

TILSKIPUN RÁÐSINS 96/96/EB

frá 20. desember 1996

um samræmingu á lögum aðildarríkjanna um prófanir á aksturshæfni vélknúinna ökutækja og eftirvagna þeirra(*)

RÁÐ EVRÓPUSAMBANDSINS HEFUR,

með hliðsjón af stofnsáttmála Evrópubandalagsins, einkum 75. gr.,

með hliðsjón af tillögu framkvæmdastjórnarinnar ⁽¹⁾,

með hliðsjón af álitni efnahags- og félagsmálanefndarinnar ⁽²⁾,

í samræmi við málsmeðferðina sem mælt er fyrir um í 189. gr. c í sáttmálanum ⁽³⁾,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) Tilskipun ráðsins 77/143/EBE frá 29. desember 1976 um samræmingu laga aðildarríkjanna um prófanir á aksturshæfni vélknúinna ökutækja og eftirvagna sem eru tengdir við þau ⁽⁴⁾ hefur nokkrum sinnum verið breytt í veigamiklum atriðum. Nú, þegar gera á frekari breytingar á henni, ber, til glöggvunar, að fella hana saman í einn texta.
- 2) Samkvæmt sameiginlegri stefnu í flutningamálum ætti umferð tiltekinnna ökutækja á vegum innan bandalagsins að geta farið fram við bestu aðstæður bæði hvað varðar öryggi og samkeppnisskilyrði milli farmflytjenda í aðildarríkjunum.
- 3) Vaxandi umferð á vegum ásamt auknum hættum og óþægindum sem af henni hljótaskapar álíka alvarleg öryggisvandamál af svipuðum toga í öllum aðildarríkjunum.
- 4) Núverandi prófunarstaðlar og -aðferðir eru breytilegar frá einu aðildarríki til annars og þetta ástand leiðir af sér ójafnvægi hvað varðar öryggi og umhverfisvernd vegna prófaðra ökutækja sem notuð eru í aðildarríkjunum. Þetta ástand getur enn fremur haft áhrif á samkeppnisskilyrði flutningafyrirtækja í hinum ýmsu aðildarríkjum.
- 5) Þess vegna er nauðsynlegt að samhæfa eins og unnt er tíðni prófana og skyldubundin prófunaratriði.
- 6) Prófanir á ökutækjum sem eru í notkun eiga að vera tiltölulega einfaldar, fljótlegar og ódýrar.

(*) Þessi EB-gerð, sem birtist í Stjttíð. EB nr. L 46, 17. 2. 1997, bls. 1, var nefnd í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 33/97 frá 29. maí 1997 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn, sjá þessa útgáfu af EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópubandalagsins.

⁽¹⁾ Stjttíð. EB nr. C 193, 4. 7. 1996, bls. 5 og 31.

⁽²⁾ Stjttíð. EB nr. C 39, 12. 2. 1996, bls. 24.

⁽³⁾ Álit Evrópuþingsins frá 29. febrúar 1996 (Stjttíð. EB nr. C 78, 18. 3. 1996, bls. 27), sameiginleg afstaða ráðsins frá 18. júní 1996 (Stjttíð. EB nr. C 248, 26. 8. 1996, bls. 49) og ákvörðun Evrópuþingsins frá 24. október 1996 (Stjttíð. EB nr. C 347, 18. 11. 1996).

⁽⁴⁾ Stjttíð. EB nr. L 47, 18. 2. 1977, bls. 47. Tilskipuninni var síðast breytt með tilskipun framkvæmdastjórnarinnar 94/23/EB (Stjttíð. EB nr. L 147, 14. 6. 1994, bls. 6).

- 7) Því ber að samþykkja sérstakar tilskipanir sem ákvarða lágmarksstaðla og -aðferðir bandalagsins og farið verður eftir við prófun þeirra atriða sem tilgreind eru í II. viðauka.
- 8) Þar til annað verður ákveðið skulu staðlar einstakra ríkja gilda áfram um þau atriði sem ekki er mælt fyrir um í sértilskipunum.
- 9) Nauðsynlegt er að hægt sé með skjóttum hætti að laga staðla og aðferðir sem kveðið er á um í sértilskipunum að tækniframförum og til að auðvelda framkvæmd ákvæðanna sem sett eru í þessu skyni þarf að setja reglur um nána samvinnu milli aðildarríkjanna og framkvæmdastjórnarinnar innan nefndar um aðlögun að tækniframförum á prófunum á aksturshæfni.
- 10) Með tilliti til hemlakerfa er of snemmt að ákveða gildi fyrir stillingu á þrýstingi og hleðslutíma lofts o.s.frv. vegna mismunandi prófunarþúnaðar og -aðferða innan bandalagsins.
- 11) Fyrirhugað er að breyta þessari tilskipun enn frekar og mæla fyrir um samhæfðar og bætтар prófunaraðferðir.
- 12) Þar til teknar verða upp samhæfðar prófunaraðferðir og -reglur geta aðildarríkin sjálf ákveðið hvaða aðferðir eru notaðar til að skera úr um hvort hlutaðeigandi ökutæki uppfylla hemlunarkröfur.
- 13) Sérhverju aðildarríki ber að fylgjast með gæðum prófana á aksturshæfni og aðferðum við þær innan sinnar eigin lögsögu.
- 14) Framkvæmdastjórninni ber að sannprófa með hvaða hætti ákvæðum þessarar tilskipunar er beitt og senda Evrópuþinginu og ráðinu reglulega skýrslu um niðurstöður sínar.
- 15) Allir sem fást við prófun ökutækja kannast við að prófunaraðferð og það hvort ökutæki sem á að prófa er hlaðið, hlaðið að hluta eða óhlaðið, hefur áhrif á hvernig prófunaraðilar skera úr um aksturshæfni með tilliti til hemlunar.

