

32000L0030

2000.8.10.

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK HIVATALOS LAPJA

L 203/1

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2000/30/EK IRÁNYELVE

(2000. június 6.)

a Közösség területén közlekedő haszongépjárművek közlekedésre alkalmasságának országúti műszaki ellenőrzéséről

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

Tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 71. cikke (1) bekezdés c) és d) pontjára,

Tekintettel a Bizottság javaslatára ⁽¹⁾,

Tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽²⁾,

A Régiók Bizottságával történt konzultációt követően,

A Szerződés 251. cikkében szabályozott eljárásnak megfelelően ⁽³⁾,

mivel:

- (1) A forgalom növekedése minden tagállamban hasonló jellegű és súlyosságú biztonsági és környezeti problémákat vet fel.
- (2) Az utak biztonsága, a környezetvédelem és az igazságos verseny érdekében a haszongépjárművek csak akkor használhatók, ha a közlekedés műszaki alkalmassági feltételeinek a legnagyobb mértékben megfelelnek.
- (3) A gépjárművek és pótkocsijaik időszakos műszaki vizsgálatáról szóló tagállami jogszabályok közelítéséről ren-

delkező 1996. december 20-i 96/96/EK irányelvnek megfelelően ⁽⁴⁾, a haszongépjárműveket minden évben alávetik egy, az erre felhatalmazott testület által végzett vizsgálatnak.

- (4) A 94/12/EK irányelv ⁽⁵⁾4. cikke többirányú megközelítést ad a költséghatékonyság tekintetében azokra az intézkedésekre, amelyek a közúti közlekedés által okozott légszennyezés csökkentését célozzák; habár az Európai „Autó-olaj I.” program magában foglalta ezt a megközelítést és tárgyilagos értékelést adott a járműtechnológia, az üzemanyag minőség, az ellenőrzés, a karbantartás, valamint a nem technikai intézkedések területén a lehető leghatékonyabb intézkedésről, a közúti közlekedés szennyezőanyag-kibocsátásának csökkentése érdekében.
- (5) Tekintettel erre a megközelítésre, az Európai Parlament és a Tanács elfogadta a 98/70/EK irányelvet ⁽⁶⁾ az üzemanyagok minőségének javítása céljából, valamint a magántulajdonban levő gépjárművekre és a könnyű haszongépjárművekre vonatkozó 98/69/EK ⁽⁷⁾ irányelvet és a nehéz-tehergépjárművekre vonatkozó 1999/96/EK ⁽⁸⁾ irányelvet azzal a szándékkal, hogy szigorúbb kibocsátási normákat állapítson meg.
- (6) Ez az irányelv ugyanennek a szemléletnek a részét képezi, ugyanakkor a környezetvédelem szempontjából hatékonyabbnak mutatkozik, nem szigorítja azonban a

⁽⁴⁾ HL L 46., 1997.2.17., 1. o., az 1999/52/EK irányelvvel (HL L 142., 1999.6.5., 26. o.) módosított irányelv.

⁽⁵⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 1994. március 23-i 94/12/EK irányelve a gépjárművek kibocsátásai által okozott légszennyezés ellen alkalmazandó intézkedésekről és a 70/220/EGK irányelv módosításáról (HL L 100., 1994.4.19., 42. o.).

⁽⁶⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 1998. október 13-i 98/70/EK irányelve a benzin és a dízelüzemanyagok minőségéről és a 93/12/EGK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 350., 1998.12.28., 58. o.).

⁽⁷⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 1998. október 13-i 98/69/EK irányelve a gépjárművek kibocsátásai által okozott légszennyezés ellen alkalmazandó intézkedésekről és a 70/220/EGK irányelv módosításáról (HL L 350., 1998.12.28., 1. o.).

⁽⁸⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 1999. december 13-i 1999/96/EK irányelve a járművekben használt sűrítéssel gyújtású motorok gáz-halmazállapotú és szemcsés szennyezőanyag-kibocsátása, valamint a földgázzal vagy cseppfolyós propángázzal hajtott járművekben használt külső gyújtású motorok gáz halmazállapotú szennyezőanyag-kibocsátása ellen hozandó intézkedésekre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről és a 88/77/EGK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 44., 2000.2.16., 1. o.).

