

FI

FI

FI



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 29.2.2008
KOM(2008) 100 lopullinen

2008/0044 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI .../.../EY,

annettu [...],

moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen Ö katsastuksesta Ö

Ö (ETA:n kannalta merkityksellinen teksti) Ö

(komission esittämä)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVIKSI .../.../EY

annettu [...]

mootoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen katsastuksesta

(Uudelleenlaatiminen)

PERUSTELUT

1. Komissio on 1 päivänä huhtikuuta 1987 tekemällään päätöksellä¹ antanut henkilöstölleen ohjeet toteuttaa säädösten kodifiointi viimeistään sen jälkeen, kun niitä on muutettu kymmenen kertaa. Komissio on lisäksi korostanut, että tämä on vähimmäissääntö, sillä yhteisön oikeuden selkeyden ja ymmärrettävyyden edistämiseksi yksiköiden olisi pyrittävä kodifioimaan niiden vastuulla olevat tekstit mahdollisimman lyhyin väliajoin.
2. Komissio on aloittanut moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen katsastusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 20 päivänä joulukuuta 1996 annetun neuvoston direktiivin 96/96/EY² kodifioinnin. Uudella direktiivillä oli tarkoitus korvata siihen sisällytetyt säädökset³.
3. Menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehtyä päätöstä 1999/468/EY⁴ on muutettu päätöksellä 2006/512/EY, jolla otettiin käyttöön valvonnan käsittävä sääntelymenettely sellaisten laajakantoisten toimenpiteiden osalta, joilla muutetaan perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä noudattaen annetun perussäädöksen muita kuin keskeisiä osia, myös poistamalla joitakin niistä tai täydentämällä perussäädöstä lisäämällä uusia muita kuin keskeisiä osia.
4. Päätöstä 2006/512/EY koskevan Euroopan parlamentin, neuvoston ja komission yhteisen lausuman⁵ mukaan, jotta tätä uutta menettelyä voidaan soveltaa jo voimassa oleviin perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä noudattaen annettuihin säädöksiin, niitä on mukautettava niihin sovellettavia menettelyjä noudattaen.
5. Sen vuoksi on aiheellista muuttaa direktiivin 96/96/EY kodifiointi uudelleenlaadinnaksi, jotta voidaan tehdä tarvittavat muutokset valvonnan käsittävän sääntelymenettelyn sisällyttämiseksi siihen.

¹ KOM(87) 868 PV.

² Toteutettu Euroopan parlamentille ja neuvostolle annetun komission tiedonannon – Yhteisön säännösten kodifiointi, KOM(2001) 645 lopullinen – mukaisesti.

³ Katso tämän ehdotuksen liitteessä III oleva A osa.

⁴ EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23, päätös sellaisena kuin se on muutettuna päätöksellä 2006/512/EY (EUVL L 200, 22.7.2006, s. 11).

⁵ EUVL C 255, 21.10.2006, s. 1.

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI .../.../EY,

annettu [...],

moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen ☒ katsastuksesta ☒

☒ (ETA:n kannalta merkityksellinen teksti) ☒

EUROOPAN UNIONIN EUROOPAN PARLAMENTTI JA NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen ☒ 71 ☒ artiklan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen¹,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon²,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon³,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä⁴,

sekä katsovat seuraavaa:

↓ uusi

(1) Moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen katsastusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 20 päivänä joulukuuta 1996 annettua neuvoston direktiiviä 96/96/EY⁵ on muutettu useita kertoja ja huomattavilta osilta⁶. Koska uusia muutoksia tehdään mainittuun direktiiviin, se olisi selkeyden vuoksi uudelleenlaadittava.

¹ EYVL C [...], [...], s. [...].

² EYVL C [...], [...], s. [...].

³ EYVL C [...], [...], s. [...].

⁴ EYVL C [...], [...], s. [...].

⁵ EYVL L 46, 17.2.1997, s. 1, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 1882/2003 (EUVL L 284, 31.10.2003, s. 1).

⁶ Katso liitteessä III oleva A osa.

↓ 96/96/EY johdanto-osan
2 kappale

- (2) Yhteisen liikennepolitiikan mukaisesti tieliikenteen on sujuttava yhteisössä sekä turvallisuuden että jäsenvaltioissa toimivien liikenteenharjoittajien kilpailuedellytysten kannalta mahdollisimman edullisissa olosuhteissa.