- 16) Með því að setja forskrift að viðmiðunargildum hemlunarkrafts við ýmis hleðsluskilyrði fyrir hverja gerð ökutækis ætti trú manna á þessum prófunum að aukast. Þessi tilskipun gerir kleift að prófa eftir þessu fyrirkomulagi í stað þess að miða prófun við lágmarksafkastagildi fyrir hvern flokk ökutækja.
- 17) Að því er varðar hemlakerfi tekur tilskipun þessi aðallega til ökutækja sem hafa hlotið gerðarviðurkenningu fhlotu samkvæmt ákvæðum tilskipunar 71/320/EBE ⁽¹⁾ þótt viðurkennt sé að tiltekna gerðir ökutækja hafi hlotið slíka viðurkenningu samkvæmt innlendum stöðlum sem geta vikið frá kröfum þessarar tilskipunar.
- 18) Aðildarríkin geta fært út svið hemlaprófunar svo að það nái til ökutækja eða prófunaratriða sem eru utan gildissviðs þessarar tilskipunar.
- 19) Aðildarríkin geta hert kröfurnar um hemlaprófun eða aukið prófunartíðni.
- 20) Markmiðið með þessari tilskipun er að halda útblástursegnum í lágmarki allan notkunartíma ökutækisins með reglubundnum prófunum á útblæstri og að tryggja að ökutæki sem valda mikilli mengun séu tekin úr notkun þar til þeim hefur verið komið í lag.
- 21) Röng stilling og ófullnægjandi viðhald hefur ekki einungis slæm áhrif á hreyfilinn, heldur einnig á umhverfið, þar eð það leiðir til aukinnar mengunar og eldsneytiseyðslu. Mikilvægt er að flutningar verði umhverfisvænir.
- 22) Þegar um er að ræða þrýstikveikjuhreyfla (dísilhreyfla) telst mæling á reykþéttni útblásturslofts gefa nægar upplýsingar um ástand ökutækisins að því er útblástur varðar.
- 23) Þegar um er að ræða bensínhreyfla með neistakveikju telst mæling á kolmónoxíði frá útblástursröri með hreyfilinn í hægagangi gefa nægar upplýsingar um ástand ökutækisins að því er útblástur varðar.
- 24) Gera verður ráð fyrir að hlutfall þeirra ökutækja sem standast ekki prófanir vegna mengunar í útblæstri sé hátt ef þeim er ekki haldið reglulega við.
- 25) Þegar um er að ræða ökutæki með bensínhreyfli sem kveðið er á um í gerðarviðurkenningarstöðlum að skuli hafa háþróaðan búnað til að takmarka mengun í útblæstri, svo sem þrefaldan hvarfakút með „lambda“-nema, skulu prófunarstaðlar fyrir reglubundnar prófanir vera strangari en fyrir venjuleg ökutæki.
- 26) Aðildarríkin geta, ef við á, undanskilið tiltekin ökutæki sem hafa sögulegt gildi frá gildissviði þessarar tilskipunar.
- Þau geta einnig sett eigin staðla um prófanir á slíkum ökutækjum. Það má þó ekki leiða til þess að strangari staðlar séu settir en þeir sem ökutækin voru í upphafi hönnuð til að uppfylla.
- 27) Sá kostur skal vera fyrir hendi að aðlaga þessa tilskipun með vissu millibili svo að tekið verði tillit til þróunar í smíði ökutækja, sem auðveldar prófanir ökutækja sem eru í notkun, og til prófunaraðferða sem gefa betri mynd af raunverulegu ástandi ökutækisins við notkun.
- 28) Samkvæmt tilskipun ráðsins 92/6/EBE ⁽²⁾ er krafist uppsetningar og notkunar búnaðar sem takmarkar hraða í tilteknum flokkum ökutækja á vegum.
- 29) Uns tækniframfarir hafa gert kleift að auðvelda eftirlit með hraðatakmarkunarbúnaði er engu að síður á þessu stigi unnt við prófun á aksturshæfni að framkvæma röð prófana á tilteknum hlutum slíks búnaðar þegar því verður komið við.
- 30) Eins og sakir standa er aðildarríkjunum ætlað að fylgjast með því hvort hraðatakmarkunarbúnaður starfi eðlilega og beita þeim aðferðum sem þeim finnst henta í því skyni. Stefnt er að því að samhæfa prófunaraðferðir og -staðla þegar aðstæður leyfa.
- 31) Framkvæmdastjórninni ber að leggja mat á prófanir, sem fara fram til þess að komast að því hvort hraðatakmarkunarbúnaður sem er í notkun starfi eðlilega, og senda ráðinu skýrslu þar um. Niðurstöður skýrslunnar verða grundvöllur að frekari tillögum að breytingum á reglum sem gilda um hraðatakmarkunarbúnað.
- 32) Tæknilegar kröfur að því er varðar leigubifreiðar og sjúkrabifreiðar eru svipaðar þeim sem gilda um einkabifreiðar. Því kunna þau atriði sem prófa á að vera svipuð þótt tíðni prófana sé mismunandi.
- 33) Með hliðsjón af þeim áhrifum sem búast má við að þessi tilskipun hafi á umræddu sviði, og með tilliti til dreifræðisreglunnar, eru þær ráðstafanir bandalagsins sem kveðið er á um í þessari tilskipun nauðsynlegar til þess að koma á samhæfðum reglum um prófanir á aksturshæfni, koma í veg fyrir röskun á samkeppni milli farmflytjenda á vegum og tryggja að eftirlit með ökutækjum og viðhald þeirra sé fullnægjandi. Aðildarríkin geta ekki ein og sér náð þessum markmiðum á fullnægjandi hátt.
- 34) Þessi tilskipun breytir í engu skuldbindingum aðildarríkjanna varðandi frest til að setja innlend lög og koma ákvæðum tilskipana sem hafa verið felldar úr gildi til framkvæmda.