⁽¹⁾ HL C 190., 1998.6.18., 10. o. és HL C 116E., 2000.4.26., 7. o.

⁽²⁾ HL C 407., 1998.12.28., 112. o.

⁽³⁾ Az Európai Parlament 1999. február 9-i véleménye (HL C 150., 1999.5.28., 27. o.), a Tanács 1999. december 2-i közös álláspontja és az Európai Parlament 2000. március 14-i határozata (még nem került kihirdetésre a Hivatalos Lapban). A Tanács 2000. április 13-i határozata.

96/96/EK irányelvben meghatározott, az időszakos műszaki vizsgálatokra vonatkozó normákat, hanem rendelkezik az országúti műszaki ellenőrzésről, abból a célból, hogy biztosítsa az említett irányelv alkalmazását az egész évben.

miatt a Közösség által jobban teljesíthető; ez az irányelv nem lépi túl a célhoz szükséges mértéket,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

- (7) A szabályozott éves műszaki vizsgálat valójában nem tekinthető elegendőnek annak biztosítására, hogy a vizsgált haszongépjárművek egész évben közlekedésre alkalmas állapotban vannak.
- (8) A tervezett kiegészítő országúti műszaki ellenőrzéssel megvalósított hatékony kényszerítés gazdaságos intézkedés az utakon közlekedő haszongépjárművek karbantartási állapotának ellenőrzésére.
- (9) Az országúti műszaki ellenőrzést a haszongépjármű vezetőjének nemzetisége, a nyilvántartásba vevő ország vagy a forgalomba helyezés országa szerint történő bármilyen megkülönböztetés nélkül kell elvégezni.
- (10) A vizsgálatra történő kiválasztás módszere célzatos megközelítésen alapul, amely a legnagyobb súlyt azoknak a járműveknek a kiszűrésére helyezi, amelyek a leginkább rossz állapotban lévőnek látszanak, ezzel növelve a hatósági eljárás eredményességét és a lehető legkisebbre csökkentve a járművezetők és az eljáró szervek költségeit és a késedelem mértékét.
- (11) A vizsgált járműben tapasztalt súlyos hiányosság esetén lehetővé kell tenni, hogy annak a tagállamnak az illetékes szerveit, amelyben a járművet nyilvántartásba vették, vagy ahol azt forgalomba helyezték, fel lehessen kérni arra, hogy a megfelelő intézkedéseket meghozzák és a kérvényező tagállamot értesítsék minden azt követően meghozott intézkedésről.
- (12) Ennek az irányelvnek a végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Tanács 1999. június 28-i 1999/468/EK irányelvvel összhangban kell elfogadni, amely a Bizottságra átruházott hatáskörök gyakorlásának módjait határozza meg ⁽¹⁾.
- (13) A Szerződés 5. cikkében meghatározott szubszidiaritás és arányosság elve alapján a javasolt cselekvés tárgya, nevezetesen a Közösségben közlekedő haszongépjárművek országúti műszaki ellenőrzési rendszerének bevezetése nem valósítható meg megfelelően a tagállamok által, tehát a célkitűzés az intézkedés nagysága

1. cikk

(1) Az utak biztonsága és a környezet javítása érdekében, ennek az irányelvnek a célja annak biztosítása, hogy a Közösség tagállamai területén közlekedő haszongépjárművek teljesebb mértékben tegyenek eleget bizonyos, a 96/96/EK irányelv által előírt műszaki feltételeknek.

(2) Ez az irányelv bizonyos feltételeket állapít meg a Közösség területén közlekedő haszongépjárművek országúti műszaki ellenőrzésére vonatkozóan.

(3) A közösségi rendeletek sérelme nélkül ez az irányelv nem érinti a tagállamok jogát az irányelv hatályán kívül eső vizsgálatok elvégzésére vagy az országúti közlekedés más szempontok szerinti ellenőrzésére, különös tekintettel azokra, amelyek a haszongépjárműveket érintik. Másrészt, semmi sem akadályozhat meg egy tagállamot, az irányelv hatálya alá nem tartozó vizsgálatok összefüggésében, hogy az I. mellékletben felsoroltakat közutakon kívül ellenőrizze.

