

## I

(Retsakter hvis offentliggørelse er obligatorisk)

## EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2000/30/EF

af 6. juni 2000

om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Fællesskabets område

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71, stk. 1, litra c) og d),

under henvisning til forslag fra Kommissionen<sup>(1)</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>(2)</sup>,

efter høring af Regionsudvalget,

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 251<sup>(3)</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Den stigende vejtrafik stiller alle medlemsstater over for trafiksikkerheds- og miljøproblemer af lignende art og omfang.
- (2) Af hensyn til trafiksikkerheden, miljøbeskyttelsen og den loyale konkurrence bør erhvervskøretøjer kun benyttes, hvis de vedligeholdes i overensstemmelse med de tekniske forskrifter.

<sup>(1)</sup> EFT C 190 af 18.6.1998, s. 10, og EFT C 116 E af 26.4.2000, s. 7.

<sup>(2)</sup> EFT C 407 af 28.12.1998, s. 112.

<sup>(3)</sup> Europa-Parlamentets udtalelse af 9.2.1999 (EFT C 150 af 28.5.1999, s. 27), Rådets fælles holdning af 2.12.1999 (EFT C 29 af 1.2.2000, s. 1) og Europa-Parlamentets afgørelse af 14.3.2000 (endnu ikke offentliggjort i EFT). Rådets afgørelse af 13.4.2000.

(3) I henhold til Rådets direktiv 96/96/EF af 20. december 1996 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil<sup>(4)</sup> underkastes erhvervskøretøjer hvert år en teknisk kontrol, der foretages af et godkendt organ.

(4) I artikel 4 i direktiv 94/12/EF<sup>(5)</sup> fastsættes en sammensat fremgangsmåde for omkostningseffektivitetsaspekterne af foranstaltningerne til mindskelse af forurening forårsaget af vejtransport. Denne fremgangsmåde er indskrevet i det europæiske auto-olie-program I, der giver en objektiv vurdering af alle de mest rentable foranstaltninger inden for køretøjsteknologi, brændstofkvalitet, kontrol og vedligeholdelse samt ikke-tekniske foranstaltninger til mindskelse af emissioner forårsaget af vejtransport.

(5) Under hensyn til denne fremgangsmåde har Europa-Parlamentet og Rådet vedtaget direktiv 98/70/EF<sup>(6)</sup> til forbedring af brændstofkvaliteten og, med henblik på strengere emissionsnormer, direktiv 98/69/EF<sup>(7)</sup> for personbiler og lette erhvervskøretøjer samt direktiv 1999/96/EF<sup>(8)</sup> for tunge erhvervskøretøjer.

<sup>(4)</sup> EFT L 46 af 17.2.1997, s. 1. Direktivet er ændret ved Kommissionens direktiv 1999/52/EF (EFT L 142 af 5.6.1999, s. 26).

<sup>(5)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/12/EF af 23. marts 1994 om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emissioner fra motorkøretøjer og om ændring af direktiv 70/220/EØF (EFT L 100 af 19.4.1994, s. 42).

<sup>(6)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/70/EF af 13. oktober 1998 om kvaliteten af benzin og dieselolie og om ændring af Rådets direktiv 92/12/EØF (EFT L 350 af 28.12.1998, s. 58).

<sup>(7)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/69/EF af 13. oktober 1998 om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emissioner fra motorkøretøjer og om ændring af Rådets direktiv 70/220/EØF (EFT L 350 af 28.12.1998, s. 1).

<sup>(8)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/96/EF af 13. december 1999 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivninger om foranstaltninger mod emission af forurenende luftarter og partikler fra motorer med kompressionstænding til fremdrift af køretøjer og emission af forurenende luftarter fra køretøjmotorer med styret tænding, som benytter naturgas eller autogas (LPG) som brændstof, og om ændring af Rådets direktiv 88/77/EØF (EFT L 44 af 16.2.2000, s. 1).