⁽¹⁾ Tilskipun ráðsins 71/320/EBE frá 26. júlí 1971 um samræmingu laga aðildarríkjanna um hemlabúnað á vissum tegundum vélknúinna ökutækja og eftirvagna þeirra (Stjttíð. EB nr. L 202, 6. 9. 1971, bls. 37). Tilskipuninni var síðast breytt með tilskipun 91/422/EBE (Stjttíð. EB nr. L 233, 22. 8. 1991, bls. 21).

⁽²⁾ Tilskipun ráðsins 92/6/EBE frá 10. febrúar 1992 um uppsetningu og notkun búnaðar sem takmarkar hraða í tilteknum flokkum vélknúinna ökutækja innan bandalagsins (Stjttíð. EB nr. L 57, 2. 3. 1992, bls. 27).

SAMÞYKKT TILSKIPUN ÞESSA:**I. KAFLI****Almenn ákvæði****1. gr.**

1. Í hverju aðildarríki um sig skulu vélknúin ökutæki sem eru skráð í því ríki gangast undir reglubundnar prófanir á aksturshæfni, ásamt eftirvögnum og festivögnum þeirra, í samræmi við tilskipun þessa, einkum I. og II. viðauka við hana.

2. Í I. og II. viðauka eru tilgreindir þeir flokkar ökutækja sem ber að prófa, tíðni prófana á aksturshæfni og skyldubundin prófunaratriði.

2. gr.

Prófanir á aksturshæfni ökutækja sem kveðið er á um í þessari tilskipun skulu framkvæmdar af ríkinu eða af opinberri stofnun tilnefndri af því eða aðilum eða stofnunum sem ríkið tilnefnir og undir yfirumsjón þess, meðal annars einkaaðilum sem til þess hafa fengið fullt umboð. Aðildarríkin skulu tryggja að prófanir á ökutækjum séu hlutlægar og standist strangar gæðakröfur, einkum þegar fyrirtæki sem eru tilnefnd sem prófunarstöðvar starfa einnig sem viðgerðarverkstæði.

3. gr.

1. Aðildarríkin skulu gera þær ráðstafanir sem þau telja nauðsynlegar til að unnt sé að sanna að ökutæki hafi gengist undir og staðist prófun á aksturshæfni sem fullnægir að minnsta kosti ákvæðum þessarar tilskipunar.

Tilkynna ber hinum aðildarríkjunum og framkvæmdastjórninni um þessar ráðstafanir.

