

32000L0030

10.8.2000

JURNALUL OFICIAL AL COMUNITĂȚILOR EUROPENE

L 203/1

DIRECTIVA 2000/30/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI
din 6 iunie 2000
privind controlul tehnic rutier al vehiculelor utilitare care circulă în Comunitate

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 71 alineatul (7) literele (c) și (d),

având în vedere propunerea Comisiei ⁽¹⁾,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social ⁽²⁾,

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura stabilită la articolul 251 din tratat ⁽³⁾,

întrucât:

- (1) Intensificarea traficului rutier pune tuturor statelor membre probleme de natură și de importanță similare în materie de siguranță și de mediu.
- (2) În interesul siguranței rutiere, al protecției mediului și al unei concurențe echitabile, vehiculele utilitare trebuie utilizate numai dacă sunt întreținute astfel încât să mențină un nivel ridicat de respectare a reglementărilor tehnice.
- (3) În temeiul Directivei 96/96/CE a Consiliului din 20 decembrie 1996 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la controlul tehnic al autovehiculelor și al

remorșilor acestora ⁽⁴⁾, vehiculele utilitare sunt supuse în fiecare an unui control tehnic efectuat de un organism autorizat.

- (4) Articolul 4 din Directiva 94/12/CE ⁽⁵⁾ prevede o abordare pe mai multe direcții a aspectelor costuri/eficiență ale măsurilor care vizează reducerea poluării în transportul rutier. Programul european „Auto-oil I” a integrat această abordare, oferindu-ne o evaluare obiectivă a ansamblului celor mai eficiente măsuri în domeniul tehnologiei vehiculelor, calității carburanților, controlului și întreținerii, precum și măsuri fără caracter tehnic pentru reducerea emisiilor în transportul rutier.
- (5) Ținând cont de această abordare, Parlamentul European și Consiliul au adoptat Directiva 98/70/CE ⁽⁶⁾ privind ameliorarea calității carburanților și, în vederea stabilirii unor norme de emisie mai stricte, Directiva 98/69/CE ⁽⁷⁾ pentru autoturismele proprietate personală și vehiculele utilitare ușoare, precum și Directiva 1999/96/CE ⁽⁸⁾ pentru vehiculele grele de marfă.

⁽¹⁾ JO C 190, 18.6.1998, p. 10 și

JO C 116 E, 26.4.2000, p. 7.

⁽²⁾ JO C 407, 28.12.1998, p. 112.

⁽³⁾ Avizul Parlamentului European din 9 februarie 1999 (JO C 150, 28.5.1999, p. 27), confirmat la 16 septembrie 1999, Poziția comună a Consiliului din 2 decembrie 1999 (JO C 29, 1.2.2000, p. 1) și Decizia Parlamentului European din 14 martie 2000 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial). Decizia Consiliului din 13 aprilie 2000.

⁽⁴⁾ JO L 46, 17.2.1997, p. 1, astfel cum a fost modificată prin Directiva 1999/52/CE a Comisiei (JO L 142, 5.6.1999, p. 26).

⁽⁵⁾ Directiva 94/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 martie 1994 privind măsurile ce se adoptă împotriva poluării aerului cu emisiile autovehiculelor și de modificare a Directivei 70/220/CEE (JO L 100, 19.4.1994, p. 42).

⁽⁶⁾ Directiva 98/70/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 1998 privind calitatea benzinei și a carburanților și de modificare a Directivei 93/12/CEE a Consiliului (JO L 350, 28.12.1998, p. 58).

⁽⁷⁾ Directiva 98/69/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 1998 privind măsurile de adoptat împotriva poluării aerului cu emisii ale autovehiculelor și de modificare a Directivei 70/220/CEE (JO L 350, 28.12.1998, p. 1).

⁽⁸⁾ Directiva 1999/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 decembrie 1999 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la măsurile ce se adoptă împotriva emisiilor de gaze poluante și de particule poluante provenind de la motoarele cu aprindere prin compresie destinate propulsiei vehiculelor și emisiilor de gaze poluante provenind de la motoarele cu aprindere comandată care funcționează cu gaze naturale sau cu gaze de petrol lichefiat și destinate pentru propulsia vehiculelor și de modificare a Directivei 88/77/CEE a Consiliului (JO L 44, 16.2.2000, p. 1).