- (6) Nærværende direktiv indgår som led i samme fremgangsmåde, men det forekommer ud fra et miljøbeskyttelsessynspunkt mere effektivt ikke at stramme reglerne for den tekniske kontrol i direktiv 96/96/EF på dette stadium, men at indføre syn ved vejsiden for at sikre anvendelsen af nævnte direktiv hele året rundt.
- (7) Den årlige tekniske kontrol anses således ikke for at være tilstrækkelig til at sikre, at erhvervskøretøjerne er i overensstemmelse med de tekniske forskrifter hele året rundt.
- (8) En effektiv gennemførelse af supplerende målrettet syn ved vejsiden er en vigtig og omkostningseffektiv foranstaltning til at kontrollere, hvor godt erhvervskøretøjerne på vejene vedligeholdes.
- (9) Der bør gennemføres syn ved vejsiden uden forskelsbehandling på grundlag af førerens nationalitet eller det land, hvor erhvervskøretøjet er registreret eller taget i brug.
- (10) Udvælgelsen af de erhvervskøretøjer, der skal underkastes syn, bør foretages på grundlag af en målrettet fremgangsmåde, hvor hovedvægten er lagt på at finde frem til de køretøjer, som der er størst sandsynlighed for er dårligt vedligeholdt. Derved forbedres effektiviteten af myndighedernes kontrol, og omkostninger og forsinkelser for chauffører og virksomheder mindskes til et minimum.
- (11) I tilfælde af alvorlige mangler ved det synede køretøj bør de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor køretøjet er registreret eller taget i brug, kunne anmodes om at træffe passende foranstaltninger samt om at underrette den medlemsstat, der fremsætter en sådan anmodning, om de eventuelle opfølgende foranstaltninger, der er blevet truffet.
- (12) De nødvendige gennemførelsesforanstaltninger til dette direktiv vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen<sup>(1)</sup>.
- (13) I overensstemmelse med subsidiaritets- og proportionalitetsprincipperne, jf. traktatens artikel 5, kan målet for den påtænkte foranstaltning, dvs. indførelse af en ordning med syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Fællesskabets område, ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af foranstaltningens omfang bedre gennemføres på fælles-

skabsplan. Dette direktiv går ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

#### Artikel 1

1. Formålet med dette direktiv er med henblik på at forbedre trafiksikkerheden og miljøet at sikre, at erhvervskøretøjer, der kører på Fællesskabets område, bedre overholder en række tekniske krav i direktiv 96/96/EF.

2. Dette direktiv fastsætter visse betingelser for gennemførelsen af syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Fællesskabets område.

3. Med forbehold af fællesskabsforskrifterne indskrænker direktivet ikke medlemsstaternes ret til at foretage kontrol, der ikke er omfattet af direktivet, samt til at kontrollere andre aspekter af vejtransporten, især vedrørende erhvervskøretøjer. Endvidere er intet til hinder for, at en medlemsstat som led i en kontrol, der ikke falder ind under dette direktivs anvendelsesområde, kontrollerer de punkter, der er anført i bilag I, på andre steder end på offentlig vej.

#### Artikel 2

I dette direktiv forstås ved:

- a) »erhvervskøretøj«: motorkøretøjer, som tilhører kategori 1, 2 og 3 i bilag I til direktiv 96/96/EF, og påhængskøretøjer dertil
- b) »syn ved vejsiden«: en af myndighederne uanmeldt og dermed uventet kontrol af teknisk karakter af et erhvervskøretøj, der kører på en medlemsstats område; synet foretages på offentlig vej af myndighederne eller under disses tilsyn
- c) »teknisk kontrol«: kontrol af køretøjets overensstemmelse med de tekniske forskrifter, således som denne kontrol er fastlagt i bilag II til direktiv 96/96/EF.

#### Artikel 3

1. Hver medlemsstat gennemfører tilstrækkeligt mange syn ved vejsiden til at nå målene i artikel 1 for erhvervskøretøjer,

<sup>(1)</sup> EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

der henhører under dette direktiv, under hensyn til den nationale ordning, som finder anvendelse for disse køretøjer inden for rammerne af direktiv 96/96/EF.

