 88/77/ETY⁽²⁾ liitteessä I olevassa 6.2.1 kohdassa olevien taulukoiden rivillä B1 – (dieselmootorilla varustettu raskas ajoneuvo – Euro 4);
- c) direktiivin 88/77/ETY liitteessä I olevassa 6.2.1 kohdassa olevien taulukoiden rivillä B2 – (dieselmootorilla varustettu raskas ajoneuvo – Euro 5);
- d) direktiivin 88/77/ETY liitteessä I olevassa 6.2.1 kohdassa olevien taulukoiden rivillä C – (raskas ajoneuvo – erittäin ympäristöystävällinen ajoneuvo);

tai direktiivin 70/220/ETY myöhemmissä muutoksissa annettuja raja-arvoja tai direktiivin 88/77/ETY myöhemmissä muutoksissa annettuja raja-arvoja tai vastaavia arvoja, kun käytetään EY-tyyppihyväksynnässä käytetystä laitteistosta poikkeavaa laitteistotyyppiä.

Jos vastaavuus direktiivin 70/220/ETY liitteessä I olevan 5.3.1.4 kohdan tai direktiivin 88/77/ETY liitteessä I olevan 6.2.1 kohdan kanssa ei ole mahdollista, edellä mainittua sovelletaan ajoneuvoihin, jotka on rekisteröity tai otettu ensimmäisen kerran käyttöön 1 päivän heinäkuuta 2008 jälkeen.

3. Ennen 1 päivää tammikuuta 1980 rekisteröidyt tai ensimmäistä kertaa käyttöön otetut ajoneuvot vapautetaan näistä vaatimuksista.
4. Ajoneuvo on hylättävä ainoastaan siinä tapauksessa, että vähintään viimeisten kolmen vapaan kiihdytyksen syklin aritmeettinen keskiarvo ylittää raja-arvon. Keskiarvo voidaan laskea siten, ettei huomioon oteta sellaisia mahdollisia mittauksia, joiden tulokset poikkeavat huomattavasti mitatusta keskiarvosta, tai käyttämällä muuta tilastolaskentamenetelmää, jossa otetaan huomioon mitattujen arvojen hajonta. Jäsenvaltiot voivat määrätä testisykliä enimmäismäärän.

⁽¹⁾ Neuvoston direktiivi 72/306/ETY, annettu 2 päivänä elokuuta 1972, ajoneuvojen dieselmootoreiden päästöjen vähentämiseksi toteutettavia toimenpiteitä koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä (EYVL L 190, 20.8.1972, s. 1).

⁽²⁾ Neuvoston direktiivi 88/77/ETY, annettu 3 päivänä joulukuuta 1987, ajoneuvojen puristussytytysmootoreiden kaasumaisten ja hiukasmaisten päästöjen sekä ajoneuvoissa käytettävien maa- tai nestekaasulla toimivien ottomootoreiden kaasupäästöjen torjumiseksi toteutettavia toimenpiteitä koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä (EYVL L 36, 9.2.1988, s. 33).

5. Tarpeettoman testauksen välttämiseksi jäsenvaltiot voivat 8.2.2 kohdan d alakohdan 4 alakohdan säännöksistä poiketen hylätä sellaiset ajoneuvot, joiden osalta alle kolmen vapaan kiihdytyksen syklin tai 8.2.2 kohdan b alakohdan 2 alakohdan ii alakohdassa määritellyn puhdistussyklin (tai vastaavan) jälkeen on mitattu arvoja, jotka ylittävät huomattavasti raja-arvot. Niin ikään tarpeettoman testauksen välttämiseksi jäsenvaltiot voivat 8.2.2 kohdan d alakohdan 4 alakohdan säännöksistä poiketen hyväksyä sellaiset ajoneuvot, joiden osalta alle kolmen vapaan kiihdytyksen syklin tai 8.2.2 kohdan b alakohdan 2 alakohdan ii alakohdassa määritellyn puhdistussyklin (tai vastaavan) jälkeen on mitattu arvoja, jotka alittavat huomattavasti raja-arvot.