2. Sérhvert aðildarríki skal viðurkenna gögn frá öðru aðildarríki, á sama hátt og sín eigin, sem sanna að vélknúin ökutæki sem er skráð á yfirráðasvæði þess síðarnefnda, ásamt eftirvagni eða festivagni þess, hafi gengist undir og staðist prófun á aksturshæfni, sem fullnægir að minnsta kosti ákvæðum þessarar tilskipunar.

3. Aðildarríkin skulu beita viðeigandi málsmeðferð til að ganga úr skugga um, eftir því sem unnt er, að hemlunarafköst ökutækja sem eru skráð á yfirráðasvæði þeirra séu í samræmi við kröfur sem eru tilgreindar í þessari tilskipun.

II. KAFLI**Undanþágur og frávik****4. gr.**

1. Aðildarríkin geta undanskilið frá gildissviði þessarar tilskipunar ökutæki í eigu hers, lögreglu og slökkviliðs.

2. Aðildarríkin geta, að höfðu samráði við framkvæmdastjórnina, undanskilið frá gildissviði þessarar tilskipunar eða sett sérákvæði um tiltekin ökutæki sem eru starfrækt eða notuð við óvenjulegar aðstæður svo og ökutæki sem eru aldrei eða mjög sjaldan í umferð á aðalvegum, þar með talin ökutæki sem hafa sögulegt gildi og framleidd voru fyrir 1. janúar 1960, eða hafa verið tekin úr umferð tímabundið.

3. Aðildarríkin geta, að höfðu samráði við framkvæmdastjórnina, sett eigin staðla um prófun ökutækja sem talin eru hafa sögulegt gildi.

5. gr.

Þrátt fyrir ákvæðin í I. og II. viðauka geta aðildarríkin:

- flýtt dagsetningu fyrstu lögbundnu prófunar á aksturshæfni ökutækis og, ef við á, krafist prófunar áður en ökutækið er skráð,
- stýtt tímabilið frá einni lögbundinni prófun til þeirrar næstu,
- lögbundið prófanir á aukabúnaði,
- fjölgað prófunaratriðum,
- bætt við öðrum flokkum ökutækja sem eru skylduð til að gangast undir reglubundnar prófanir,
- mælt fyrir um sérstakar viðbótarprófanir,
- krafist strangari lágmarksreglna um hemlavirkni en tilgreindar eru í II. viðauka fyrir ökutæki sem eru skráð á yfirráðasvæði þeirra og kveðið á um prófun ökutækja með þyngri farm, að því tilskildu að slíkar kröfur séu ekki strangari en þær sem koma fram í upprunalegri gerðarviðurkenningu ökutækisins.

6. gr.

1. Þrátt fyrir ákvæði I. og II. viðauka geta aðildarríkin fram til 1. janúar 1993:

- frestað dagsetningu fyrstu lögbundnu prófunar á aksturshæfni ökutækis,
- lengt tímabilið frá einni lögbundinni prófun til þeirrar næstu,
- fækkað prófunaratriðum,
- breytt flokkun ökutækja sem lögbundin prófun á aksturshæfni er gerð á,

að því tilskildu að prófun á aksturshæfni sé gerð á öllum léttflutningabifreiðum sem um getur í 5. lið I. viðauka fyrir þann dag í samræmi við þessa tilskipun.

Í þeim aðildarríkjum þar sem ekkert kerfi til reglulegra prófana á aksturshæfni var fyrir hendi 28. júlí 1988, sambærilegt við það sem gert er ráð fyrir í þessari tilskipun fyrir þennan flokk ökutækja, skal 1. mgr. þó gilda til 1. janúar 1995.

2. Að því er varðar einkabifreiðar þær sem um getur í 6. lið I. viðauka gilda ákvæði 1. mgr. til 1. janúar 1994.

Í þeim aðildarríkjum þar sem ekkert kerfi til reglulegra prófana á aksturshæfni var fyrir hendi þann 31. desember 1991, sambærilegt við það sem gert er ráð fyrir í þessari tilskipun fyrir þennan flokk ökutækja, skal 1. mgr. þó gilda til 1. janúar 1998.

III. KAFLI

Lokaákvæði

7. gr.

1. Ráðið skal, með auknum meirihluta og að fenginni tillögu framkvæmdastjórnarinnar, samþykkja þær sértilskipanir sem nauðsynlegar eru til að ákvarða lágmarksstaðla og aðferðir vegna prófana á atriðunum sem tilgreind eru í II. viðauka.

2. Allar breytingar sem nauðsynlegar eru til að laga að tækniþróuninni staðla og aðferðir sem eru ákvörðuð í sértilskipunum skal samþykkja samkvæmt málsmeðferðinni sem mælt er fyrir um í 8. gr.