(6) Prezenta directivă se înscrie în aceeași abordare. Totuși, este mai eficient din punctul de vedere al protecției mediului să nu se procedeze în această etapă la măsuri de consolidare a normelor referitoare la controlul tehnic prevăzute în Directiva 96/96/CE, ci să se instituie controale tehnice rutiere pentru a se asigura aplicarea acestei directive pe toată durata anului.

(7) Un control tehnic anual este considerat insuficient pentru a garanta că vehiculele utilitare se mențin conforme cu reglementarea tehnică pe toată durata anului.

(8) Punerea eficientă în practică a controalelor tehnice rutiere suplimentare și selective constituie o măsură importantă și rentabilă prin care se poate controla nivelul de întreținere a vehiculelor utilitare aflate în circulație.

(9) Controalele tehnice rutiere trebuie efectuate fără nici o discriminare în ceea ce privește naționalitatea conducătorului auto, țara de înmatriculare sau de punere în circulație a vehiculului utilitar.

(10) Metoda de selectare a vehiculelor utilitare supuse controalelor trebuie să se bazeze pe o abordare selectivă care acordă o importanță deosebită identificării vehiculelor susceptibile a fi prost întreținute, îmbunătățind astfel eficiența aplicării de către autorități a controalelor și reducând la minim costurile și întârzierile provocate conducătorilor auto și întreprinderilor.

(11) În cazul unor defecțiuni grave constatate la vehiculul controlat, se poate prevedea posibilitatea de a solicita autorităților competente ale statului membru de înmatriculare sau de punere în circulație a vehiculului să adopte măsurile necesare și să informeze statul membru solicitant asupra măsurilor adoptate.

(12) Măsurile necesare pentru aplicarea prezentei directive sunt adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a modalităților de exercitare a competențelor executive conferite Comisiei ⁽¹⁾.

(13) Conform principiului subsidiarității și principiului proporționalității astfel cum sunt enunțate în articolul 5 din tratat, obiectivele acțiunii vizate, și anume instituirea unui regim de control tehnic rutier pentru vehiculele utilitare care circulă în Comunitate, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de statele membre și, din rațiuni de amploare a acțiunii, pot

fi îndeplinite mai bine la nivel comunitar. Prezenta directivă nu depășește cadrul necesar atingerii acestor obiective.

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

(1) În scopul ameliorării siguranței rutiere și a mediului, prezenta directivă vizează să asigure o respectare mai strictă de către vehiculele utilitare aflate în circulație pe teritoriul Comunității a anumitor condiții tehnice prevăzute în Directiva 96/96/CE.

(2) Prezenta directivă definește anumite condiții de realizare a controalelor tehnice rutiere la vehiculele utilitare care circulă pe teritoriul Comunității.

(3) Fără a aduce atingere reglementărilor comunitare, dispozițiile prezentei directive nu restrâng în nici un fel dreptul statelor membre de a efectua controale care nu sunt prevăzute în prezenta directivă, precum și de a controla alte aspecte ale transportului rutier, în special cele referitoare la vehiculele utilitare. Totodată, nu există impedimente pentru statele membre, în momentul efectuării unor controale care depășesc cadrul de aplicare a prezentei directive, să verifice punctele enumerate în anexa I în alte locuri decât pe drumurile publice.

Articolul 2

În înțelesul prezentei directive:

(a) „vehicul utilitar” înseamnă orice autovehicul aparținând categoriilor 1, 2 și 3 definite în anexa I la Directiva 96/96/CE, precum și remorcile acestuia;

(b) „control tehnic rutier” înseamnă controlul de natură tehnică neanunțat de autorități, și deci neașteptat, al unui vehicul utilitar aflat în circulație pe teritoriul unui stat membru, efectuat pe drumurile publice de către autorități sau sub supravegherea acestora;

(c) „control tehnic” înseamnă controlul conformității vehiculului cu reglementarea tehnică prevăzută în anexa II la Directiva 96/96/CE.

