

ΟΔΗΓΙΑ 2003/26/ΕΚ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 3ης Απριλίου 2003

για προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 2000/30/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σε ό,τι αφορά τις διατάξεις περιορισμού της ταχύτητας και τις εκπομπές καυσαερίων των εμπορικών οχημάτων

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

την οδηγία 2000/30/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Ιουνίου 2000, σχετικά με τον οδικό τεχνικό έλεγχο των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν στην Κοινότητα ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 8,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η οδηγία 2000/30/ΕΚ αφορά το νομικό πλαίσιο του τεχνικού ελέγχου των εμπορικών οχημάτων, είτε πρόκειται για επιβατικά είτε για φορτηγά. Απαιτεί από τα κράτη μέλη να συμπληρώνουν κάθε χρόνο τους ετήσιους ελέγχους με απροσδόκητους καθ'οδόν ελέγχους σε αντιπροσωπευτικό ποσοστό του στόλου εμπορικών οχημάτων.
- (2) Το πεδίο των δοκιμών τεχνικού ελέγχου πραγματεύεται η οδηγία 96/96/ΕΚ του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1996, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους ⁽²⁾, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 2001/11/ΕΚ, της Επιτροπής, η οποία καλύπτει τις τακτικές δοκιμές τεχνικού ελέγχου, και η οδηγία 2000/30/ΕΚ ⁽³⁾, η οποία ισχύει για τους καθ'οδόν τεχνικούς ελέγχους των βαρέων φορτηγών οχημάτων. Και οι δύο οδηγίες χρησιμοποιούν την ίδια επιτροπή και την ίδια διαδικασία για τις τεχνικές αναπροσαρμογές.
- (3) Η οδηγία 96/96/ΕΚ τροποποιήθηκε και προδιαγράφει αυστηρότερα όρια εκπομπών για ορισμένες κατηγορίες μηχανοκίνητων οχημάτων και τη δοκιμή λειτουργίας των διατάξεων περιορισμού της ταχύτητας των βαρέων εμπορικών οχημάτων. Για να συμβαδίσει με την εν λόγω οδηγία, η οδηγία 2000/30/ΕΚ πρέπει να προσαρμοσθεί επίσης έτσι ώστε να περιλαμβάνει τις νέες τεχνικές διατάξεις, και πιο συγκεκριμένα να εντάξει στο πεδίο εφαρμογής των ελέγχων τα συστήματα παρακολούθησης OBD και περιορισμού της ταχύτητας. Η οδηγία 2000/30/ΕΚ χρειάζεται επίσης επικαιροποίηση (όπως και η οδηγία 96/96/ΕΚ) ούτως ώστε να συμπεριληφθούν οι αναθεωρημένες οριακές τιμές δοκιμής των εκπομπών για ορισμένες κατηγορίες μηχανοκίνητων οχημάτων.

- (4) Η επιτροπή για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 8 της οδηγίας 96/96/ΕΚ είναι σύμφωνη με τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Τα παραρτήματα I και II της οδηγίας 2000/30/ΕΚ τροποποιούνται ως ορίζει το παράρτημα της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 2

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που απαιτούνται για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία το αργότερο έως την 1η Ιανουαρίου 2004. Ενημερώνουν αμέσως σχετικά την Επιτροπή.

Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι διατάξεις που θεσπίζουν σχετικά να περιέχουν ή να συνοδεύονται κατά την επίσημη δημοσίευσή τους από παραπομπή στην παρούσα οδηγία. Ο τρόπος της παραπομπής καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιαστών διατάξεων εσωτερικού δικαίου που θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 3

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 4

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 3 Απριλίου 2003.

Για την Επιτροπή
Loyola DE PALACIO
Αντιπρόεδρος

⁽¹⁾ ΕΕ L 203 της 10.8.2000, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 46 της 17.2.1997, σ. 1.