2. Syn ved vejsiden gennemføres uden forskelsbehandling på grundlag af førerens nationalitet eller erhvervskøretøjets registrerings- eller ibrugtagingsland og under hensyn til, at det er nødvendigt at mindske omkostninger og forsinkelser for førere og virksomheder mest muligt.

#### Artikel 4

1. Syn ved vejsiden omfatter enten et eller to af eller alle følgende elementer:

- a) en visuel inspektion af erhvervskøretøjets vedligeholdelsesmæssige stand, når køretøjet holder stille
- b) en kontrol af den rapport om syn ved vejsiden, der er omhandlet i artikel 5, når denne er udstedt for nylig, eller en kontrol af dokumenterne vedrørende køretøjets overensstemmelse med de tekniske forskrifter og for køretøjer, der er registreret eller taget i brug i en medlemsstat, især af det dokument, der beviser, at erhvervskøretøjet har gennemgået den foreskrevne tekniske kontrol i henhold til direktiv 96/96/EF
- c) en inspektion for at finde eventuelle vedligeholdelsesmangler. Denne inspektion vedrører et eller flere af eller alle de kontrolpunkter, der er anført på listen i bilag I, punkt 10.

2. Inspektionen af bremsesystemer og udstødningsemissioner foretages efter bestemmelserne i bilag II.

3. Inden inspektøren foretager inspektion af de punkter, der er anført i bilag I, punkt 10, tager han hensyn til sidste synsattest og/eller en nyligt udstedt rapport om syn ved vejsiden, som eventuelt fremlægges af føreren.

Inspektøren kan også tage hensyn til enhver anden sikkerhedsattest udstedt af et godkendt organ, som eventuelt fremlægges af føreren.

Når ovennævnte attester og/eller rapporter godtgør, at der inden for de sidste tre måneder er foretaget inspektion af de punkter, der er anført på listen i bilag I, punkt 10, kontrolleres dette punkt ikke på ny, medmindre det er berettiget navnlig på grund af en åbenlys defekt og/eller manglende overensstemmelse.

#### Artikel 5

1. Rapporten om syn ved vejsiden vedrørende den inspektion, der er omhandlet i artikel 4, stk. 1, litra c), udarbejdes af den myndighed eller inspektør, som har foretaget den. Modellen til denne rapport findes i bilag I, og punkt 10 heri indeholder en liste over de punkter, der skal kontrolleres. Myndigheden eller inspektøren krydser de tilsvarende rubrikker af. Rapporten gives til føreren af erhvervskøretøjet.

2. Hvis myndigheden eller inspektøren skønner, at omfanget af erhvervskøretøjets vedligeholdelsesmæssige mangler kan udgøre en så stor risiko for trafiksikkerheden, at yderligere undersøgelser kan være berettiget, især af bremsesystemet, kan erhvervskøretøjet underkastes en mere omfattende kontrol på et kontrolcenter i nærheden, som er udpeget af medlemsstaten, i overensstemmelse med artikel 2 i direktiv 96/96/EF.

Hvis det bliver klart, at erhvervskøretøjet udgør en alvorlig risiko for personer i køretøjet eller andre trafikanter, enten ved det syn ved vejsiden, der er omhandlet i artikel 4, stk. 1, eller ved den mere omfattende kontrol, som er omhandlet i første afsnit, kan brugen af køretøjet suspenderes, indtil de afslørede farlige mangler er blevet udbedret.

#### Artikel 6

Medlemsstaterne meddeler hvert andet år inden den 31. marts Kommissionen de oplysninger, der er indsamlet vedrørende de to foregående år om antallet af kontrollerede erhvervskøretøjer, opdelt efter type i overensstemmelse med bilag I, punkt 6, og registreringsland, samt de punkter, der er kontrolleret, og de mangler, der er konstateret, på grundlag af bilag I, punkt 10.

Den første fremsendelse af oplysninger dækker perioden på to kalenderår fra den 1. januar 2003.

Kommissionen meddeler Europa-Parlamentet disse oplysninger.