Articolul 3

(1) Fiecare stat membru întreprinde controale tehnice rutiere suficiente pentru a aduce la îndeplinire obiectivele precizate în articolul 1 referitoare la vehiculele utilitare care intră sub incidența

⁽¹⁾ JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

prezentei directive, ținând cont de regimul național aplicat vehiculelor prin Directiva 96/96/CE.

(2) Controalele tehnice rutiere sunt realizate fără discriminări privind naționalitatea conducătorului auto, țara de înmatriculare sau de punere în circulație a vehiculului utilitar și ținând cont de necesitatea reducerii la minim a costurilor și întârzierilor provocate conducătorilor auto sau întreprinderilor.

Articolul 4

(1) Controlul tehnic comportă un element, două sau ansamblul următoarelor elemente:

- (a) verificarea vizuală a stării de întreținere a vehiculului utilitar în momentul opririi;
- (b) verificarea fișei de revizie tehnică rutieră menționată la articolul 5, de dată recentă, sau un control al documentelor care atestă respectarea reglementării tehnice pentru vehicule, cu precădere pentru vehiculele înmatriculate sau puse în circulație în unul din statele membre, verificarea documentului care atestă că vehiculul utilitar a fost supus unui control tehnic obligatoriu, în conformitate cu Directiva 96/96/CE;
- (c) un control axat pe identificarea viciilor de întreținere. Acest control vizează unul, mai multe sau totalitatea punctelor de control enumerate în lista care figurează în anexa I punctul 10.

(2) Controlul dispozitivelor de frânare și emisie a gazelor de eșapament se efectuează conform procedeele prevăzute în anexa II.

(3) Inspectorul, înainte de a trece la verificările prevăzute la punctele enumerate în lista din anexa I punctul 10, ia în considerare ultimul certificat de control tehnic și/sau ultimul raport de revizie tehnică rutieră, eventual prezentat(e) de conducătorul auto.

Inspectorul mai poate lua în considerare oricare alt certificat de siguranță eliberat de un organism autorizat prezentat, dacă este cazul, de conducătorul auto.

Dacă certificatele și/sau rapoartele menționate mai sus fac dovada unei revizii efectuate în ultimele trei luni pentru unul din punctele enumerate în lista din anexa I punctul 10, punctul respectiv nu va mai fi supus controlului, decât în cazul unei defecțiuni și/sau neconcordanțe vizibile.

Articolul 5

(1) Raportul de control tehnic rutier privind inspecția menționată la articolul 4 alineatul (1) litera (c) este întocmit de autoritatea sau

inspectorul care a efectuat controlul. Modelul raportului figurează în anexa I și cuprinde la punctul 10 o listă cu punctele care fac obiectul controlului. Autoritatea sau inspectorul bifează rubricile corespunzătoare. Raportul se predă conducătorului vehiculului utilitar.

(2) Dacă autoritatea sau inspectorul estimează că amplexarea viciilor de întreținere a vehiculului utilitar poate comporta riscuri de siguranță a traficului de natură să justifice, în special pentru sistemul de frânare, un control mai aprofundat, vehiculul utilitar poate fi supus unui control mai amănunțit într-un centru de revizie situat în apropiere, desemnat de statul membru, conform articolului 2 din Directiva 96/96/CE.

Utilizarea unui asemenea vehicul poate fi interzisă până la remedierea viciilor cu potențial de risc, dacă devine evident că vehiculul utilitar reprezintă un risc important pentru pasagerii săi sau pentru alți participanți la traficul rutier, fie în urma controlului tehnic menționat la articolul 4 alineatul (1), fie în urma unui control mai aprofundat menționat la primul paragraf din prezentul alineat.

Articolul 6

La fiecare doi ani, până la 31 martie, statele membre transmit Comisiei informațiile colectate referitoare la cei doi ani anteriori cu privire la numărul de vehicule utilitare verificate, clasificate pe categorii în conformitate cu anexa I punctul 6 și pe țări de înmatriculare, precum și la punctele verificate și defecțiunile constatate, pe baza anexei I punctul 10.

Prima transmitere de informații va acoperi o perioadă de doi ani începând cu 1 ianuarie 2003.

Comisia comunică aceste informații Parlamentului European.

Articolul 7

(1) Statele membre își acordă sprijin reciproc în aplicarea prezentei directive. Ele își comunică în special numele serviciului/serviciilor competent(e) să efectueze controalele, precum și numele persoanelor de contact.

