

32000L0030

10.8.2000

ÚRADNÝ VESTNÍK EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

L 203/1

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2000/30/ES

zo 6. júna 2000

o cestnej technickej kontrole spôsobilosti úžitkových automobilov prevádzkovaných v spoločenstve

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva a najmä článok 71 ods. 1 písm. c) a d),

so zreteľom na návrh Komisie ⁽¹⁾,so zreteľom na stanovisko Hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽²⁾,

po porade s Výborom regiónov,

konajúc v súlade s postupom, uvedeným v článku 251 zmluvy ⁽³⁾,

Keďže:

- (1) Vzrastajúca premávka konfrontuje všetky členské štáty s problémami bezpečnosti a životného prostredia, ktoré majú podobnú povahu i závažnosť.
- (2) Je v záujme bezpečnosti cestnej premávky, ochrany životného prostredia a rovnosti hospodárskej súťaže, aby sa úžitkové automobily používali, len ak sú udržiavané na vysokom stupni technickej spôsobilosti pre premávku na pozemných komunikáciách.
- (3) V súlade so smernicou 96/96/EC z 20. decembra 1996 o aproximácii právnych predpisov členských štátov

o kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel ⁽⁴⁾, podliehajú úžitkové automobily každoročnej kontrole príslušného orgánu.

- (4) článok 4 smernice 94/12/ES ⁽⁵⁾ umožňuje mnohostranný prístup k hľadiskám posudzovania nákladov a účinnosti opatrení, ktorých cieľom je znížiť znečistenie zapríčinené cestnou dopravou; keďže európsky program „Auto-oil I“ taký prístup prevzal a objektívne posúdil všetky najefektívnejšie opatrenia v oblastiach technológie motorových vozidiel, kvality pohonných látok, monitorovania a údržby ako aj netechnické opatrenia s cieľom znížiť emisie cestnej dopravy.
- (5) Sledujúc uvedený prístup, Európsky parlament spolu s Radou prijali smernicu 98/70/ES ⁽⁶⁾ na zlepšenie kvality pohonných látok a smernicou 98/69/ES ⁽⁷⁾ stanovili pre súkromné osobné a ľahké úžitkové automobily, resp. smernicou 1999/96/ES ⁽⁸⁾ pre ťažké nákladné motorové vozidlá, prísnejšie emisné normy.
- (6) Táto smernica je súčasťou toho istého prístupu, avšak z hľadiska ochrany životného prostredia sa zdá v tomto štádiu efektívnejšie nesprísňovať normy na kontroly technického stavu vozidiel stanovené smernicou

⁽⁴⁾ Ú. v. ES L 46, 17.2.1997, str. 1. Smernica zmenená a doplnená smernicou Komisie 1999/52/ES (Ú. v. ES L 142, 5.6.1999, str. 26).

⁽⁵⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 94/12/ES z 23 marca 1994 týkajúca sa opatrení, ktoré sa majú prijať proti znečisteniu ovzdušia emisiami motorových vozidiel, ktorá mení a doplňuje smernicu 70/220/EHS (Ú. v. ES L 100, 19.4.1994, str. 42).

⁽⁶⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 98/70/ES z 13. októbra 1998 týkajúca sa kvality benzínu a motorovej nafty a smernica Rady 93/12/EHS, ktorá ju mení a doplňuje (Ú. v. ES L 350, 28.12.1998, str. 58).

⁽⁷⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 98/69/ES z 13. októbra 1998 týkajúca sa opatrení, ktoré sa majú prijať proti znečisteniu ovzdušia emisiami motorových vozidiel, ktorá mení a doplňuje smernicu 70/220/EHS (Ú. v. ES L 350, 28.6.1998, str. 1).

⁽⁸⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 1999/96/ES z 13. decembra 1999 o aproximácii právnych predpisov členských štátov, ktoré sa týkajú opatrení prijímaných proti emisiam plyných a tuhých znečisťujúcich látok zo vznetových motorov používaných v motorových vozidlách a emisiam plyných znečisťujúcich látok zo zážihových motorov motorových vozidiel, v ktorých sa ako palivo používa zemný plyn alebo skvapalnený naftový plyn a smernica Rady 88/77/EHS (Ú. v. ES L 44, 16.2.2000, str. 1), ktorá ju mení a doplňuje.