⁽³⁾ ΕΕ L 48 της 17.2.2001, σ. 20.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Τα παραρτήματα I και II της οδηγίας 2000/30/ΕΚ τροποποιούνται ως εξής:

1. Στο σημείο 10 του παραρτήματος I το στοιχείο ια) αντικαθίσταται από το εξής:

«ια) διάταξη περιορισμού της ταχύτητας (εγκατάσταση και λειτουργία)»

2. Το παράρτημα II τροποποιείται ως εξής:

— Το σημείο 2 αντικαθίσταται από το εξής:

«2. **Ειδικές προϋποθέσεις σχετικά με τις εκπομπές καυσαερίων**

2.1. **Οχήματα με κινητήρα με επιβαλλόμενη ανάφλεξη (βενζινοκινητήρα)**

α) Όταν οι εκπομπές δεν ρυθμίζονται από προηγμένο σύστημα ελέγχου των εκπομπών, όπως τριδοκικό καταλυτικό μετατροπέα κλειστού κυκλώματος ελεγχόμενο με αισθητήρα λάμδα:

1. Οπτική εξέταση του συστήματος εξάτμισης για να ελεγχθεί εάν το σύστημα είναι πλήρες και εάν υπάρχουν διαρροές.
2. Οπτική εξέταση του εκ κατασκευής εξοπλισμού ελέγχου των εκπομπών, εφόσον υπάρχει, για να ελεγχθεί εάν το σύστημα είναι πλήρες και σε καλή κατάσταση και εάν υπάρχουν διαρροές.

Μετά από κάποιο εύλογο χρονικό διάστημα που απαιτείται για να φθάσει ο κινητήρας στην κανονική κατάσταση λειτουργίας (λαμβανόμενων υπόψη των συστάσεων του κατασκευαστή), μετράται σε κατάσταση βραδυπορείας του κινητήρα (χωρίς φορτίο) η περιεκτικότητα των εκπομπών σε μονοξείδιο του άνθρακα (CO).

Η μέγιστη επιτρεπόμενη περιεκτικότητα των καυσαερίων σε CO είναι εκείνη που ορίζει ο κατασκευαστής του οχήματος. Σε περίπτωση που δεν είναι γνωστό το δεδομένο αυτό ή όταν οι αρμόδιες υπηρεσίες των κρατών μελών αποφασίζουν να μην χρησιμοποιήσουν το εν λόγω δεδομένο σαν τιμή αναφοράς, η περιεκτικότητα των καυσαερίων σε CO δεν πρέπει να υπερβαίνει:

- i) για τα οχήματα που ταξινομήθηκαν ή τέθηκαν σε κυκλοφορία για πρώτη φορά στο χρονικό διάστημα μεταξύ της ημερομηνίας από την οποία τα κράτη μέλη απαιτούν τα οχήματα αυτά να είναι σύμφωνα προς την οδηγία 70/220/ΕΟΚ του Συμβουλίου (*) και 1ης Οκτωβρίου 1986: CO — 4,5 % κατ' όγκο.
- ii) για τα οχήματα που ταξινομήθηκαν ή τέθηκαν σε κυκλοφορία για πρώτη φορά μετά την 1η Οκτωβρίου 1986: CO — 3,5 % κατ' όγκο.

β) Όταν οι εκπομπές καυσαερίων ρυθμίζονται από κάποιο προηγμένο σύστημα ελέγχου των εκπομπών, όπως τριδοκικό καταλυτικό μετατροπέα ελεγχόμενο με αισθητήρα λάμδα:

1. Οπτική εξέταση του συστήματος εξάτμισης για να ελεγχθεί εάν το σύστημα είναι πλήρες και σε καλή κατάσταση και εάν υπάρχουν διαρροές.
2. Οπτική εξέταση του εκ κατασκευής εξοπλισμού ελέγχου των εκπομπών, εφόσον υπάρχει, για να ελεγχθεί εάν το σύστημα είναι πλήρες και σε καλή κατάσταση και εάν υπάρχουν διαρροές.
3. Προσδιορισμός της απόδοσης του συστήματος ελέγχου των εκπομπών του οχήματος, με μέτρηση της τιμής λάμδα και της περιεκτικότητας των καυσαερίων σε CO σύμφωνα με το τμήμα 4 ή σύμφωνα με τις διαδικασίες που προτείνει ο κατασκευαστής και έχουν γίνει δεκτές κατά την έγκριση τύπου. Για κάθε δοκιμή, ο κινητήρας του οχήματος πρέπει να φθάσει στην κανονική κατάσταση λειτουργίας σύμφωνα με τις συστάσεις του κατασκευαστή.
4. Εκπομπές στο σωλήνα εξάτμισης — οριακές τιμές.