8. gr.

1. Framkvæmdastjórnin skal njóta aðstoðar nefndar um aðlögun að tækniframförum á tilskipuninni um prófanir á aksturshæfni vélknúinna ökutækja og eftirvagna þeirra, hér á eftir kölluð „nefndin“, og í eru fulltrúar aðildarríkjanna ásamt fulltrúa framkvæmdastjórnarinnar sem jafnframt er formaður.

2. Nefndin setur sér starfsreglur.

3. Fulltrúi framkvæmdastjórnarinnar leggur fyrir nefndina drög að þeim ráðstöfunum sem gera skal. Nefndin skal skila álit sínu á drögunum fyrir þau tímamörk sem formaðurinn setur eftir því hversu brýnt málið er. Álitin skal samþykkt með þeim meirihluta sem mælt er fyrir um í 2. mgr. 148. gr. sáttmálans þegar um er að ræða ákvarðanir sem ráðið á að samþykkja samkvæmt tillögu framkvæmdastjórnarinnar. Atkvæði fulltrúa aðildarríkjanna í nefndinni vega eins og mælt er fyrir um í þeirri grein. Formaðurinn greiðir ekki atkvæði.

4. a) Framkvæmdastjórnin skal samþykkja fyrirhugaðar ráðstafanir séu þær í samræmi við álit nefndarinnar.

b) Séu fyrirhugaðar ráðstafanir ekki í samræmi við álit nefndarinnar, eða skili nefndin ekki álit, ber

framkvæmdastjórninni án tafar að leggja tillögu fyrir ráðið um ráðstafanir sem gera skal. Ráðið tekur ákvörðun með auknum meirihluta.

Hafi ráðið ekki aðhafst innan þriggja mánaða frá því að tillagan var lögð fyrir það skal framkvæmdastjórnin samþykkja fyrirhugaðar ráðstafanir.

9. gr.

1. Framkvæmdastjórnin skal, eigi síðar en 31. desember 1998, senda ráðinu skýrslu um framkvæmd prófana á aksturshæfni einkabifreiða ásamt nauðsynlegum tillögum, einkum með tilliti til tíðni og innihalds prófananna.

2. Framkvæmdastjórnin skal, eigi síðar en þremur árum eftir að reglulegum prófunum á hraðatakmarkunarbúnaði er komið á, ganga úr skugga um, með hliðsjón af fenginni reynslu, hvort tilskildar prófanir dugi til að hafa upp á hraðatakmarkunarbúnaði sem er ábótavant eða sem átt hefur verið við eða hvort breyta þurfi gildandi reglum.

10. gr.

Tilskipanirnar sem taldar eru upp í A-hluta III. viðauka eru hér með felldar úr gildi frá og með þeim degi sem er tilgreindur í 11. gr., með fyrirvara um skuldbindingar aðildarríkjanna varðandi frest til að setja innlend lög og hrinda þeim í framkvæmd sem mælt er fyrir um í B-hluta III. viðauka.

Líta ber á tilvísanir í niðurfelldu tilskipanirnar sem tilvísanir í þessa tilskipun og skulu þær lesnar með hliðsjón af samanburðartöflunni í IV. viðauka.

11. gr.

1. Aðildarríkin skulu samþykkja nauðsynleg lög og stjórnsýslufyrirmæli til að fara að tilskipun þessari eigi síðar en 9. mars 1998. Þau skulu tilkynna það framkvæmdastjórninni þegar í stað.

Þegar aðildarríkin samþykkja þessi ákvæði skal vera í þeim tilvísun í þessa tilskipun eða þeim fylgja slík tilvísun þegar þær verða birtar opinberlega. Aðildarríkin skulu setja nánari reglur um slíka tilvísun.

2. Aðildarríkin skulu senda framkvæmdastjórninni ákvæði úr landslögum sem þau samþykkja um málefni sem tilskipun þessi nær til.

3. Aðildarríkin skulu samþykkja nauðsynlegar ráðstafanir til þess að hrinda prófunarkerfinu sem kveðið er á um í þessari tilskipun í framkvæmd. Ráðstafanirnar sem eru samþykktar skulu vera árangursríkar, í réttu hlutfalli við brot og letjandi.

12. gr.

Tilskipun þessi öðlast gildi á tuttugasta degi frá því að hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópubandalaganna*.

13. gr.

Tilskipun þessari er beint til aðildarríkjanna.

Gjört í Brussel 20. desember 1996.

Fyrir hönd ráðsins,

S. BARRETT

forseti.