⁽¹⁾ Ú. v. ES C 190, 18.6.1998, str. 10, a Ú. v. ES C 116E, 26.4.2000, str. 7.

⁽²⁾ Ú. v. ES C 407, 28.12.1998, str. 112.

⁽³⁾ Stanovisko Európskeho parlamentu z 9. februára 1999, (Ú. v. ES C 150, 28.5.1999, str. 27), spoločná pozícia Rady z 2. decembra 1999 a rozhodnutie Európskeho parlamentu zo 14. marca 2000 (zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku). Rozhodnutie Rady z 13. apríla 2000.

96/96/ES, ale postarať sa o technické kontroly na cestách, aby sa zabezpečilo uplatňovanie tejto smernice počas celého roka.

dosiahnuť spoločenstvo; táto smernica nepresahuje rozsah potrebný na takýto účel,

(7) Nariadené každoročné kontroly technického stavu vozidiel sa nepovažujú za naozaj dostatočnú záruku, aby úžitkové automobily boli v spôsobilom stave počas celého roka.

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

(8) Efektívne presadzovanie cieľnou doplnkovou kontrolou na pozemných komunikáciách je dôležité a z hľadiska nákladov efektívne opatrenie na kontrolu úrovne údržby úžitkových automobilov na pozemných komunikáciách.

1. V záujme zvýšenia bezpečnosti premávky a zlepšenia životného prostredia je účelom tejto smernice zabezpečiť, aby úžitkové automobily, ktoré premávajú na území členských štátov spoločenstva, lepšie splňali technické podmienky stanovené smernicou 96/96/ES.

(9) Cestné technické kontroly by sa mali uskutočňovať bez diskriminácie z dôvodov štátnej príslušnosti vodiča, alebo štátu, v ktorej bol úžitkový automobil zaevidovaný alebo uvedený do prevádzky.

2. Táto smernica stanovuje niektoré podmienky pre cestné technické kontroly spôsobilosti úžitkových automobilov na území spoločenstva.

(10) Spôsob výberu kontroly by mal byť založený na cieľnom prístupe s vynaložením maximálneho úsilia na zistenie vozidiel, ktoré sú s najväčšou pravdepodobnosťou slabo udržiavané, a tým by mal zlepšovať operačnú účinnosť orgánov a minimalizovať náklady a zdržanie vodičov i dopravcov.

3. Bez ohľadu na právne predpisy spoločenstva však táto smernica nemá vplyv na právo členských štátov vykonávať kontroly, na ktoré sa táto smernica nevzťahuje alebo kontrolovať cestnú dopravu z iných hľadísk, najmä týkajúcich sa úžitkových automobilov. Na druhej strane nič nebráni členskému štátu, aby v súvislosti s kontrolami, ktoré nespádajú do rámca tejto smernice, kontroloval body uvedené v prílohe I na inom mieste než je verejná pozemná komunikácia.

Článok 2

(11) V prípade vážnych nedostatkov na kontrolovaných motorových vozidlách musí jestvovať možnosť požadovať od príslušných orgánov členského štátu, v ktorom je motorové vozidlo zaevidované alebo v ktorom bolo uvedené do premávky, aby vykonali vhodné opatrenia a informovali požadujúci členský štát o všetkých vykonaných následných opatreniach.

Na účely tejto smernice:

(12) Opatrenia potrebné na vykonanie tejto smernice budú prijaté v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktoré stanovuje postupy, akými sa vykonávajú oprávnenia prislúchajúce Komisii⁽¹⁾.

a) „úžitkovým automobilom“ sú motorové vozidlá a prívesy, definované v kategóriách 1, 2 a 3 v prílohe I k smernici 96/96/ES;

b) „cestná technická kontrola“ je vopred neoznámená, a preto neočakávaná kontrola technickej povahy, ktorú na verejnej pozemnej komunikácii uskutočňujú orgány, alebo ktorá sa uskutočňuje pod ich dohľadom, na úžitkovom automobile premávajúcom na území členského štátu;

c) „kontrola technického stavu vozidla“ je kontrola technického stavu vozidla podľa prílohy II k smernici 96/96/ES.