#### Artikel 7

1. Medlemsstaterne bistår hinanden ved gennemførelsen af dette direktiv. De meddeler navnlig hinanden, hvilken instans/hvilke instanser der er bemyndiget til at udføre kontrollerne, og hvem kontaktpersonerne er.

2. Alvorlige mangler ved et erhvervskøretøj, der tilhører en ikke-hjemmehørende virksomhed, herunder især mangler, som har medført, at brugen af køretøjet er blevet suspenderet, rapporteres til de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor erhvervskøretøjet er registreret eller taget i brug, på

grundlag af modellen til rapport om syn ved vejsiden i bilag I, uden at det berører muligheden for retsforfølgning i overensstemmelse med gældende lovgivning i den medlemsstat, hvor manglen er konstateret.

Med forbehold af artikel 5 kan de kompetente myndigheder i den medlemsstat, der har konstateret alvorlige mangler ved ikke-hjemmehørende virksomheders erhvervskøretøjer, anmode de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor erhvervskøretøjet er registreret eller taget i brug, om at træffe passende foranstaltninger over for lovovertræderen, f.eks. underkaste køretøjet en ny teknisk kontrol.

De myndigheder, som denne anmodning er blevet fremsat over for, meddeler de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor manglerne ved erhvervskøretøjet blev konstateret, de foranstaltninger, der eventuelt træffes over for lovovertræderen eller transportvirksomheden.

#### Artikel 8

De ændringer, der er nødvendige for at tilpasse bilag I eller for at tilpasse de tekniske krav i bilag II til den tekniske udvikling, vedtages efter proceduren i artikel 9, stk. 2.

Disse ændringer må dog ikke føre til, at direktivets anvendelsesområde udvides.

#### Artikel 9

1. Kommissionen bistås af Udvalget for Tilpasning til den Tekniske Udvikling, der er nedsat ved artikel 8 i direktiv 96/96/EF.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Fristen i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF, fastsættes til tre måneder.

3. Udvalget vedtager sin forretningsorden.

#### Artikel 10

Medlemsstaterne fastlægger et sanktionssystem, som finder anvendelse, såfremt køretøjets fører eller virksomhedsejeren ikke overholder de tekniske krav, som kontrolleres på grundlag af dette direktiv.

De træffer de fornødne foranstaltninger for at sikre, at sanktionerne anvendes. Sanktionerne skal være effektive og stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

#### Artikel 11

Kommissionen forelægger senest et år efter at have modtaget de oplysninger fra medlemsstaterne, der er nævnt i artikel 6, Rådet en rapport om gennemførelsen af dette direktiv ledsaget af et resumé af de opnåede resultater.

Den første rapport dækker perioden på to kalenderår fra den 1. januar 2003.

#### Artikel 12

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv inden den 10. august 2002. De underretter straks Kommissionen herom.

2. Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv, eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

3. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de nationale forskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

#### Artikel 13

Dette direktiv træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

#### Artikel 14

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Luxembourg, den 6. juni 2000.

På Europa-Parlamentets vegne

N. FONTAINE

Formand

På Rådets vegne

E. FERRO RODRIGUES

Formand

## BILAG I

**MODEL TIL RAPPORT OM SYN VED VEJSIDEN MED EN LISTE OVER DE PUNKTER, DER SKAL  
KONTROLLERES**

**(direktiv 2000/30/EF)**

1. Sted for synet .....
2. Dato .....
3. Klokkeslæt .....
4. Køretøjets nationalitetsmærke og registreringsnummer .....
5. Påhængs-/sættevogns nationalitetsmærke og registreringsnummer .....
6. Køretøjstype .....
  - a)  Let erhverskøretøj (3,5-12 tons)<sup>(1)</sup>
  - b)  Påhængskøretøj<sup>(2)</sup>
  - c)  Lastvognstog<sup>(3)</sup>
  - d)  Bus<sup>(4)</sup>
  - e)  Lastvogn (mere end 12 tons)<sup>(5)</sup>
  - f)  Sættevogn<sup>(6)</sup>
  - g)  Leddelt køretøj<sup>(7)</sup>
7. Virksomhed, der udfører transporten/adresse .....
8. Nationalitet .....
9. Fører .....