I. VIÐAUKI

FLOKKAR ÖKUTÆKJA SEM PRÓFANIR Á AKSTURSHÆFNI GILDA UM
OG TÍÐNI PRÓFANA

Flokkur ökutækja	Tíðni prófana
1. Vélknúin ökutæki sem notuð eru til farþegaflutninga, með fleiri en átta sætum, fyrir utan sæti ökumanns	Ári eftir að ökutækið er fyrst tekið í notkun, einu sinni á ári eftir það
2. Vélknúin ökutæki sem notuð eru til vöruflutninga með leyfilegum hámarks-massa yfir 3 500 kg	Ári eftir að ökutækið er fyrst tekið í notkun, einu sinni á ári eftir það
3. Eftirvagnar og festivagnar með leyfilegum hámarks-massa yfir 3 500 kg	Ári eftir að ökutækið er fyrst tekið í notkun, einu sinni á ári eftir það
4. Leigubifreiðar og sjúkrabifreiðar	Ári eftir að ökutækið er fyrst tekið í notkun, einu sinni á ári eftir það
5. Vélknúin ökutæki með að minnsta kosti fjórum hjólum, sem eru að jafnaði notuð til vöruflutninga á vegum, með leyfðan heildarmassa sem er ekki yfir 3 500 kg, að undanskildum dráttarvélum og tækjum til landbúnaðar	Fjórum árum eftir að ökutækið er fyrst tekið í notkun, annað hvert ár eftir það
6. Vélknúin ökutæki með að minnsta kosti fjórum hjólum, notuð til farþegaflutninga, með átta sætum að hámarki fyrir utan sæti ökumanns	Fjórum árum eftir að ökutækið er fyrst skráð, annað hvert ár eftir það

II. VIÐAUKI

ATRÍÐI SEM LÖGBODIÐ ER AÐ PRÓFA

Prófunin skal ná að minnsta kosti til eftirtalinnna atriða, að því tilskildu að um sé að ræða skyldubundinn búnað í viðkomandi aðildarríki fyrir það ökutæki sem verið er að prófa.

Prófanirnar sem fjallað er um í þessum viðauka má framkvæma án þess að taka ökutækið í sundur.

Finnist eitthvað athugasemdir í prófunaratriðunum hér á eftir skulu lögbær yfirvöld í aðildarríkjunum setja reglur um þau skilyrði sem sett eru fyrir akstri ökutækisins þar til önnur aksturshæfniprófun fer fram.

ÖKUTÆKI Í 1., 2., 3., 4., 5. OG 6. FLOKKI

1. Hemlakerfi

Prófa skal eftirfarandi atriði í aksturshæfniprófunum á hemlakerfi ökutækja. Niðurstöður prófana sem fást við skoðun á hemlakerfinu skulu, að svo miklu leyti sem gerlegt er, vera jafngildar tæknilegu kröfunum sem eru settar fram í tilskipun 71/320/EBE ⁽¹⁾.

<i>Skoðunar-/prófunaratriði</i>	<i>Athugasemdir</i>
1.1. Vélrænt ástand og virkni	
1.1.1. Snúningsteinn fóthemilsfetils	<ul style="list-style-type: none"> - of stífur - slitin lega - of mikið slit/hlaup
1.1.2. Ástand fetils og færsla hemlastjórníbúnaðar	<ul style="list-style-type: none"> - of mikil eða lítil umframfærsla - hemlastjórníbúnaðurinn sleppir ekki á réttan hátt - hrjúft yfirborð á hemlafetli vantar, er laust eða orðið slétt af sliti
1.1.3. Sogdæla eða þjappa og geymar	<ul style="list-style-type: none"> - of langan tíma tekur að ná upp nægum loft-/undirþrýstingi fyrir rétta hemlavirkni - ónógur loft-/undirþrýstingur til að beita hemlinum að minnsta kosti tvisvar eftir að viðvörunarbúnaður hefur farið í gang (eða mælir sýnir að hættumörkum er náð) - loftleki veldur sýnilegu þrýstingsfalli eða loft heyrir streyma út
1.1.4. Viðvörunarbúnaður eða mælir sem gefur til kynna of lágan þrýsting	<ul style="list-style-type: none"> - bilun eða galli í mæli eða viðvörunarbúnaði sem gefur til kynna of lágan þrýsting
1.1.5. Handvirkur hemlalagi	<ul style="list-style-type: none"> - brotinn, skemmdur eða slitinn stjórníbúnaður - bilun í hemlalagi - stjórníbúnaður er ekki nógu vel festur við gorm lokans eða lokinn er laus - tengingar eru lausar eða leki í kerfinu - ónóg virkni
1.1.6. Stöðuhemill, stöðuhemilsarmur, stöðuhemilshak	<ul style="list-style-type: none"> - stöðuhemilshak heldur ekki nægilega vel - of mikið slit á snúningsteini eða tannkambi - of mikil færsla á stöðuhemilsarmi sem bendir til rangrar stillingar

⁽¹⁾ Tilskipun ráðsins 71/320/EBE frá 26. júlí 1971 um samræmingu laga aðildarríkjanna um hemlabúnað á vissum tegundum vélknúinna ökutækja og eftirvagna þeirra (Stjtt. EB nr. L 202, 6. 9. 1971, bls. 37). Tilskipuninni var síðast breytt með tilskipun 91/422/EBE (Stjtt. EB nr. L 233, 22. 8. 1991, bls. 21).