Článok 3

(13) Podľa princípov subsidiarity a proporcionality ustanovených v článku 5 zmluvy, členské štáty nemôžu dosiahnuť ciele navrhovanej činnosti, menovite vytvoriť režim cestných kontrol úžitkových automobilov, a preto ich, vzhľadom na rozsah činnosti, môže efektívnejšie

1. Každý členský štát zavedie cestné technické kontroly tak, aby dosiahol ciele stanovené v článku 1, týkajúce sa úžitkových automobilov podľa tejto smernice, majúci na zreteli vnútroš-

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 184, 17.7.1999. str. 23.

tátne právne predpisy, ktoré možno na také vozidlá uplatniť podľa smernice 96/96/ES.

2. Každá cestná technická kontrola sa vykonáva bez diskriminácie z dôvodov štátnej príslušnosti vodiča alebo štátu, v ktorom je úžitkový automobil evidovaný alebo uvedený do prevádzky, majúc na zreteli potrebu minimalizovať náklady a zdržanie, ktoré tým vzniknú vodičovi a dopravcovi.

Článok 4

1. Cestná technická kontrola zahŕňa jedno, dve alebo všetky z nasledujúcich hľadísk:

- a) pohľadové posúdenie stavu údržby na stojacom úžitkovom automobile;
- b) kontrolu správy o poslednej vykonanej cestnej technickej kontrole podľa článku 5 alebo dokumentácie, osvedčujúcej technickú spôsobilosť motorového vozidla pre cestnú premávku, a v prípade, že motorové vozidlo je v evidencii alebo bolo uvedené do prevádzky v členskom štáte najmä kontrolu osvedčenia o tom, že úžitkový automobil bol podrobený zákonnej kontrole technického stavu vozidla podľa smernice 96/96/ES;
- c) kontrolu závad týkajúcich sa jedného, viac než jedného alebo všetkých kontrolovaných bodov podľa prílohy I, bod 10.

2. Kontrola brzdových systémov a výfukových emisií sa vykoná podľa pravidiel stanovených v prílohe II.

3. Pred vykonaním kontroly podľa bodov uvedených v prílohe I, bod 10, inšpektor vezme do úvahy posledné osvedčenie o technickej spôsobilosti a správu o vykonanej cestnej technickej kontrole, ktoré vodič môže predložiť.

Inšpektor môže vziať do úvahy aj každé iné vhodné bezpečnostné osvedčenie, vydané oprávneným orgánom, ktoré vodič prípadne predloží.

Ak tieto osvedčenia alebo správa potvrdzujú, že kontrola niektorého z bodov uvedených v prílohe I, bod 10, bola vykonaná v priebehu posledných troch mesiacov, taký bod sa znovu nekontroluje, okrem odôvodnených prípadov, najmä, ak ide o zjavnú poruchu alebo závalu.

Článok 5

1. Správu o cestnej technickej kontrole týkajúcu sa kontroly podľa článku 4 ods. 1 písm. c) vyhotoví orgán alebo inšpektor, ktorý kontrolu vykonal. Vzor správy je uvedený v prílohe I, ktorej bod 10 obsahuje kontrolný zoznam. Orgán alebo inšpektor musí označiť príslušné okienka. Správa sa musí vydať vodičovi úžitkového automobilu.

2. Ak orgán alebo inšpektor uváži, že nedostatky v údržbe úžitkového automobilu môžu predstavovať také riziko pre bezpečnosť, že najmä, ak ide o brzdy, je odôvodnené ďalšie skúšanie, možno úžitkový automobil podrobiť podrobnejšej skúške v najbližšom testovacom stredisku, ktoré členský štát ustanovil podľa článku 2 smernice 96/96/ES.

Ak sa počas cestnej kontroly podľa článku 4 ods. 1 alebo počas podrobnejšej skúšky podľa prvého pododseku tohto odseku ukáže, že úžitkový automobil predstavuje vážne riziko pre svoju posádku alebo iných účastníkov cestnej premávky, možno používanie takeého motorového vozidla zakázať do času až budú zistené nebezpečné nedostatky odstránené.

Článok 6

Každý druhý rok, pred 31. marcom, členské štáty oznámia Komisii údaje nazhromaždené za uplynulé dva roky o počtoch kontrolovaných úžitkových automobilov, roztriedené podľa kategórií v súlade s prílohou I, bod 6 a krajín, v ktorých sú evidované, a kontrolované body a závady zistené na základe prílohy I, bod 10.