2. cikk

Ennek az irányelvnek az alkalmazásában:

- a) A „haszongépjármű” azokat a gépjárműveket és pótkocsikat jelenti, amelyeket a 96/96/EK irányelv I. mellékletének 1., 2., és 3. kategóriája határoz meg;
- b) Az „országúti műszaki ellenőrzés” a tagállamok területén közlekedő haszongépjárművek olyan műszaki jellegű ellenőrzését jelenti, amelyet a hatóságok nem jelentenek be előre, ezért azok váratlanul történnek, és a közutakon a hatóságok végzik el vagy az ellenőrzés azok felügyelete alatt történik;
- c) A „időszakos műszaki vizsgálat” egy jármű közlekedésre való műszaki alkalmasságának vizsgálatát jelenti, ahogyan arról a 96/96/EK irányelv II. melléklete rendelkezik.

3. cikk

(1) Minden tagállam bevezeti az országúti műszaki ellenőrzést, így valósítja meg az 1. cikkben meghatározott célt az

⁽¹⁾ HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

irányelvben tárgyalt haszongépjárműveket illetően, szem előtt tartva az ilyen járművekre vonatkozó, a 96/96/EK irányelvben rögzített nemzeti intézkedéseket is.

(2) Minden országúti műszaki ellenőrzést a járművezető nemzetisége, a bejegyző ország vagy a forgalomba helyezés országa szerint történő bármilyen megkülönböztetés nélkül kell elvégezni, szem előtt tartva azt, hogy a járművezetők és az eljáró szervek költségeit és a késedelem mértékét a lehető legkisebbsre csökkentésük.

4. cikk

(1) Az országúti műszaki ellenőrzés a következő szempontok közül egyet, kettőt vagy akár mindet magába foglalja:

- a) a haszongépjármű karbantartási állapotának szemmel történő felbecsülése a jármű álló helyzetében;
- b) egy közelmúltban felvett országúti műszaki ellenőrzési jegyzőkönyv ellenőrzése az 5. cikk rendelkezései szerint, vagy a jármű közlekedési alkalmasságát bizonyító iratok ellenőrzése, különös tekintettel – abban az esetben, ha a járművet egy tagállamban jegyezték be, illetve helyezték forgalomba – annak bizonyítására, hogy a haszongépjármű megfelelt a 96/96/EK irányelv szerinti időszakos műszaki vizsgálatnak;
- c) az I. melléklet 10. pontjában felsorolt, a vizsgálat tárgyát képező tételek közül egyre, több mint egyre vagy mindre vonatkozó, azok szabálytalanságait feltáró ellenőrzés.

(2) A fékrendszer és a kipufogógáz-kibocsátás ellenőrzését a II. mellékletben meghatározott szabályok alapján kell elvégezni.

(3) Mielőtt az I. melléklet 10. pontjában felsorolt tételek ellenőrzését az ellenőr elvégzi, figyelembe kell vennie a legutóbbi időszakos műszaki vizsgálatról készült tanúsítványt és/vagy a közelmúltban felvett műszaki országúti ellenőrzési jegyzőkönyvet, amelyet a járművezető felmutat.

Ha a járművezető egyéb, a jármű biztonságos üzemelését igazoló, egy felhatalmazott testület által kiállított okiratot mutat fel, az ellenőr ezt az okiratot is figyelembe veheti.

Abban az esetben, ha ezek az okiratok és/vagy a jegyzőkönyv azt bizonyítja, hogy az I. melléklet 10. pontjában felsorolt tételek valamelyikének ellenőrzése a megelőző három hónap folyamán megtörtént, úgy azt a tételt nem kell újra megvizsgálni, kivéve, ha a vizsgálat indokolt, különösen nyilvánvaló hiba és/vagy szabálytalanság esetén.

5. cikk

(1) A 4. cikk (1) bekezdés c) pontjában megfogalmazott vizsgálatról készült országúti műszaki ellenőrzési jegyzőkönyvet a vizsgálatot végző hatóság vagy ellenőr állítja ki. Az I. melléklet 10. pontjában egy jegyzőkönyvminta szerepel, amely egy ellenőrzési listát tartalmaz. A vizsgálatot végző hatóságnak vagy az ellenőrnek meg kell jelölnie a vizsgált tételekhez tartozó négyzeteket. A jegyzőkönyvet a haszongépjármű vezetőjének kell átadni.