<i>Skoðunar-/prófunaratriði</i>	<i>Athugasemdir</i>
1.1.7. Lokar (hemlalokar, stjórnlokar, stillar o.s.frv.)	<ul style="list-style-type: none"> - skaddaðir, of mikið loftútstreymi - of mikil olíueyðsla í þjöppunni - ótrygg/ófullnægjandi festing - hemlavökvi lekur
1.1.8. Tengingar fyrir hemla eftirvagna	<ul style="list-style-type: none"> - bilaðir lokunarkranar eða sjálfvirkir lokar - ótrygg/ófullnægjandi festing - of mikill leki
1.1.9. Orkulager eða þrýstiloftsgeymir	<ul style="list-style-type: none"> - skaddaður, ryðgaður eða lekur - afrennslisbúnaður er óvirkur - ótrygg/ófullnægjandi festing
1.1.10. Hemlaafliði, höfuðdæla (vökvakerfi)	<ul style="list-style-type: none"> - affliðinn er bilaður eða óvirkur - höfuðdælan er biluð eða lek - höfuðdælan er ekki nægilega vel fest - hemlavökvi er ekki nægur - lok á höfuðdælu vantar - gaumljós fyrir hemlavökva logar eða er bilað - viðvörunarbúnaður fyrir hemlavökva virkar ekki rétt
1.1.11. Hemlarör	<ul style="list-style-type: none"> - hætta á bilun eða broti - leki frá rörum eða roratengingum - skemmdir eða mikið ryð - rangar tengingar
1.1.12. Hemlaslängur	<ul style="list-style-type: none"> - hætta á bilun eða broti - skemmdir, slit, slöngur eru of stuttar eða snúnar - leki frá slöngum eða tengingum - slöngur þenjast út undir þrýstingi - slöngur eru gljúpar
1.1.13. Hemlahlífar (fóðringar, klossar)	<ul style="list-style-type: none"> - mikið slit - óhreinindi (olfa, feiti o.s.frv.)
1.1.14. Hemlaskálar, hemladiskar	<ul style="list-style-type: none"> - mikið slit eða rispur, sprungur, brot eða lélegar festingar - óhreinindi (olfa, feiti o.s.frv.) - festingarplata er laus;
1.1.15. Hemlaleiðslur, stangir, armar, tengingar	<ul style="list-style-type: none"> - leiðslur eru skemmdar eða með ójöfnum - mikið slit eða ryð - tengingar við leiðslur eða stangir eru ótryggar - bilun í kapalstýringum - stírðleiki í hemlakerfinu - óeðlileg hreyfing á örmum, stöngum eða tengingum sem bendir til rangrar stillingar eða slits
1.1.16. Hemlastrokkar (m.a. gormhemlar eða vökvahjöldælur)	<ul style="list-style-type: none"> - brotnir eða skemmdir - leki - ótrygg/ófullnægjandi festing - mikið ryð - of mikil færsla á bullu eða blöðku - rykvarnarhlíf vantar eða hún er mikið skemmd