↓ 96/96/EY johdanto-osan
3 kappale

- (3) Tieliikenteen kasvu ja siitä johtuva vaaran ja haittojen lisääntyminen aiheuttavat kaikissa jäsenvaltioissa samantapaisia ja yhtä vakavia turvallisuusongelmia.

↓ 96/96/EY johdanto-osan
6 kappale

- (4) Ajoneuvon käytössäoloaikana suoritettavien tarkastusten on oltava suhteellisen helppoja, nopeita ja edullisia.

↓ 96/96/EY johdanto-osan
7 kappale (mukautettu)

- (5) ☒ Tässä direktiivissä ☒ lueteltujen kohteiden tarkastamiseen käytettävät yhteisön vähimmäisstandardit ja -menetelmät olisi sen vuoksi määriteltävä erityisdirektiiveissä.

↓ 96/96/EY johdanto-osan
9 kappale

- (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 katsastusten mukauttamista tekniseen kehitykseen käsittelevässä komiteassa.

↓ 96/96/EY johdanto-osan
10 kappale (mukautettu)

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

↓ 96/96/EY johdanto-osan
15 kappale

- (8) Kaikki ajoneuvojen katsastuksen asianomaiset osapuolet tunnustavat, että käytetty tarkastusmenetelmä ja erityisesti se, onko ajoneuvo kuormattu, osittain kuormattu tai tyhjä tarkastushetkellä, voivat vaikuttaa katsastuksesta vastaavien viranomaisten jarrujärjestelmän toimintavarmuudesta tekemän arvion luotettavuuteen.

↓ 96/96/EY johdanto-osan
16 kappale (mukautettu)

- (9) Jarrutusvoiman viitearvojen vahvistaminen ajoneuvon kuormitustason mukaan lisäksi tämän arvioon luotettavuutta, ja tällä direktiivillä sallittaisiin tällainen tarkastaminen kullekin ajoneuvoluokalle vahvistettuja vähimmäissuorituskyky-standardeja koskevien tarkastusten sijaan.

↓ 96/96/EY johdanto-osan
17 kappale (mukautettu)

- (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 annetun neuvoston direktiivin 71/320/ETY ⁷] mukaisesti. Tiedyt ajoneuvotyypit on kuitenkin hyväksytty mainitun direktiivin vaatimuksista mahdollisesti poikkeavien kansallisten standardien mukaisesti.

↓ 96/96/EY johdanto-osan
18 kappale

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

↓ 96/96/EY johdanto-osan
19 kappale

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

↓ 96/96/EY johdanto-osan
20 kappale

- (13) Tällä direktiivillä on tarkoitus pitää säännöllisten tarkastusten avulla päästöt alhaisina ajoneuvon koko käyttöajan ja varmistaa, että voimakkaasti saastuttavat ajoneuvot poistetaan liikenteestä, kunnes ne ovat asianmukaisessa kunnossa.

↓ 96/96/EY johdanto-osan
21 kappale

- (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.

⁷ EYVL L 202, 6.9.1971, s. 37, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 2006/96/EY (EUVL L 363, 20.12.2006, s. 81).

↓ 96/96/EY johdanto-osan
22 kappale

- (15) Dieselmootoreiden osalta katsotaan, että pakokaasujen läpinäkyvyyden mittaus kertoo riittävästi ajoneuvon päästöihin liittyvästä kunnosta.

↓ 96/96/EY johdanto-osan
23 kappale

- (16) Bensiinikäyttöisten ottomootoreiden osalta katsotaan, että joutokäynnillä suoritettu ajoneuvon pakoputkesta tulevien hiilimonoksidipäästöjen mittaus kertoo riittävästi ajoneuvon päästöihin liittyvästä kunnosta.

↓ 96/96/EY johdanto-osan
24 kappale

- (17) Päästöjen tarkastusten perusteella hylättyjen ajoneuvojen osuus voi olla korkea sellaisten ajoneuvojen osalta, joita ei ole säännöllisesti huollettu.

↓ 96/96/EY johdanto-osan
25 kappale

- (18) Sellaisten bensiinimootorilla varustettujen ajoneuvojen, joiden tyyppihyväksyntästandardeissa määrätään, että ne olisi varustettava kehittyneellä päästönohjauksjärjestelmällä, kuten *lambda*-anturilla ohjatulla kolmitoimisella katalysaattorilaitteistolla, säännöllisten päästötarkastusten standardien on oltava ankarampia kuin tavanomaisten ajoneuvojen.