(2) Amennyiben az ellenőrzést végző hatóság vagy személy úgy ítéli meg, hogy a haszongépjármű karbantartási hiányosságai – különösen a fékek tekintetében – a biztonságos közlekedést veszélyeztetik és ezáltal további vizsgálat indokolt, a haszongépjármű alávethető a 96/96/EK irányelv 2. cikkének megfelelő alaposabb vizsgálatnak egy, a tagállam által a közelben kijelölt vizsgálóközpontban.

Amennyiben akár a 4. cikk (1) bekezdésében meghatározott országúti műszaki országúti ellenőrzés során, akár az ennek a bekezdésnek az első albekezdésében meghatározott alaposabb vizsgálat során nyilvánvalóvá válik, hogy a haszongépjármű komoly veszélyt jelent a benne utazókra vagy a közúton közlekedőkre nézve, a jármű használatát az észlelt veszélyes hibák kijavításáig megtilthatják.

6. cikk

Minden második év március 31-éig a tagállamok közlik a Bizottsággal az előző két évben összegyűjtött adatokat az ellenőrzött járművek számát illetően, az I. melléklet 6. pontjában megadott kategóriák, a nyilvántartásba vevő ország és az I. melléklet 10. pontja alapján az ellenőrzött tételek és az észlelt hiányosságok szerint osztályozva.

Az első benyújtott jelentés a 2003. január 1-jével kezdődő kétéves periódust öleli fel.

A Bizottság ezt az információt továbbítja az Európai Parlamentnek.

7. cikk

(1) A tagállamok segítik egymást az irányelv alkalmazásában. Különös tekintettel arra, hogy egymás tudomására hozzák az ellenőrzések elvégzéséért felelős hivatal(ok) adatait, és a kapcsolattartó személyek nevét.

(2) Külföldi illetőségű személy tulajdonában lévő haszongépjárműben észlelt súlyos hiányosságokról, különösen azokról, amelyek a jármű használatának megtiltását eredményezték, az I. mellékletben bemutatott jegyzőkönyvminta segítségével értesíteni kell annak a tagállamnak az illetékes szerveit, amely-

ben a járművet nyilvántartásba vették vagy ahol azt forgalomba helyezték, anélkül hogy eljárást indítanának annak a tagállamnak a hatályban lévő jogszabályai szerint, ahol a hiányosságot észlelték.

Az 5. cikk sérelme nélkül, a tagállam illetékes szervei, amelyben a külföldi illetőségű személy tulajdonában levő haszongépjárműben súlyos hiányosságot észlelték, felkérhetik annak a tagállamnak az illetékes szerveit, amelyben a járművet nyilvántartásba vették, illetve forgalomba helyezték, hogy hozzák meg a megfelelő intézkedéseket a vétkes személyre nézve, például a jármű további közlekedési alkalmassági vizsgálatnak való alávetésével.

Az illetékes szervek, amelyekhez ilyen megkeresés érkezett, minden, a vétkessel szemben alkalmazott intézkedésről értesítik annak a tagállamnak az illetékes szerveit, amelyben a haszongépjármű hiányosságait észlelték.

8. cikk

Bármely módosítást, amely az I. melléklet, vagy a II. mellékletben meghatározott műszaki szabványok technikai fejlődéshez történő igazításához szükséges, a 9. cikk (2) bekezdésében szabályozott eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

Az ilyen módosítások ugyanakkor nem eredményezhetik az irányelv hatályának kiterjesztését.

9. cikk

(1) A Bizottságot a 96/96/EK irányelv 8. cikke alapján felállított Műszaki Fejlődéshez Igazodás Bizottsága, továbbiakban „a bizottság”, segíti.

(2) Amikor erre a bekezdésre hivatkozás történik, akkor az 1999/468/EK határozat 5. és 7. cikkét kell alkalmazni, az ugyanott található 8. cikk intézkedéseivel összhangban.

Az 1999/468/EK határozat 5. cikk (6) bekezdésében meghatározott időtartamot három hónapban rögzítik.

(3) Az eljárási szabályokat a bizottság fogadja el.