<sup>(1)</sup> Motorkøretøjer med mindst fire hjul, som anvendes til godstransport, med en totalvægt på mindst 3,5 tons og højst 12 tons (klasse N2).

<sup>(2)</sup> Køretøjer, som skal tilkobles et motorkøretøj, med undtagelse af sættevogne, og som er udformet og indrettet til godstransport: påhængskøretøjer med en totalmasse på mindst 3,5 tons og højst 10 tons (klasse O3); påhængsvogne med en totalmasse på mindst 10 tons (klasse O4).

<sup>(3)</sup> Motorkøretøjer, som anvendes til godstransport, med totalvægt på mindst 3,5 tons (klasse N2 og N3) og med et påhængskøretøj (klasse O3 og O4) tilkoblet.

<sup>(4)</sup> Motorkøretøjer med mindst fire hjul, som anvendes til personbefordring og har mere end otte siddepladser foruden førerens (klasse M2, M3).

<sup>(5)</sup> Motorkøretøjer med mindst fire hjul, som anvendes til godstransport, med en totalvægt på mindst 12 tons (klasse N3).

<sup>(6)</sup> Køretøjer, som skal tilkobles et motorkøretøj, således at en del af sættevognen hviler på motorkøretøjet, og en betydelig del af dens vægt eller af vægten af dens last bæres af nævnte køretøj, og som er udformet og indrettet til godstransport (klasse O3 og O4).

<sup>(7)</sup> Trækkende køretøj med en sættevogn.

## 10. Kontrollerede punkter:

	Kontrol- leret	Ikke- kontrol- leret	Ikke i overens- stemmelse
a) Bremsesystem og komponenter <sup>(1)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Udstødningssystem <sup>(1)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Røgtæthed (diesel) <sup>(1)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) Gasformige emissioner (benzin, naturgas eller LPG) <sup>(1)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) Styreapparat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) Lamper, lygter og lyssignaler	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g) Hjul/dæk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h) Affjedring (synlige defekter)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i) Chassis (synlige defekter)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
j) Fartskriver (installation)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
k) Hastighedsbegrænsende anordning (installation)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
l) Udslip af brændstof og/eller olie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## 11. Resultat af synet:

Brugen af køretøjet suspenderet,  
da det har alvorlige mangler

## 12. Andet/bemærkninger

## 13. Den myndighed/inspektør, der har udført synet

Myndighedens/inspektørens underskrift

\_\_\_\_\_

<sup>(1)</sup> Disse punkter er genstand for særlig afprøvning og/eller kontrol efter bestemmelserne i bilag II til direktiv 2000/30/EF.

## BILAG II

**BESTEMMELSER VEDRØRENDE AFPRØVNING OG/ELLER KONTROL AF BREMSESYSYSTEMER OG UDSTØDNINGSEMISSIONER****1. Særlige krav til bremseser**

Det kræves, at hver enkelt del af bremsesystemet og dets betjeningsanordninger holdes i god og funktionsdygtig stand samt er korrekt justeret.

Køretøjets bremseser skal kunne præstere følgende bremsefunktioner:

- a) På motorkøretøjer og påhængskøretøjer og sættevogne dertil skal der være en driftsbremse, som kan standse køretøjet på en sikker, hurtig og virksom måde under alle lastningsforhold og uanset vejens stigning eller fald.
- b) På motorkøretøjer og påhængskøretøjer og sættevogne dertil skal der være en parkeringsbremse, som kan holde køretøjet stationært under alle lastningsforhold og uanset vejens stigning eller fald.