↓ 2001/9/EY johdanto-osan
4 kappale (mukautettu)

- (19) Moottoriajoneuvojen päästöjen aiheuttaman ilman pilaantumisen ehkäisemiseksi toteutettavista toimenpiteistä ja neuvoston direktiivin 70/220/ETY muuttamisesta 13 päivänä lokakuuta 1998 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 98/69/EY⁸ säädetään, että vuodesta 2000 on otettava käyttöön bensiinikäyttöisten henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen sisäiset valvontajärjestelmät (OBD-järjestelmät), joilla seurataan ajoneuvon päästöjen valvontajärjestelmän toimintaa käytössä. Uusien dieselkäyttöisten ajoneuvojen OBD-järjestelmät ☒ otettiin käyttöön vuonna ☒ 2003.

⁸ EYVL L 350, 28.12.1998, s. 1 ☒, direktiivi kumotaan 2 päivänä tammikuuta 2013 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 715/2007 (EUVL L 171, 29.6.2007, s. 1) ☒.

↓ 96/96/EY johdanto-osan
26 kappale

- (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.

↓ 2001/11/EY johdanto-osan
4 kappale

- (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.

↓ 2001/11/EY johdanto-osan
5 kappale (mukautettu)

- (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 2135/98⁹ mukaisesti. Kyseiset laitteet on asennettu uusiin ajoneuvoihin vuodesta 2003.

↓ 96/96/EY johdanto-osan
32 kappale

- (23) Takseja ja sairasautoja koskevat samat tekniset vaatimukset kuin henkilöautoja; tarkastettavat kohteet voivat sen vuoksi olla samankaltaiset, vaikka tarkastusten suoritusiheyks vaihtelisi.

↓ 96/96/EY johdanto-osan
13 kappale

- (24) Jäsenvaltioiden on kunkin oman toimivaltansa puitteissa valvottava ajoneuvoille suoritettavien katsastusten laatua ja menettelytapoja.

⁹ EYVL L 274, 9.10.1998, s. 1, asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 561/2006 (EUVL L 102, 11.4.2006, s. 1).

↓ 96/96/EY johdanto-osan
14 kappale

(25) Komission olisi tarkastettava tämän direktiivin käytännön täytäntöönpanoa.

↓ 96/96/EY johdanto-osan
33 kappale (mukautettu)

(26) ☒ Koska tämän suunnitellun toiminnan tavoitteita katsastuksia koskevan sääntelyn yhdenmukaistamiseksi, liikenteenharjoittajien välisen kilpailun vääristymisen estämiseksi ja ajoneuvojen asianmukaisen katsastamisen ja huoltamisen takaamiseksi jäsenvaltiot eivät pysty saavuttamaan, vaan tavoitteeseen päästään toimen laajuuden vuoksi paremmin yhteisön tasolla, yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa määrätyn toissijaisuusperiaatteen nojalla. Mainitussa artiklassa määrätyn suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tällä direktiivillä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen tämän tavoitteen saavuttamiseksi. ☒

↓ uusi

(27) Tämän direktiivin täytäntöönpanemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY¹⁰ säännösten mukaisesti.

(28) Komissiolle olisi erityisesti siirrettävä toimivalta tehdä mukautukset, jotka ovat tarpeen erityisdirektiiveissä määriteltyjen vähimmäisstandardien ja menetelmien mukauttamiseksi tekniikan kehitykseen. Koska nämä toimenpiteet ovat laajakantoisia ja niiden tarkoituksena on muuttaa näiden direktiivien muita kuin keskeisiä osia, niistä on päätettävä 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,

¹⁰ EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23, päätös sellaisena kuin se on muutettuna päätöksellä 2006/512/EY (EUVL L 200, 22.7.2006, s. 11).