(2) Defecțiunile grave ale unui vehicul utilitar aflat în proprietatea unui nerezident, cu precădere cele care au atras după sine suspendarea utilizării, trebuie semnalate autorităților competente ale statului membru de înmatriculare sau de punere în circulație a vehiculului pe baza modelului de raport de control care figurează în anexa I, fără a aduce atingere dreptului de urmărire în

conformitate cu legislația în vigoare în statul membru pe teritoriul căruia s-a constatat defecțiunea.

Fără a aduce atingere articolului 5, autoritățile competente ale statului membru în care s-a constatat o defecțiune gravă la un vehicul utilitar aparținând unui nerezident pot cere autorităților competente ale statului de înmatriculare sau de punere în circulație a vehiculului să fie luate măsurile adecvate împotriva contravenientului, de exemplu supunerea vehiculului la un nou control tehnic.

Autoritățile cărora le-a fost adresată cererea comunică autorităților competente ale statului membru în care s-au constatat defecțiunile vehiculului utilitar măsurile adoptate împotriva contravenientului.

Articolul 8

Modificările necesare pentru punerea în aplicare a anexei I sau pentru alinierea la progresul tehnic a normelor tehnice definite în anexa II se adoptă în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 9 alineatul (2).

Cu toate acestea, respectivele modificări nu trebuie să ducă la extinderea domeniului de aplicare al prezentei directive.

Articolul 9

(1) Comisia este sprijinită de „comitetul pentru aliniere la progresul tehnic” instituit prin articolul 8 din Directiva 96/96/CE.

(2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 5 și 6 din Decizia 1999/468/CE, cu respectarea dispozițiilor articolului 8.

Perioada prevăzută în articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE este stabilită la trei luni.

(3) Comitetul își adoptă regulamentul de procedură.

Articolul 10

Statele membre stabilesc un sistem de sancțiuni aplicabile în cazul în care conducătorul auto sau angajatorul nu respectă exigențele tehnice supuse controlului în temeiul prezentei directive.

Acestea adoptă toate măsurile necesare pentru a garanta aplicarea sancțiunilor respective. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficiente, proporționale și descurajante.

Articolul 11

La cel mult un an de la primirea din partea statelor membre a informațiilor menționate la articolul 6, Comisia prezintă Consiliului un raport privind aplicarea prezentei directive, însoțit de un rezumat al rezultatelor obținute.

Primul raport acoperă o perioadă de doi ani, începând cu 1 ianuarie 2003.

Articolul 12

(1) Statele membre adoptă actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma la prezenta directivă înainte de 10 august 2002. Ele informează imediat Comisia cu privire la aceasta.

(2) Când statele membre adoptă aceste dispoziții, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o atare trimitere la data publicării lor oficiale. Modalitățile de realizare a acestei trimiteri sunt hotărâte de statele membre.

(3) Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele dispozițiilor de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 13

Prezenta directivă intră în vigoare în ziua publicării în *Jurnalul Oficial al Comunităților Europene*.

Articolul 14

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Luxemburg, 6 iunie 2000.

Pentru Parlamentul European

Președintele

N. FONTAINE

Pentru Consiliu

Președintele

E. FERRO RODRIGUES

ANEXA I

**MODEL DE RAPORT DE CONTROL TEHNIC RUTIER CU LISTA PUNCTELOR CARE FAC OBIECTUL
CONTROLULUI****(Directiva 2000/30/CE)**

1. Locul controlului:
2. Data:
3. Ora:
4. Simbolul național rutier și numărul de înmatriculare al vehiculului:
5. Simbolul național rutier și numărul de înmatriculare al remorcii/semiremorcii:
6. Categoria vehiculului:

(a) ☐ Camion ușor (3,5 – 12 tone) ⁽¹⁾	(e) ☐ Vehicul greu de marfă (mai mult de 12 tone) ⁽⁵⁾
(b) ☐ Remorcă ⁽²⁾	(f) ☐ Semiremorcă ⁽⁶⁾
(c) ☐ Tren rutier ⁽³⁾	(g) ☐ Vehicul articulat ⁽⁷⁾
(d) ☐ Autobuz sau autocar ⁽⁴⁾	
7. Unitatea care efectuează transportul/adresa:
8. Naționalitatea:
9. Conducătorul auto:

⁽¹⁾ Autovehicul destinat transportului de mărfuri, care are cel puțin patru roți și o greutate maximă mai mare de 3,5 tone, dar care nu depășește 12 tone (categoria N2).