Prvé údaje sa predkladajú za dvojročné obdobie, ktoré sa začína 1. januára 2003.

Komisia postúpi tieto informácie Európskemu parlamentu.

Článok 7

1. Členské štáty si budú vzájomne pomáhať pri uplatňovaní tejto smernice. Vzájomne si budú oznamovať najmä podrobnosti o orgáne(och) zodpovednom(ých) za výkon kontroly a mená styčných osôb.

2. Vážne nedostatky na úžitkovom automobile, ktoré patrí osobe, ktorá nemá bydlisko v danom členskom štáte, najmä tie, ktorých dôsledkom je zákaz používania motorového vozidla, sa prostredníctvom vzorovej správy v prílohe I oznamujú príslušným orgánom toho členského štátu, v ktorom je vozidlo evidované alebo v ktorom bolo uvedené do prevádzky bez

toho, aby bolo dotknuté trestné stíhanie podľa platných právnych predpisov členského štátu, v ktorom bol nedostatok zaznamenaný.

Bez toho, aby bol dotknutý článok 5, príslušné orgány členského štátu, v ktorom sa zistil vážny nedostatok na úžitkovom vozidle patriacom osobe, ktorá nemá bydlisko v tomto členskom štáte, môžu žiadať príslušné orgány členského štátu, v ktorom je vozidlo evidované alebo v ktorom bolo uvedené do prevádzky, aby proti vinníkovi vykonali vhodné opatrenia, napríklad predvedenie vozidla na ďalšiu kontrolu technického stavu vozidla.

Príslušné orgány, ktoré takú požiadavku dostali, oznámia všetky opatrenia vykonané proti vinníkovi príslušným orgánom členského štátu, v ktorom boli nedostatky na úžitkovom vozidle zistené.

Článok 8

Všetky zmeny a doplnky potrebné na úpravu prílohy I alebo technické normy určené na technické zdokonalenie v prílohe II budú prijaté postupom ustanoveným v článku 9 ods. 2

Také zmeny a doplnky však nesmú mať za následok rozšírenie rozsahu pôsobnosti tejto smernice.

Článok 9

1. Komisii pomáha Výbor pre prispôbovanie technickému pokroku ustanovený podľa článku 8 smernice 96/96/ES, ďalej len „výbor“.

2. Pri odkazoch na tento odsek platia články 5 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES v súlade s ustanoveniami jeho článku 8.

Lehota stanovená v článku 5 ods. 6 rozhodnutia 1999/468/EC bude trojmesačná.

3. Výbor prijme svoj vlastný rokovací poriadok.

Článok 10

Členské štáty vypracujú predpisy o sankciách vodičovi alebo dopravcovi za nedodržanie technických požiadaviek kontrolovaných na základe tejto smernice.

Vykonajú všetky potrebné opatrenia, aby zabezpečili vymáhanie týchto sankcií. Takto upravené pokuty budú účinné, primerané a odrádzajúce.

Článok 11

Do roka od obdržania údajov členských štátov podľa článku 6 Komisia predloží Rade správu o uplatňovaní tejto smernice spolu s prehľadom dosiahnutých výsledkov.

Prvá správa bude za dvojročné obdobie, ktoré sa začne 1. januára 2003.

Článok 12

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou do 6. júna 2002. Bezodkladne o tom informujú Komisiu.

2. Členské štáty uvedú priamo v prijatých ustanoveniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravia členské štáty.

3. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímajú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 13

Táto smernica nadobudne účinnosť dňom jej uverejnenia v Úradnom vestníku Európskych spoločností.

Článok 14

Táto smernica je adresovaná členským štátom.

V Luxemburgu, 6. júna 2000.