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 määräaikaisten 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 säädetyt 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 tarpeellisiksi 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 säännösten 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 ajoneuvot 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:

- a) aikaistaa ensimmäisen pakollisen katsastuksen määräaikaa ja tarvittaessa määrätä ajoneuvon katsastettavaksi ennen rekisteröintiä;
- b) lyhentää kahden peräkkäisen pakollisen katsastuksen välistä aikaa;
- c) määrätä vapaaehtoisten varusteiden katsastuksen pakolliseksi;
- d) lisätä tarkastettavia kohteita;
- e) ulottaa pakolliset määräaikaiset katsastukset koskemaan muita ajoneuvoluokkia;
- f) määrätä erityisiä lisäkatsastuksia;
- g) asettaa alueellaan rekisteröityjen ajoneuvojen jarrujärjestelmille liitteessä II esitettyjä vaatimuksia tiukempia vähimmäissuorituskykystandardeja ja sisällyttää katsastukseen jarrutarkastuksen suuremmalla kuormituksella sillä edellytyksellä, että nämä standardit eivät ylitä niitä, joita sovellettiin ajoneuvotyyppin alkuperäisessä tyyppihyväksynnässä.

III LUKU

Loppusäännökset

↓ 96/96/EY 7 artikla
⇒ uusi

6 artikla

1. Neuvosto antaa määräenemmistöllä komission ehdotuksesta liitteessä II lueteltujen kohteiden tarkastamisessa noudatettavien vähimmäisstandardien ja -menetelmien määrittämiseksi tarvittavat erityisdirektiivit.

2. ⇒ Komissio antaa ⇐ muutokset, jotka ovat tarpeen erityisdirektiiveissä määriteltyjen standardien ja menetelmien mukauttamiseksi tekniikan kehitykseen.

⇒ Näistä toimenpiteistä, joilla on tarkoitus muuttaa mainitun direktiivin muita kuin keskeisiä osia, ⇐ päätetään 7 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua ⇒ valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä ⇐ noudattaen.

↓ 1882/2003 3 artikla ja liitteessä III oleva 68 kohta (mukautettu)
⇒ uusi

7 artikla

1. Komissiota avustaa moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen katsastusta koskevan direktiivin mukauttamista tekniseen kehitykseen käsittelevä komitea, jäljempänä 'komitea'.

2. Jos tähän ☒ kohtaan ☒ viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY ⇒ 5 a artiklan 1-4 kohdassa ⇐ ja 7 artiklassa säädettyä menettelyä ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan.

~~Päätöksen 1999/468/EY 5 artiklan 6 kohdassa tarkoitettu määräaika vahvistetaan kolmeksi kuukaudeksi.~~

~~3. Komitea vahvistaa työjärjestyksensä.~~

↓ 96/96/EY 9 artikla

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.

↓ 96/96/EY 11 artikla

9 artikla

Jäsenvaltioiden on toimitettava tämän direktiivin soveltamisalalla 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 kuitenkaan 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.

↓ 96/96/EY 12 artikla

11 artikla

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

↓ 96/96/EY 13 artikla

12 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä [...]

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies
[...]

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja
[...]

LIITE I

**KATSASTETTAVAT AJONEUVOLUOKAT JA KATSASTUSTEN
TOISTUMISTIHEYS**

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 kohdat, jos nämä koskevat katsastettavan ajoneuvon kyseisessä jäsenvaltiossa pakollisia varusteita.

Tässä liitteessä määrätyt tarkastukset voidaan suorittaa 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 tarkastuksissa saatujen testitulosten on vastattava mahdollisimman pitkälle [direktiivissä 71/320/ETY] vahvistettuja teknisiä vaatimuksia.

<i>Tarkastettavat/testattavat kohteet</i>	<i>Hylkäysperusteet</i>
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 karhennuspäällyys puuttuu, on huonosti kiinnitetty tai kulunut

<p>1.1.3. Alipainepumppu tai kompressori ja painesäiliöt</p>	<ul style="list-style-type: none"> – 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
<p>1.1.4. Alhaisen paineen varoitusmerkki tai painemittari</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Varoitusmerkki tai painemittari on viallinen
<p>1.1.5. Käsikäyttöinen jarruventtiili</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Murtunut tai vahingoittunut, erittäin kulunut – Venttiili on viallinen – Venttiilikaran tai venttiiliyksikön käyttövarmuus on puutteellinen – Järjestelmä ei ole tiivis, liitokset ovat huonot – Epätydyttävä toiminta
<p>1.1.6. Seisontajarru, sen käyttövipu, käyttövivun lukituslaite</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Lukitus ei pidä kunnolla – Vivun akseli tai lukitusmekanismi on liian kulunut – Vivun liikekulma on liian suuri (virheellinen säätö)
<p>1.1.7. Jarruventtiilit (poljinventtiilit, pikapäästöventtiilit, säätöventtiilit jne.)</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Vahingoittuneet, ei riittävän tiiviit – Kompressori päästää liikaa öljyä – Viallinen kiinnitys tai kannatin – Jarruneste vuotaa
<p>1.1.8. Perävaunun jarrujen letkujen liittimet</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Erotusventtiilit tai itsesulkeutuva venttiili viallinen – Viallinen kiinnitys tai asennus – Ei riittävän tiiviit