⁽²⁾ Orice vehicul care poate fi atașat unui autovehicul, cu excepția semiremorcilor, și care, prin destinație și formă, este destinat transportului de mărfuri: remorci a căror masă maximă este mai mare de 3,5 tone, dar nu depășește 10 tone (categoria O3); remorci cu o masă maximă mai mare de 10 tone (categoria O4).

⁽³⁾ Autovehicul destinat transportului de mărfuri, care are o greutate maximă mai mare de 3,5 tone (categoria N2, N3) atașat unei remorci (categoria O3 și O4).

⁽⁴⁾ Autovehicul destinat transportului de persoane, care are cel puțin patru roți și mai mult de opt locuri pe scaune, în afara celui al șoferului (categoria M2, M3).

⁽⁵⁾ Autovehicul destinat transportului de mărfuri, care are cel puțin patru roți și o greutate maximă mai mare de 12 tone (categoria N3).

⁽⁶⁾ Orice vehicul care poate fi atașat unui autovehicul în așa fel încât o parte din această semiremorcă să se sprijine pe autovehicul și o parte substanțială din greutatea sa sau din greutatea încărcăturii să fie suportată de acest vehicul, și care, conform destinației și formei, este afectat transportului de mărfuri (categoria O3 și O4).

⁽⁷⁾ Vehicul tractor atașat la o semiremorcă.

10. Puncte controlate

controlate necontrolate neconforme

(a) dispozitiv de frânare și elemente ale dispozitivului de frânare ⁽¹⁾	☐	☐	☐
(b) dispozitiv de eșapament ⁽¹⁾	☐	☐	☐
(c) densitatea fumului (diesel) ⁽¹⁾	☐	☐	☐
(d) emisie de gaze [benzină, gaz natural sau gaz de petrol lichefiat (GPL)] ⁽¹⁾	☐	☐	☐
(e) sistem de direcție	☐	☐	☐
(f) faruri, dispozitive de iluminare și de semnalizare	☐	☐	☐
(g) roți, pneuri	☐	☐	☐
(h) suspensii (defecțiuni vizibile)	☐	☐	☐
(i) șasiu (defecțiuni vizibile)	☐	☐	☐
(j) tahograf (instalare)	☐	☐	☐
(k) dispozitiv de limitat viteză (instalare)	☐	☐	☐
(l) pierdere de carburanți și/sau de ulei	☐	☐	☐

11. Rezultatele controlului:

Interzicerea utilizării vehiculului care prezintă defecțiuni grave ☐

12. Diverse/observații

13. Autoritatea/agentul sau inspectorul care a efectuat controlul

Semnătura autorității, agentului sau inspectorului care a efectuat controlul.

⁽¹⁾ Aceste puncte fac obiectul unor probe și/sau controale specifice, conform modalităților prevăzute în anexa II la Directiva 2000/30/CE.

ANEXA II

MODALITĂȚI DE TESTARE ȘI/SAU CONTROL AL DISPOZITIVELOR DE FRÂNARE ȘI AL EMISIILOR DE GAZE DE EȘAPAMENT**1. Condiții specifice referitoare la dispozitivele de frânare**

Fiecare parte a sistemului de frânare și modul său de funcționare trebuie să fie menținute în perfectă stare de funcționare și corect reglate.

Frânele vehiculului trebuie să îndeplinească următoarele funcții de frânare:

- (a) pentru vehiculele cu motor și remorcile și semiremorcile lor, o frână de serviciu capabilă să încetinească vehiculul într-un mod sigur, rapid și eficient, indiferent de natura încărcăturii și de gradul de înclinare a drumului pe care circulă;
- (b) pentru vehiculele cu motor și remorcile și semiremorcile lor, o frână de mână capabilă să mențină vehiculul pe loc, indiferent de natura încărcăturii și de gradul de înclinare a drumului pe care circulă.