Za Európsky parlament

predseda

N. FONTAINE

Za Radu

predseda

E. FERRO RODRIGUES

PRÍLOHA I

VZOR SPRÁVA O CESTNEJ TECHNICEJ KONTROLE S KONTROLNÝM ZOZNAMOM

(Smernica 2000/30/ES)

1. Miesto kontroly
2. Dátum
3. Čas
4. Medzinárodná poznávací značka a evidenčné číslo vozidla
5. Medzinárodná poznávací značka a evidenčné číslo prívesu/návesu
6. Trieda vozidla
- a) Lahký nákladný automobil (3,5 až 12 t) ⁽¹⁾
- e) Nákladný automobil (nad 12 t) ⁽⁵⁾
- b) Príves ⁽²⁾
- f) Náves ⁽⁶⁾
- c) Nákladná súprava ⁽³⁾
- g) Kľbové vozidlo ⁽⁷⁾
- d) Obyčajný alebo diaľkový autobus ⁽⁴⁾
7. Podnik vykonávajúci prepravu/adresa
8. Štátna príslušnosť
9. Vodič

⁽¹⁾ Motorové vozidlá s aspoň štyrmi kolesami a používané na prepravu tovarov a najvyššou hmotnosťou nad 3,5 t, nie však viac ako 12 t (kategória N2).

⁽²⁾ Každé vozidlo určené na pripojenie k motorovému vozidlu okrem návesov, ktoré sa pre svoj design a vybavenie používajú na prepravu tovarov; prívesy s najvyššou hmotnosťou nad 3,5 t nie však vyššou ako 10 t (kategória O3); prívesy s najvyššou hmotnosťou nad 10 t (kategória O4).

⁽³⁾ Motorové vozidlo určené na prepravu tovarov, s najvyššou hmotnosťou nad 3,5 t (kategória N2 a N3), spojené s prívesom (kategória O3 a O4).

⁽⁴⁾ Motorové vozidlo s najmenej štyrmi kolesami používané na prepravu cestujúcich, s viac ako ôsmymi sedadlami okrem sedadla vodiča (kategória M2 a M3).

⁽⁵⁾ Motorové vozidlá s najmenej štyrmi kolesami používané na prepravu tovarov, s najvyššou hmotnosťou nad 12 t (kategória N3).

⁽⁶⁾ Každé vozidlo určené na pripojenie k motorovému vozidlu tak, aby časť návesu spočívala na motorovom vozidle a podstatnú časť jeho hmotnosti alebo hmotnosti nákladu na návese nesie také vozidlo a ktoré sa pre svoj design a vybavenie používa na prepravu tovarov (kategória O3 a O4).

⁽⁷⁾ Ťažné vozidlo spojené s návesom.

10. Kontrolný zoznam:

	kontrolo- vané	ne-kontro- lované	nevyhovuje
a) brzdová sústava a komponenty ⁽¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) výfuk ⁽¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) dymivosť (diesel) ⁽¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) plynné emisie (benzín, zemný plyn alebo skvapalnený uhľovodíkový plyn (LPG) ⁽¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) riadiace tyče	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) lampy, osvetlenie a svetelné signalizačné zariadenia	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g) kolesá/pneumatiky	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h) pruženie (viditeľné vady)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i) podvozok (chassis) (viditeľné vady)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
j) tachograf (inštalácia)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
k) obmedzovač rýchlosti jazdy (inštalácia)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
l) Zjavný únik paliva alebo oleja	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Výsledok kontroly:

Zákaz používať vozidlo, lebo má vážne závady

12. Rôzne/poznámky

13. Orgán/predstaviteľ alebo inšpektor, ktorý kontrolu vykonal

Podpis skúšobného orgánu/zamestnanca alebo inšpektora

⁽¹⁾ Tieto body budú predmetom špecifických skúšok a/alebo kontroly podľa prílohy II k smernici 2000/30/ES.

PRÍLOHA II

PRAVIDLÁ SKÚŠANIA ALEBO KONTROLY BRZDOVEJ SÚSTAVY A VÝFUKOVÝCH EMISÍ

1. Špecifické podmienky pre brzdy

Požaduje sa, aby každá časť brzdovej sústavy a jej prevádzkových prostriedkov bola udržiavaná v dobrom a účinne pracujúcom stave a aby bola správne nastavená.

Brzdy vozidla musia plniť tieto brzdové funkcie:

- a) na vozidlách a ich prívesoch a návesoch — prevádzková brzda schopná vozidlo brzdiť a bezpečne, rýchlo a účinne ho zastaviť bez ohľadu na svoj náklad a sklon vozovky, na ktorej sa pohybuje;
- b) na motorových vozidlách a ich prívesoch a návesoch — parkovacia brzda schopná udržať vozidlo zabrzdené bez ohľadu na svoj náklad a sklon vozovky.