Η μέγιστη επιτρεπόμενη περιεκτικότητα των καυσαερίων σε CO είναι εκείνη που καθορίζει ο κατασκευαστής του οχήματος. Σε περίπτωση που το δεδομένο αυτό δεν είναι γνωστό ή όταν οι αρμόδιες υπηρεσίες των κρατών μελών αποφασίζουν να μην χρησιμοποιήσουν το εν λόγω δεδομένο σαν τιμή αναφοράς, η περιεκτικότητα των καυσαερίων σε CO δεν πρέπει να υπερβαίνει:

i) Μέτρηση με τον κινητήρα σε βραδυπορεία:

Η μέγιστη επιτρεπόμενη περιεκτικότητα των καυσαερίων σε CO δεν πρέπει να υπερβαίνει το 0,5 % κατ' όγκο και για τα οχήματα που έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τις οριακές τιμές της στήλης Α ή Β του πίνακα στο τμήμα 5.3.1.4 του παραρτήματος I της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 98/69/ΕΚ ή μετέπειτα, η μέγιστη περιεκτικότητα σε CO δεν πρέπει να υπερβαίνει το 0,3 % κατ' όγκο.

ii) Μέτρηση με υψηλές στροφές βραδυπορεία (χωρίς φορτίο), οι στροφές του κινητήρα πρέπει να είναι τουλάχιστον 2 000 στροφές ανά λεπτό:

Μέγιστη περιεκτικότητα σε CO: 0,3 % κατ' όγκο και για τα οχήματα που έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τις οριακές τιμές της στήλης Α ή Β του πίνακα στο τμήμα 5.3.1.4 του παραρτήματος I της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ ή μετέπειτα, η μέγιστη περιεκτικότητα σε CO δεν πρέπει να υπερβαίνει το 0,2 % κατ' όγκο.

Λάμδα: $1 \pm 0,03$, ή όπως προβλέπουν οι προδιαγραφές του κατασκευαστή.

iii) Για μηχανοκίνητα οχήματα με ενσωματωμένα συστήματα διάγνωσης (OBD) σύμφωνα με την οδηγία 70/220/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 98/69/ΕΚ (**) και τις επακόλουθες τροποποιήσεις της, τα κράτη μέλη μπορούν, εναλλακτικά προς τη δοκιμή που ορίζεται στο σημείο i), να προσδιορίζουν την ορθή λειτουργία του συστήματος εκπομπών με κατάλληλη ανάλυση της διάταξης OBD και ταυτόχρονο έλεγχο της ορθής λειτουργίας του συστήματος OBD.

2.2. Μηχανοκίνητα οχήματα με πετρελαιοκίνητρα (ανάφλεξη δια συμπίεσεως)