10. cikk

A tagállamok megállapodást kötnek az alkalmazandó büntetésekről, arra az esetre, amikor egy járművezető, illetve üzemel-

tető az irányelv alapján előírt műszaki követelményeknek nem tesz eleget.

A tagállamok minden szükséges intézkedést meghoznak annak biztosítására, hogy ezeket a büntetéseket alkalmazzák. Az ilyen módon kiszabott büntetéseknek hatásosnak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük.

11. cikk

A 6. cikkben említett, a tagállamokból kapott adatok beérkezését követő egy éven belül a Bizottság jelentést terjeszt a Tanács elé az irányelv alkalmazásáról, az elért eredmények összefoglalásával együtt.

Az első jelentés a 2003. január 1-jével kezdődő kétéves időtartamot öleli fel.

12. cikk

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek 2002. augusztus 10. előtt megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

(2) Amikor a tagállamok elfogadják ezeket az intézkedéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

(3) A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot hazai joguk legfontosabb előírásairól, amelyeket az irányelv által szabályozott területen fogadtak el.

13. cikk

Ez az irányelv az *Európai Közösségek Hivatalos Lapjában* való kihirdetésének napján lép hatályba.

14. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Luxemburgban, 2000. június 6-án.

az Európai Parlament részéről

az elnök

N. FONTAINE

a Tanács részéről

az elnök

E. FERRO RODRIGUES

10. Ellenőrző lista:

	ellenőrzött	nem- ellenőrzött	hibás
a) fékrendszer és alkotórészei ⁽¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) kipufogórendszer ⁽¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) kipufogógáz-áttetszőség (dízel) ⁽¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) gáz-halmazállapotú kibocsátás (benzin, földgáz vagy cseppfolyós petróleum gáz (LPG)) ⁽¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) kormány-erőátviteli szerkezet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) lámpák, világító és jelző eszközök	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g) keréktárcsák/gumiabroncsok	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h) kerékfelfüggesztés (látható hiányosságok)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i) alváz (látható hiányosságok)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
j) tachográf (felszerelés)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
k) sebességkorlátozó eszköz (felszerelés)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
l) üzemanyag- és/vagy olajszivárgás bizonyítéka	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Az ellenőrzés eredménye:

Súlyos hiányosságokkal rendelkező jármű használatának tilalma

12. Egyéb/megjegyzések

13. Ellenőrzést végző hatóság/hivatalnok vagy ellenőr

A vizsgálatot végző hatóság/képviselő vagy ellenőr aláírása

⁽¹⁾ Ezeket a tételeket speciális vizsgálatnak és/vagy ellenőrzéseknek kell alávetni a 2000/30/EK irányelv II. melléklete szerint.

II. MELLÉKLET

FÉKRENDSZER ÉS KIPUFOGÓGÁZ-KIBOCSÁTÁS VIZSGÁLATÁNAK ÉS/VAGY ELLENŐRZÉSÉNEK SZABÁLYAI**1. A fékekre vonatkozó speciális előírások**

A fékrendszer részeit és működtető szerkezeteit jó és hatékony működési állapotban kell tartani és megfelelően be kell állítani.

A jármű fékjeinek a következő fékezési funkcióknak kell eleget tenniük:

- a) gépjárművek és azok pótkocsija és félpótkocsija esetében üzemi féknek a rakomány állapotától és az út lejtési vagy emelkedési szögétől függetlenül alkalmasnak kell lennie a jármű lassítására és biztonságos, gyors és hatékony megállítására;
- b) gépjárművek és azok pótkocsija és félpótkocsija esetében, rögzítő féknek a rakomány állapotától és az út lejtési vagy emelkedési szögétől függetlenül alkalmasnak kell lennie a jármű álló helyzetben való megtartására;

2. A kipufogógáz kibocsátására vonatkozó különleges szabályok**2.1. Külső gyújtású (benzin) motorral felszerelt gépjárművek**

- a) Ha a kipufogógáz-kibocsátás nem egy olyan korszerű kipufogógáz-kibocsátási vezérlőrendszer által szabályozott, mint a lambda-szonda vezérlésű háromutas katalizátor:
 - 1) a kipufogórendszer szabad szemmel történő vizsgálata, a szivárgás ellenőrzése céljából;
 - 2) ha lehetséges, a kibocsátási vezérlőrendszer szabad szemmel történő vizsgálata, hogy ellenőrizzék, hogy a kötelezően előírt berendezést felszerelték-e;
 - 3) ésszerű motorjáratási idő után (a jármű gyártójának ajánlását figyelembe véve) a kipufogógázok szén-monoxid (CO) tartalmának mérése a motor üresjáratánál (terhelés nélkül).