2. Špecifické podmienky pre vypúšťané výfukové plyny

2.1. Motorové vozidlá so zážihovým (benzínovým) motorom

- a) Keď emisie výfukových plynov neriadi moderný systém riadenia emisií, ako je napr. trojcestný katalyzátor ovládaný sondou lambda:

1. prehliadka výfukového systému s cieľom zistiť, či na výfuku nie sú netesnosti;
2. prípadná prehliadka systému riadenia výfukových emisií s cieľom skontrolovať, či je potrebné zariadenie namontované;
3. po uplynutí primeranej doby na zohriatie motora (berúc do úvahy odporúčania výrobcu motorového vozidla) sa meria obsah oxidu uhoľnatého (CO) vo výfukových plynoch za voľnobehu (nezaťaženého) motora.

Najvyšší dovolený obsah CO vo výfukových plynoch nesmie prevýšiť tieto hodnoty:

- na vozidlách uvedených po prvýkrát do premávky v období medzi dátumom, keď členské štáty začali požadovať, aby motorové vozidlá zodpovedali smernici 70/220/EHS ⁽¹⁾ a 1. októbrom 1986: CO nesmie prevýšiť 4,5 % obj.,
- na vozidlách po prvýkrát zaevidovaných alebo uvedených do premávky po 1. októbri 1986: CO nesmie prevýšiť 3,5 % obj.

- b) Keď emisie výfukových plynov riadi moderný systém riadenia emisií, ako je napr. trojcestný katalyzátor ovládaný sondou lambda:

1. prehliadka výfukového systému s cieľom zistiť, či na výfuku nie sú netesnosti a či sú všetky časti úplné;
2. prehliadka systému riadenia výfukových emisií s cieľom skontrolovať, či je potrebné zariadenie namontované;
3. stanovenie účinnosti systému riadenia meraním hodnoty lambda a meraním obsahu CO vo výfukových plynoch podľa odseku 4;

⁽¹⁾ Smernica Rady 70/220/EHS z 20. marca 1970 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa opatrení proti znečisťovaniu ovzdušia emisiami motorových vozidiel (Ú. v. ES L 76, 6.4.1970, str. 1). Smernica zmenená a doplnená smernicou Rady 1999/102/ES (Ú. v. ES 334, 28.12.1999, str. 43).

4. emisie výfukových plynov — medzné hodnoty

- meranie za chodu nezaťaženého motora pri voľnobežných otáčkach:

Najvyšší dovolený obsah CO vo výfukových plynoch nesmie presiahnuť 0,5 % obj.

- meranie za chodu (nezaťaženého) motora pri zvýšených otáčkach voľnobehu, na najmenej 2 000 min⁻¹:

Obsah CO: maximálne 0,3 % obj.

Lambda: $1 \pm 0,03$ alebo podľa technických údajov výrobcu.

2.2. Motorové vozidlá vybavené vznetovým (naftovým) motorom

Meranie opacity (dymivosti) výfukového plynu pri pomalom zvyšovaní otáčok (z voľnobehu nezaťaženého motora až po medzné otáčky). Úroveň koncentrácie nesmie presiahnuť ⁽¹⁾ tieto medzné hodnoty koeficientu absorpcie:

- naftové motory s prirodzeným nasávaním = 2,5 m⁻¹,

- preplňované vznetové motory = 3,0 m⁻¹

alebo ekvivalentné hodnoty, keď sa používa zariadenie odlišného druhu ako zariadenia, ktoré splňujú tieto požiadavky.

Vozidlá, po prvýkrát zaevidované alebo uvedené do premávky pred 1. januárom 1980, sú oslobodené od povinnosti splniť tieto požiadavky.

2.3. Skúšobné zariadenie

Emisie vozidiel sa merajú s využitím zariadenia určeného na presné zisťovanie, či sú dodržané stanovené medzné hodnoty alebo hodnoty, ktoré uvádza výrobca.

⁽¹⁾ Smernica Rady 72/306/EHS z 2. augusta 1972 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa opatrení proti znečisťovaniu ovzdušia znečisťujúcimi látkami z naftových motorov, ktoré sa používajú v motorových vozidlách (Ú. v. ES L 190, 2.8.1972, str. 1). Smernica zmenená a doplnená smernicou Rady 97/20/ES (Ú. v. ES 125, 16.5.1997, str. 2).