1.1.9. Painevaraaja, painesäiliö	<ul style="list-style-type: none"> – Vahingoittunut, syöpynyt, ei riittävän tiivis – Tyhjennyslaite tehoton – Väärin tai huonosti kiinnitetty
1.1.10. Servojarru, pääsylinteri (hydraulijärjestelmät)	<ul style="list-style-type: none"> – 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	<ul style="list-style-type: none"> – Rikkoutumis- tai murtumisvaara – Putket tai liittimet eivät ole tiiviit – Vahingoittuneet tai liiallisesti syöpyneet – Sijoitettu väärin
1.1.12. Taipuisat jarruletkut	<ul style="list-style-type: none"> – 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)	<ul style="list-style-type: none"> – Erittäin kuluneet – Likaiset (öljyä, rasvaa jne.)

1.1.14. Jarrurummut, jarrulevyt	<ul style="list-style-type: none"> – 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	<ul style="list-style-type: none"> – 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)	<ul style="list-style-type: none"> – 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	<ul style="list-style-type: none"> – Liitântä viallinen – Sääto virheellinen – Juuttunut, ei toimi – Puuttuu
1.1.18. Automaattisesti säätävät jarruvivut	<ul style="list-style-type: none"> – Mekanismi on juuttunut tai liikkuu epänormaalisti liiallisen kulumisen tai virheellisen säädön vuoksi – Toimivat puutteellisesti

1.1.19. Hidastinjärjestelmä (jos asennettu)	<ul style="list-style-type: none"> – Asennuksessa tai kiinnityksissä on puutteita – Toimii puutteellisesti
1.2. Käyttöjarrun suorituskyky ja teho	
1.2.1. Suorituskyky (asteittainen lisäys enimmäisvoimaan asti)	<ul style="list-style-type: none"> – Jarrutuskerroin suhteessa suurimpaan sallittuun massaan tai, puoliperävaunujen osalta, suhteessa sallittujen akselikuormien summaan (jos sen laskeminen on mahdollista) on alle: – 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)

<p>1.2.2. Teho</p>	<p>– Jarrutuskerroin suhteessa suurimpaan sallittuun massaan tai, puoliperävaunujen osalta, suhteessa sallittujen akselikuormien summaan (jos sen laskeminen on mahdollista) on alle:</p> <p>Vähimmäisjarrutusteho</p> <p>luokka 1 50 prosenttia¹</p> <p>luokka 2 43 prosenttia²</p> <p>luokka 3 40 prosenttia³</p> <p>luokka 4 50 prosenttia</p> <p>luokka 5 45 prosenttia⁴</p> <p>luokka 6 50 prosenttia</p> <p>tai</p> <p>– ajoneuvon valmistajan vahvistamia viitearvoja alempi jarrutuskerroin kyseiselle akselille⁵</p>
<p>1.3. Toisiojarrun (häätäjarrun) suorituskyky ja teho (jos toteutettu erillisellä järjestelmällä)</p>	

¹ 48 prosenttia luokkaan 1 kuuluvien ajoneuvojen osalta, joissa ei ole ABS-jarruja, tai jotka on hyväksytty ennen 1 päivää lokakuuta 1991 (sellaisten ajoneuvojen liikkeelle laskemisen kieltämisspäivä, joilla ei ole EY-tyyppihyväksyntää) (direktiivi [71/320/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna komission direktiivillä 88/194/ETY (EYVL L 92, 9.4.1988, s. 47)]).

² 45 prosenttia vuoden 1988 jälkeen rekisteröityjen ajoneuvojen osalta, tai, jos kyseinen ajankohta on myöhäisempi, siitä päivästä alkaen, kun direktiivi [71/320/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna komission direktiivillä 85/647/ETY, on saatettu osaksi kansallista lainsäädäntöä (EYVL L 380, 31.12.1985, s. 1)].