A kipufogógázokban megengedhető maximális szén-monoxid tartalom nem haladhatja meg a következőket:

- azoknál a járműveknél, amelyeket első alkalommal attól az időponttól vettek nyilvántartásba vagy helyeztek üzembe, amikortól a tagállamok megkövetelték a járművek 70/220/EGK irányelvnek ⁽¹⁾ való megfelelését 1986. október 1-ig terjedően: a szén-monoxid-tartalom nem lépheti túl a 4,5 térfogatszázalékot,
 - az 1986. október 1-je után nyilvántartásba vett vagy üzembe helyezett járművek esetében: a szén-monoxid-tartalom nem lépheti túl a 3,5 térfogatszázalékot.
- b) Ha a kipufogógáz-kibocsátás egy olyan korszerű kipufogógáz-kibocsátási vezérlőrendszer által szabályozott, mint a lambda-szonda vezérlésű háromutas katalizátor:
 - 1) a kipufogórendszer szabad szemmel történő vizsgálata, hogy ellenőrizzék nincs-e szivárgás és minden alkatrész tökéletes-e;
 - 2) a kibocsátási vezérlőrendszer szabad szemmel történő vizsgálata, a kötelező berendezés felszereltségének ellenőrzése céljából;
 - 3) a jármű kibocsátási vezérlőrendszere hatékonyságának meghatározása a lambda érték és a kipufogógázok szén-monoxid tartalmának 4. szakasz szerinti mérése segítségével.

⁽¹⁾ A Tanács 1970. március 20-i 70/220/EGK irányelve a gépjárművek kibocsátásai által okozott légszennyezés elleni intézkedések meghozatalára vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről (HL L 76., 1970.4.6., 1. o.), legutóbb a Bizottság 1999/102/EK irányelvvel módosítva (HL 334., 1999.12.28., 43. o.).

4) kipufogócső kibocsátás – határértékek

- motor alapjáraton mérve:

A kipufogógázok maximálisan megengedhető szén-monoxid tartalma nem haladhatja meg a 0,5 térfogatszázalékot,

- magasabb üresjáratú fordulatszámon (terhelés nélkül), legalább 2000 min 2 000 min⁻¹:motor fordulatszámon mérve:

Szén-monoxid tartalom: maximum 0,3 térfogatszázalék,

Lambda: $1 \pm 0,03$ vagy a gyártó előírásai szerint.

2.2. Sűrítéssel gyújtású (dízelt) motorral felszerelt gépjárművek

A kipufogógáz áttetszőségének szabad gyorsítás melletti mérése (terhelés nélkül alapszállásig) a maximális határfordulatszámig). A koncentráció szintje nem haladhatja meg ⁽¹⁾ az abszorpciók együttható következő határértékeit:

- szívó dízelmotorok = 2,5 m⁻¹,
- turbó feltöltésű dízelmotorok = 3,0 m⁻¹

vagy ezeknek megfelelő értékek, ha a vizsgálatot az ezektől az előírásoktól eltérő, más típusú berendezéssel végzik.

Az 1980 január 1-je előtt nyilvántartásba vett vagy üzembe helyezett járművekre ezek az előírások nem vonatkoznak.

2.3. Vizsgáló berendezés

A járművek szennyezőanyag-kibocsátását a gyártó által előírt vagy jelzett határértékeknek való megfelelés pontos megállapítására szolgáló berendezések használatával vizsgálják.

⁽¹⁾ A Tanács 1972. augusztus 2-i 72/306/EGK irányelve a járművekben használt dízelmotorok szennyezőanyag-kibocsátása elleni intézkedések meghozatalára vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről (HL L 190., 1972.8.20., 1. o.). Legutóbb a Bizottság 97/20/EK irányelve módosította (HL 125., 1997.5.16., 2. o.).