**2. Særlige krav til udstødning****2.1. Motorkøretøjer, der er udstyret med motor med styret tænding (benzinmotor)**

- a) Hvis udstødningen ikke kontrolleres af et avanceret emissionskontrolsystem, såsom en trevejskatalysator med lambdasonde:

1. Visuel inspektion af udstødningssystemet med henblik på en kontrol af, at der ikke findes nogen utætheder.
2. Visuel inspektion af emissionskontrolsystemet, hvis et sådant forefindes, med henblik på en kontrol af, at det nødvendige udstyr forefindes.
3. Når motoren under hensyntagen til fabrikantens anvisninger er blevet driftsvarm, måles udstødningens indhold af kulilte (CO) med motoren i tomgangshastighed (ubelastet).

Udstødningssensens maksimalt tilladte CO-indhold må ikke overstige følgende:

- 4,5 % vol. for køretøjer, der er registreret eller taget i brug første gang mellem den dato, hvor medlemsstaterne krævede, at køretøjerne skulle være i overensstemmelse med direktiv 70/220/EØF<sup>(1)</sup>, og den 1. oktober 1986
- 3,5 % vol. for køretøjer, der er registreret eller taget i brug første gang efter den 1. oktober 1986.

- b) Hvis udstødningen kontrolleres af et avanceret emissionskontrolsystem såsom en trevejskatalysator med lambdasonde:

1. Visuel inspektion af udstødningssystemet med henblik på kontrol af, at der ikke findes nogen utætheder, og at alle dele er komplette.
2. Visuel inspektion af emissionskontrolsystemet med henblik på konstatering af, at det nødvendige udstyr forefindes.
3. Bestemmelse af effektiviteten af køretøjets emissionskontrolsystem med måling af lambdaværdien og CO-indholdet af udstødningssens i overensstemmelse med punkt 4.

<sup>(1)</sup> Rådets direktiv 70/220/EØF af 20. marts 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af udstødningssens fra køretøjsmotorer med styret tænding (EFT L 76 af 9.3.1970, s. 1). Direktivet er senest ændret ved Kommissionens direktiv 1999/102/EF (EFT L 334 af 28.12.1999, s. 43).

4. Emissioner fra udstødningsrøret — grænseværdier

— Måling ved tomgangshastighed:

Udstødningsgassens maksimalt tilladte CO-indhold må ikke overstige 0,5 % vol.

— Måling ved et højere tomgangsomdrejningstal med ubelastet motor, idet motorens omdrejningstal mindst skal være 2 000 min<sup>-1</sup>:

CO-indhold: må ikke overstige 0,3 % vol.

Lambda:  $1 \pm 0,03$  eller i overensstemmelse med fabrikantens anvisninger.

2.2. *Motorkøretøjer, der er udstyret med kompressionstændingsmotor (dieselmotor)*

Måling af udstødningsgassens røgtæthed ved et højere omdrejningstal (ubelastet, dvs. motoren accelereres fra tomgangsomdrejningstallet op til det højeste regulerede omdrejningstal). Røgtæthedsniveauet må i overensstemmelse med direktiv 72/306/EØF<sup>(1)</sup> ikke overstige følgende grænseværdier for den maksimale absorptionskoefficient:

— indsugningsdieselmotorer: 2,5 m<sup>-1</sup>

— turboladede dieselmotorer: 3,0 m<sup>-1</sup>

eller tilsvarende værdier, hvis der anvendes en anden form for udstyr end det, der svarer til disse krav.

Køretøjer, der er registreret eller taget i brug første gang inden 1. januar 1980, er fritaget for at opfylde disse krav.

2.3. *Kontroludstyr*

Kontrollen med motorkøretøjers emissioner kræver anvendelse af kontroludstyr, der gør det muligt at foretage en nøjagtig kontrol af, om køretøjerne overholder de foreskrevne eller af fabrikanten angivne grænseværdier.

---

<sup>(1)</sup> Rådets direktiv 72/306/EØF af 2. august 1972 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod emissionen af forurenende stoffer fra dieselmotorer til fremdrift af køretøjer (EFT L 190 af 20.8.1972, s. 1). Direktivet er senest ændret ved Kommissionens direktiv 97/20/EF (EFT L 125 af 16.5.1997, s. 2).