³ 43 prosenttia vuoden 1988 jälkeen rekisteröityjen perävaunujen ja puoliperävaunujen osalta, tai, jos kyseinen ajankohta on myöhäisempi, siitä päivästä alkaen, kun direktiivi [71/320/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna komission direktiivillä 85/647/ETY], on saatettu osaksi kansallista lainsäädäntöä.

⁴ 50 prosenttia luokkaan 5 kuuluvien, vuoden 1988 jälkeen rekisteröityjen ajoneuvojen osalta, tai, jos kyseinen ajankohta on myöhäisempi, siitä päivästä alkaen, kun direktiivi [71/320/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna komission direktiivillä 85/647/ETY], on saatettu osaksi kansallista lainsäädäntöä.

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

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 massaan 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 massaan 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
1.6. Lukkiutumaton jarrutus	– Lukkiutumattomuuden varoituslaitteessa häiriö – Viallinen

⁶ Luokkiin 2 ja 5 kuuluvien ajoneuvojen osalta hätäjarrun vähimmäistehoksi (ei kuulu direktiivin [71/320/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna komission direktiivillä 85/647/ETY], soveltamisalaan) vahvistetaan 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:
4.2.1. Kunto ja toiminta	4.2.1. Sivuväläisimet ja takaväläisimet
4.2.2. Väri ja visuaalinen teho	4.2.2. Jarruväläisimet
	4.2.3. Suuntaväläisimet
	4.2.4. Peruutusväläisimet
	4.2.5. Sumuväläisimet
	4.2.6. Takarekisterikilven väläisimet

	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 takasumuvälisimet	
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	
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.	Vöiden kunto
		7.5.3.	Toiminta
7.6.	Pyörän jarrukiila(t)		
7.7.	Äänimerkinantolaite		
7.8.	Nopeusmittari		
7.9.	Ajopiirturi (olemassaolo ja sinetöinti)		
	<ul style="list-style-type: none"> – Tarkastetaan ajopiirturin levyn kelpoisuus, jos <input checked="" type="checkbox"/> neuvoston <input checked="" type="checkbox"/> asetuksessa (ETY) N:o 3821/85⁷ 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 EYVL L 370, 31.12.1985, s. 8.

<p>7.10. Nopeudenrajoitin</p> <ul style="list-style-type: none"> – Tarkastetaan, jos mahdollista, onko nopeudenrajoitin asennettu direktiivin 92/6/ETY mukaisesti – Tarkastetaan nopeudenrajoittimen levyn kelpoisuus – Tarkastetaan, jos mahdollista, että nopeudenrajoittimen sinetit ja muut nopeudenrajoittimen epäasiallisen käsittelyn estävät suojaukset, jos sellaisia on, ovat ehjät – →₁ Tarkastetaan mahdollisuuksien mukaan, että nopeudenrajoittimella estetään direktiivin 92/6/ETY 2 ja 3 artiklassa mainittuja ajoneuvoja ylittämästä ennalta asetetut arvot. ← 	
<p>8. Haitat</p>	<p>8. Haitat</p>
<p>8.1. Melu</p>	<p>8.1. Melu</p>

↓ 2003/27/EY 1 artikla ja liite
(mukautettu)

8.2 Pakokaasupäästöt

8.2.1 Moottoriajoneuvot, jotka on varustettu ottomoottorilla (bensinimoottorit)

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 [neuvoston direktiivin 70/220/ETY]⁸ mukaisia, ja 1 päivän lokakuuta 1986 välisenä aikana;
 - 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.

⁸ EYVL L 76, 9.3.1970, s. 1.

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 joutokäyntikierronluvulla:

Pakokaasujen CO-pitoisuus saa olla enintään 0,5 tilavuusprosenttia, ja ajoneuvoilla, jotka on tyyppihyväksytty direktiivin 70/220/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 98/69/EY⁹ ja myöhemmillä muutoksilla, 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, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 98/69/EY, kanssa ei ole mahdollista, edellä mainittua sovelletaan ajoneuvoihin, jotka on rekisteröity tai otettu ensimmäisen kerran käyttöön 1 päivän heinäkuuta 2002 jälkeen.

ii) Mittaus korkealla joutokäyntikierronluvulla (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, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 98/69/EY ja myöhemmillä muutoksilla, 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, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 98/69/EY, 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/EY (sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 98/69/EY ja myöhemmillä muutoksilla) mukaisesti, jäsenvaltiot voivat edellä i alakohdassa esitetyn testin vaihtoehtona varmistaa päästönohjausjärjestelmän oikean toiminnan OBD-laitteen asianmukaisen

⁹ EYVL L 350, 28.12.1998, s. 1.