2. Condiții specifice referitoare la emisiile de gaze de eșapament**2.1. Vehicule echipate cu motoare cu aprindere comandată (benzină)**

- (a) Când emisiile nu sunt controlate printr-un sistem de reglare perfecționat precum un catalizator cu trei căi și o sondă lambda:

- 1. inspecția vizuală a sistemului de eșapament pentru a verifica dacă există pierderi de gaze;
- 2. dacă este cazul, o inspecție vizuală a sistemului de reglare a emisiilor pentru a verifica dacă vehiculul este dotat cu echipamentul corespunzător;
- 3. după o perioadă rezonabilă de condiționare a motorului (ținând cont de recomandările constructorului), măsurarea concentrării de emisii de monoxid de carbon (CO), cu motorul la ralanti (motor debreiat).

Conținutul maxim admis de CO în gazele de eșapament nu trebuie să depășească următoarele valori:

- 4,5 % vol. Pentru vehiculele înmatriculate sau puse în circulație pentru prima dată între data, fixată de statele membre, de la care aceste vehicule au îndeplinit dispozițiile Directivei 70/220/CE ⁽¹⁾ și 1 octombrie 1986,
- 3,5 % vol. Pentru vehiculele înmatriculate sau puse în circulație pentru prima dată după 1 octombrie 1986.

- (b) Când emisiile sunt controlate printr-un sistem de reglare perfecționat precum un catalizator cu trei căi și o sondă lambda:

- 1. un control vizual al sistemului de eșapament pentru a verifica dacă există pierderi de gaze și dacă toate piesele sunt complete;
- 2. o inspecție vizuală a sistemului de reglare a emisiilor pentru a verifica dacă vehiculul este dotat cu echipamentul corespunzător;
- 3. stabilirea eficienței sistemului de control al emisiilor de gaze prin măsurarea valorii lambda și a conținutului de CO în gazele de eșapament conform punctului 4;

⁽¹⁾ Directiva 70/220/CEE a Consiliului din 20 martie 1970 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la măsurile care trebuie luate împotriva poluării atmosferei de către emisiile de gaze ale autovehiculelor (JO L 76, 6.4.1970, p. 1), astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 1999/102/CE a Comisiei (JO L 334, 28.12.1999, p. 43).

4. emisia de gaze la ieșirea din țeava de eșapament – valori limită:

- măsuri care se aplică cu motorul la ralanti:

conținutul maxim admis de CO în gazele de eșapament nu trebuie să depășească 0,5 % vol.

- măsuri care se aplică cu motorul la ralanti accelerat, viteza motorului (debreiat) este cel puțin egală cu 2 000 min⁻¹;

conținut de CO: maxim 0,3 % vol.

Lambda: $1 \pm 0,03$ sau conform precizărilor constructorului.

2.2. *Vehicule echipate cu motoare cu aprindere prin compresie (Diesel)*

Măsurarea densității fumului în accelerație liberă (motor debreiat, de la viteza de ralanti la viteza de întrerupere a alimentației). Nivelul de concentrație nu trebuie să depășească, conform Directivei 72/306/CEE ⁽¹⁾, următoarele valori ale limitelor coeficientului de absorbție:

- motoare Diesel cu aspirație naturală: 2,5 m⁻¹

- motoare Diesel turbocompresate: 3,0 m⁻¹

sau valori echivalente dacă se folosește un alt tip de aparat decât cel care îndeplinește aceste exigențe.

Aceste dispoziții nu se aplică vehiculelor care sunt înmatriculate sau puse în circulație pentru prima dată înainte de 1 ianuarie 1980.

2.3. *Aparate de control*

Emisiile de gaze ale vehiculelor sunt controlate cu aparate care permit să se determine cu precizie dacă sunt respectate valorile limită indicate sau menționate de constructor.

⁽¹⁾ Directiva 72/306/CEE a Consiliului din 2 august 1972 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la măsurile care trebuie luate împotriva poluării atmosferei de către emisiile provenind de la motoarele Diesel destinate propulsiei vehiculelor (JO L 190, 20.8.1972, p. 1), astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 97/20/CE a Comisiei (JO L 125, 16.5.1997, p. 2).