- α) Μέτρηση της θωλερότητας των καυσαερίων κατά την ελεύθερη επιτάχυνση του κινητήρα (χωρίς φορτίο από την ταχύτητα βραδυπορείας μέχρι την ταχύτητα στην οποία ανακόπτεται η παροχή καυσίμου) με το μοχλό ταχυτήτων στο νεκρό σημείο και το συμπλεκτή συμπλεγμένο.
- β) Προετοιμασία του οχήματος:
1. Τα οχήματα μπορούν να υποβάλλονται σε δοκιμή χωρίς προετοιμασία μολονότι για λόγους ασφαλείας πρέπει να ελέγχεται εάν έχει θερμανθεί ο κινητήρας και εάν είναι σε εν γένει ικανοποιητική κατάσταση από μηχανολογική άποψη.
 2. Εξαίρεσει όσων προδιαγράφονται στο στοιχείο δ) σημείο 5 κατωτέρω, δεν απορρίπτεται κανένα όχημα εκτός εάν έχει υποβληθεί σε προετοιμασία σύμφωνα με τις κατωτέρω απαιτήσεις.
 - i) Ο κινητήρας πρέπει να έχει θερμανθεί πλήρως, επί παραδείγματι η θερμοκρασία του ελαίου του κινητήρα όταν μετρείται με καθέτηρα στο σωλήνα στάθμης του ελαίου πρέπει να είναι τουλάχιστον 80 °C, ή χαμηλότερη εφόσον αυτή είναι η φυσιολογική θερμοκρασία λειτουργίας, ή η θερμοκρασία του συγκροτήματος του κινητήρα όταν μετρείται με τη στάθμη της υπερέρυθρης ακτινοβολίας να είναι τουλάχιστον ισοδύναμη. Εάν, λόγω του οχήματος του οχήματος, η μέτρηση αυτή είναι πρακτικά αδύνατη, η φυσιολογική θερμοκρασία λειτουργίας του κινητήρα μπορεί να επιτευχθεί με άλλα μέσα, π.χ. με τη λειτουργία του ανεμιστήρα του κινητήρα.
 - ii) Το σύστημα εξάτμισης πρέπει να έχει καθαρισθεί με τουλάχιστον τρεις κύκλους ελεύθερης επιτάχυνσης ή με άλλη ανάλογη μέθοδο.
- γ) Διαδικασία δοκιμής:
1. Οπτική εξέταση του εκ κατασκευής εξοπλισμού ελέγχου των εκπομπών, εφόσον υπάρχει, για να ελεγχθεί εάν το σύστημα είναι πλήρες και σε καλή κατάσταση και εάν υπάρχουν διαρροές.
 2. Ο κινητήρας, και ο τυχόν υπερτροφοδότης, πρέπει να είναι σε κατάσταση βραδυπορείας πριν την έναρξη κάθε κύκλου ελεύθερης επιτάχυνσης. Για τα βαρέα πετρελαιοκίνητα οχήματα, αυτό σημαίνει αναμονή επί τουλάχιστον δέκα δευτερόλεπτα από την άφεση του επιταχυντή.
 3. Κατά την έναρξη κάθε κύκλου ελεύθερης επιτάχυνσης πρέπει το ποδοπληκτρο του επιταχυντή να πιέζεται πλήρως και γρήγορα (σε χρόνο κάτω του ενός δευτερολέπτου), βαθμιαία και όχι απότομα ώστε να επιτευχθεί η μέγιστη παροχή από την αντλία έγχυσης.
 4. Κατά τη διάρκεια κάθε κύκλου ελεύθερης επιτάχυνσης, ο κινητήρας πρέπει να φθάνει την ταχύτητα αποκοπής ή, στα οχήματα με αυτόματη μετάδοση της κίνησης, την ταχύτητα που προδιαγράφει ο κατασκευαστής ή εφόσον δεν διατίθενται τα δεδομένα αυτά, τα δύο τρίτα της ταχύτητας αποκοπής, πριν αφηθεί ο επιταχυντής. Αυτό μπορεί να ελεγχθεί π.χ. με παρακολούθηση της ταχύτητας του κινητήρα ή με την πάροδο ικανού χρόνου μεταξύ αρχικής ενεργοποίησης του επιταχυντή και άφεσής του, ο οποίος στην περίπτωση των οχημάτων των κατηγοριών 1 και 2 του παραρτήματος 1 πρέπει να είναι τουλάχιστον δύο δευτερόλεπτα.
- δ) Οριακές τιμές
1. Η συγκέντρωση δεν πρέπει να υπερβαίνει εκείνη που αναγράφεται στην πινακίδα σύμφωνα με την οδηγία 72/306/ΕΟΚ του Συμβουλίου (***) .
 2. Σε περίπτωση που το δεδομένο αυτό δεν είναι γνωστό ή εάν οι αρμόδιες υπηρεσίες των κρατών μελών αποφασίσουν να μην το χρησιμοποιήσουν ως τιμή αναφοράς, το επίπεδο συγκέντρωσης δεν πρέπει να υπερβαίνει εκείνο που προδιαγράφεται από τον κατασκευαστή ή τις ακόλουθες οριακές τιμές του συντελεστή απορρόφησης:

Μέγιστος συντελεστής απορρόφησης για:

 - πετρελαιοκίνητες με φυσική αναρρόφηση = 2,5 m⁻¹,
 - πετρελαιοκίνητες με υπερπλήρωση = 3,0 m⁻¹,
 - το όριο των 1,5 m⁻¹ ισχύει για τα κάτωθι οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου σύμφωνα με τις οριακές τιμές της:
 - α) στήλης Β του πίνακα στο τμήμα 5.3.1.4 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 98/69/ΕΚ (Ελαφρά πετρελαιοκίνητα οχήματα επαγγελματικής χρήσης-Euro4)·
 - β) στήλης Β1 των πινάκων στο τμήμα 6.2.1 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 88/77/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 1999/96/ΕΚ (Βαρέα πετρελαιοκίνητα οχήματα επαγγελματικής χρήσης-Euro4)·
 - γ) στήλης Β2 των πινάκων στο τμήμα 6.2.1 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 88/77/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 1999/96/ΕΚ (Βαρέα πετρελαιοκίνητα οχήματα επαγγελματικής χρήσης-Euro5)·
 - δ) στήλης C των πινάκων στο τμήμα 6.2.1 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 88/77/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 1999/96/ΕΚ (Βαρέα οχήματα επαγγελματικής χρήσης EEV)

ή οριακές τιμές σε μεταγενέστερες τροποποιήσεις της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 98/69/ΕΚ, ή οριακές τιμές σε μεταγενέστερες τροποποιήσεις της οδηγίας 88/77/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 1999/96/ΕΚ, ή τιμές ισοδύναμες αν χρησιμοποιείται άλλου τύπου μηχανή από εκείνη που χρησιμοποιείται για την έγκριση τύπου ΕΚ.