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 syklillä tai vastaavalla menetelmällä.
- c) Testimenettely:
 1. Valmistajan mahdollisesti asentaman päästönohjauslaitteen silmä-määräinen 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 dieselmoottoreiden 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 ruiskutuspumpon 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 kuluu 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 neuvoston direktiivin 72/306/ETY¹⁰ 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:

Suurin sallittu absorptiokerroin:

- vapaasti hengittävillä dieselmoottoreilla = $2,5 \text{ m}^{-1}$,
- turboahtimella varustetuilla dieselmoottoreilla = $3,0 \text{ m}^{-1}$,
- raja-arvoa $1,5 \text{ m}^{-1}$ sovelletaan seuraaviin ajoneuvoihin, jotka on tyyppihyväksytyt käyttämällä raja-arvoja, jotka on annettu
 - a) direktiivin 70/220/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 98/69/EY, liitteessä I olevassa 5.3.1.4 kohdassa olevan taulukon rivillä B — (dieselmoottorilla varustettu kevyt ajoneuvo — Euro 4);
 - b) neuvoston direktiivin 88/77/ETY¹¹, sellaisena kuin se on muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 1999/96/EY¹², liitteessä I olevassa 6.2.1 kohdassa olevien taulukoiden rivillä B1 — (dieselmoottorilla varustettu raskas ajoneuvo — Euro 4);
 - c) direktiivin 88/77/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 1999/96/EY, liitteessä I olevassa 6.2.1 kohdassa olevien taulukoiden rivillä B2 — (dieselmoottorilla varustettu raskas ajoneuvo — Euro 5);
 - d) direktiivin 88/77/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 1999/96/EY, liitteessä I olevassa 6.2.1 kohdassa olevien taulukoiden rivillä C — (raskas ajoneuvo — erittäin ympäristöystävällinen ajoneuvo);

¹⁰ EYVL L 190, 20.8.1972, s. 1.

¹¹ EYVL L 36, 9.2.1988, s. 33.

¹² EYVL L 44, 16.2.2000, s. 1.

tai direktiivin 70/220/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 98/69/EY, myöhemmissä muutoksissa annettuja raja-arvoja tai direktiivin 88/77/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 1999/96/EY, myöhemmissä muutoksissa annettuja raja-arvoja tai vastaavia arvoja, kun käytetään EY-tyyppi-hyväksynnässä käytetystä laitteistosta poikkeavaa laitteistotyyppiä.

Jos vastaavuus direktiivin 70/220/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 98/69/EY, liitteessä I olevan 5.3.1.4 kohdan tai direktiivin 88/77/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 1999/96/EY, 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.
5. Tarpeettoman testauksen välttämiseksi jäsenvaltiot voivat 8.2.2 kohdan d alakohdan 4 alakohdan määräyksistä 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 määräyksistä 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.

↓ 96/96/EY

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 tarkoitettut 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 tarkoitetut)

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 tarkoitetut)

Direktiivi	Määräaika kansallisen lainsäädännön osaksi saattamiselle
96/96/EY	9 päivä marraskuuta 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 johdantokappale	5 artiklan johdantokappale
5 artiklan ensimmäisestä seitsemänteen luetelmakohtaan	5 artiklan a–g alakohta
6 artikla	–
7 artiklan 1 kohta	6 artiklan 1 kohta
7 artiklan 2 kohta	6 artiklan 2 kohdan ensimmäinen alakohta
-	6 artiklan 2 kohdan toinen alakohta
8 artiklan 1 kohta	7 artiklan 1 kohta
8 artiklan 2 kohdan ensimmäinen alakohta	7 artiklan 2 kohta
8 artiklan 2 kohdan toinen alakohta	–
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–II	Liitteet I–II
Liitteet III–IV	–
–	Liite III
–	Liite IV