8.2.3 Tarkastuslaitteisto

Ajoneuvopäästöt tarkastetaan käyttäen laitteistoa, joka on suunniteltu määrittämään tarkasti, ovatko päästöt säädettyjen tai valmistajan ilmoittamien raja-arvojen mukaisia.

- 8.2.4 Jos EY-tyyppihyväksynnän yhteydessä todetaan, ettei ajoneuvotyyppi täytä tässä direktiivissä säädettyjä raja-arvoja, jäsenvaltiot voivat asettaa kyseiselle ajoneuvotyyppille korkeampia raja-arvoja valmistajan toimittamien todisteiden perusteella. Niiden on viipymättä ilmoitettava tästä komissiolle, joka puolestaan ilmoittaa asiasta muille jäsenvaltioille.

LUOKKAAN 1, 2 JA 3 KUULUVAT AJONEUVOT	LUOKKAAN 4, 5 JA 6 KUULUVAT AJONEUVOT
8.3 Radiohäiriöiden vaimennus	
9. Julkisten kulkuneuvojen lisäkatsastukset	
9.1 Hätäuloskäynti/hätäuloskäynnit (mukaan lukien ikkunoiden rikkomiseen tarkoitetut vasarat), hätäuloskäynnin/hätäuloskäynnit osoittavat kyltit	
9.2 Lämmitysjärjestelmä	
9.3 Ilmanvaihtojärjestelmä	
9.4 Istuimien sijoittelu	
9.5 Sisävalaistus	
10. Ajoneuvon tunnistus	10. Ajoneuvon tunnistus
10.1 Rekisterikilpi	10.1 Rekisterikilpi
10.2 Alustan numero	10.2 Alustan numero

LIITE III

A OSA

**Kumottu direktiivi ja luettelo sen muutoksista
(10 artiklassa tarkoitettut)**

Neuvoston direktiivi 96/96/EY
(EYVL L 46, 17.2.1997, s. 1).

Komission direktiivi 1999/52/EY
(EYVL L 142, 5.6.1999, s. 26).

Komission direktiivi 2001/9/EY
(EYVL L 48, 17.2.2001, s. 18).

Komission direktiivi 2001/11/EY
(EYVL L 48, 17.2.2001, s. 20).

Komission direktiivi 2003/27/EY
(EUVL L 90, 8.4.2003, s. 41).

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus
(EY) N:o 1882/2003
(EUVL L 284, 31.10.2003, s. 1).

Ainoastaan liitteessä III oleva 68 kohta

B OSA

**Määräajat kansallisen lainsäädännön osaksi saattamiselle
(10 artiklassa tarkoitettut)**

Direktiivi	Määräaika kansallisen lainsäädännön osaksi saattamiselle
96/96/EY	9 päivä maaliskuuta 1998
1999/52/EY	30 päivä syyskuuta 2000
2001/9/EY	9 päivä maaliskuuta 2002
2001/11/EY	9 päivä maaliskuuta 2003
2003/27/EY	1 päivä tammikuuta 2004

LIITE IV

VASTAAVUUSTAULUKKO

Direktiivi 96/96/EY	Tämä direktiivi
1–4 artikla	1–4 artikla
5 artiklan johdantolause	5 artiklan johdantolause
5 artiklan ensimmäinen–seitsemäs luetelmakohta	5 artiklan a–g alakohhta
6 artikla	—
7 artikla	6 artiklan 1 kohta
—	6 artiklan 2 kohta
8 artiklan 1 kohta	7 artiklan 1 kohta
8 artiklan 2 kohdan ensimmäinen alakohhta	7 artiklan 2 kohta
8 artiklan 2 kohdan toinen alakohhta	—
8 artiklan 3 kohta	—
9 artiklan 1 kohta	—
9 artiklan 2 kohta	8 artikla
10 artikla	—
11 artiklan 1 kohta	—
11 artiklan 2 kohta	9 artikla
11 artiklan 3 kohta	—
—	10 artikla
12 artikla	11 artikla
13 artikla	12 artikla
Liitteet I ja II	Liitteet I ja II
Liitteet III ja IV	—
—	Liite III
—	Liite IV