Όταν δεν είναι δυνατή η αναγνώριση σύμφωνα με το τμήμα 5.3.1.4 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 98/69/ΕΚ, ή με το τμήμα 6.2.1 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 88/77/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 1999/96/ΕΚ, τα ανωτέρω εφαρμόζονται στα οχήματα που θα ταξινομηθούν ή θα τεθούν για πρώτη φορά σε κυκλοφορία μετά την 1η Ιουλίου 2008.

3. Τα οχήματα που ταξινομήθηκαν ή τέθηκαν σε κυκλοφορία για πρώτη φορά πριν την 1η Ιανουαρίου 1980 απαλλάσσονται των απαιτήσεων αυτών.
4. Όχημα απορρίπτεται μόνον εφόσον η μέση αριθμητική τιμή τριών τουλάχιστον κύκλων ελεύθερης επιτάχυνσης, υπερβαίνει την οριακή τιμή. Για τον υπολογισμό επιτρέπεται να απορριφθούν μετρήσεις που παρεκκλίνουν σημαντικά από τη μετρηθείσα μέση τιμή ή το αποτέλεσμα οιοδήποτε άλλου στατιστικού υπολογισμού που λαμβάνει υπόψη την σκέδαση των μετρήσεων. Τα κράτη μέλη μπορούν να περιορίσουν τον αριθμό των κύκλων δοκιμής.
5. Επίσης για να αποφεύγονται άσκοπες δοκιμές, τα κράτη μέλη μπορούν, κατά παρέκκλιση των διατάξεων της παραγράφου 2.2 στοιχείο δ) σημείο 4, να εγκρίνουν τα οχήματα στα οποία μετρήθηκαν τιμές σημαντικά κατώτερες των οριακών τιμών μετά από λιγότερους από τρεις κύκλους ελεύθερης επιτάχυνσης ή μετά τους κύκλους καθαρισμού (ή άλλης ισοδύναμης μεθόδου) που προδιαγράφονται στην παράγραφο 2.2 στοιχείο β) σημείο 2 εδάφιο ii). Επίσης για να αποφεύγονται άσκοπες δοκιμές, τα κράτη μέλη μπορούν, κατά παρέκκλιση των διατάξεων της παραγράφου 2.2 στοιχείο δ) σημείο 4, να εγκρίνουν τα οχήματα στα οποία μετρήθηκαν τιμές σημαντικά κατώτερες των οριακών τιμών μετά από λιγότερους από τρεις κύκλους ελεύθερης επιτάχυνσης ή μετά τους κύκλους καθαρισμού (ή άλλης ισοδύναμης μεθόδου) που προδιαγράφονται στην παράγραφο 2.2 στοιχείο β) σημείο 2 εδάφιο ii).

2.3. Εξοπλισμός δοκιμών

Οι εκπομπές των οχημάτων ελέγχονται με τη βοήθεια συσκευών που επιτρέπουν να εξακριβώνεται η τήρηση των οριακών τιμών που ορίζονται ή αναφέρονται από τον κατασκευαστή.

(*) ΕΕ L 76 της 9.3.1970, σ. 1.

(**) ΕΕ L 350 της 28.12.1998, σ. 1.

(***) ΕΕ L 190 της 20.8.1972, σ. 1.»

— Προστίθεται το κάτωθι σημείο 3:

«3. Ειδικές προϋποθέσεις για τις διατάξεις περιορισμού της ταχύτητας

- εφόσον είναι δυνατόν, ελέγχεται εάν η διάταξη έχει τοποθετηθεί όπως απαιτεί η οδηγία 92/6/ΕΟΚ του Συμβουλίου (*):
- ελέγχεται εάν είναι έγκυρη η πινακίδα της διάταξης,
- εφόσον είναι εφικτό, ελέγχεται εάν ει ναι απαραίτητες οι σφραγίδες της διάταξης και, εφόσον χρειάζεται, κάθε άλλο μέσο προστασίας των συνδέσεων από δόλιο χειρισμό τους,
- ελέγχεται, εφόσον είναι εφικτό, εάν η διάταξη περιορισμού της ταχύτητας εμποδίζει τα οχήματα που αναφέρονται στα 2 και 3 της οδηγίας 92/6/ΕΟΚ να υπερβαίνουν τις προδιαγραφόμενες τιμές.

(*) ΕΕ L 57 της 2.3.1992, σ. 27.»