<i>Skoðunar-/prófunaratriði</i>	<i>Athugasemdir</i>
1.1.17. Hleðslustýrður hemlajöfnunarloki	<ul style="list-style-type: none"> - biluð tenging - röng stilling - fastur, virkar ekki - vantar
1.1.18. Sjálfvirkur stillibúnaður	<ul style="list-style-type: none"> - fastur eða hreyfist óeðlilega, slit eða röng stilling - bilaður
1.1.19. Hamlari (ef hann er uppsettur eða er krafist)	<ul style="list-style-type: none"> - ótryggar tengingar eða festingar - bilaður
1.2. Afköst og skilvirkni aksturshemils	
1.2.1. Afköst (aukast jafnt upp í hámark)	<ul style="list-style-type: none"> - ófullnægjandi hemaátak á einu eða fleiri hjólum - hemaátak á einhverju hjóli er undir 70% af mesta átaki sem er skráð á öðru hjóli á sama ás. Við hemlaprófun á vegi vikur ökutækið verulega frá beinni stefnu - hemaátak eykst ekki jafnt (tekur skarpt í) - hemlunartími er óeðlilega langur á einhverju hjóli - óstöðugt hemaátak vegna skakkra diska eða ávala á skálum
1.2.2. Skilvirkni	<ul style="list-style-type: none"> - hemlunarhlutfall miðað við leyfilegan hámarks massa eða, ef um er að ræða festivagna, summu leyfilegrar áshleðslu, þar sem því verður við komið, er lægra en eftirfarandi: Lágmarkshemlunarvirkni 1. flokkur: 50% ⁽¹⁾ 2. flokkur: 43% ⁽²⁾ 3. flokkur: 40% ⁽³⁾ 4. flokkur: 50% 5. flokkur: 45% ⁽⁴⁾ 6. flokkur: 50% - eða hemlunarátak er minna en viðmiðunargildin sem framleiðandi ökutækisins tilgreinir fyrir ás ökutækisins⁽⁵⁾
1.3. Afköst og skilvirkni neyðarhemils (ef um sérstakt kerfi er að ræða)	
1.3.1. Afköst	<ul style="list-style-type: none"> - hemlar eru óvirkir öðrum megin - hemaátak á einhverju hjóli er undir 70% af mesta átaki sem er skráð á öðru hjóli á sama ási - hemaátak eykst ekki jafnt (tekur skarpt í) - sjálfvirkir hemlunarkerfi eftirvagns virkar ekki
1.3.2. Skilvirkni	<ul style="list-style-type: none"> - fyrir alla flokka ökutækja, hemlunarhlutfall er minna en 50% ⁽⁶⁾ af afköstum aksturshemils samkvæmt skilgreiningu í lið 1.2.2 miðað við leyfilegan hámarks massa eða, ef um er að ræða festivagna, summu leyfilegrar áshleðslu
1.4. Afköst og skilvirkni stöðuhemils	
1.4.1. Afköst	<ul style="list-style-type: none"> - hemlar eru óvirkir öðrum megin
1.4.2. Skilvirkni	<ul style="list-style-type: none"> - fyrir alla flokka ökutækja, hemlunarhlutfall er minna en 16% miðað við leyfilegan hámarks massa eða, fyrir vélknúin ökutæki, minna en 12% miðað við leyfilegan samanlagðan hámarks massa ökutækis, hvort sem reynist hærra

<i>Skodunar-/prófunaratriði</i>	<i>Athugasemdir</i>
1.5. Afköst hamlara eða útblásturshemla	- skilvirkni eykst ekki jafnt (hamlari) - bilun
1.6. Hemlar með læsivarnarbúnaði	- læsivarnarbúnaðurinn virkar ekki rétt - bilun

- (¹) 48% fyrir ökutæki í 1. flokki sem hafa ekki ABS eða verið gerðarviðurkennd fyrir 1. október 1991 (frá og með þeim degi var bannað að taka í notkun í fyrsta sinn án EB-gerðarviðurkenningar íhluta) (tilskipun 71/320/EBE, eins og henni var breytt með tilskipun framkvæmdastjórnarinnar 88/194/EBE, Stjttú. EB nr. L 92, 9. 4. 1988, bls. 47).
- (²) 45% fyrir ökutæki sem voru skráð eftir 1988 eða frá þeim degi sem tilskipun 71/320/EBE, eins og henni var breytt með tilskipun framkvæmdastjórnarinnar 85/647/EBE (Stjttú. EB nr. L 380, 31. 12. 1985, bls. 1), er beitt samkvæmt innlendra löggjöf aðildarríkjanna og skal síðari dagsetningin gilda.
- (³) 43% fyrir festivagna og tengivagna sem voru skráðir eftir 1988 eða frá þeim degi sem tilskipun 71/320/EBE, eins og henni var breytt með tilskipun framkvæmdastjórnarinnar 85/647/EBE, er beitt samkvæmt innlendra löggjöf aðildarríkjanna, og skal síðari dagsetningin gilda.
- (⁴) 50% fyrir ökutæki í 5. flokki sem voru skráð eftir 1988 eða frá þeim degi sem tilskipun 71/320/EBE, eins og henni var breytt með tilskipun framkvæmdastjórnarinnar 85/647/EBE, er beitt samkvæmt innlendra löggjöf aðildarríkjanna, og skal síðari dagsetningin gilda.
- (⁵) Viðmiðunargildi fyrir ás ökutækisins er það hemlunarátak (tilgreint í nýtonum) sem er nauðsynlegt til að ná tilgreindum lágmarkshemlunarkrafti miðað við þá þyngd ökutækis sem prófað er við.
- (⁶) Lágmarksafköst neyðarhemla ökutækja í 2. og 5. flokki skal vera 2,2 m/s² (þar sem tilskipun 71/320/EBE, eins og henni var breytt með tilskipun framkvæmdastjórnarinnar 85/647/EBE, tekur ekki til afkasta neyðarhemla).

ÖKUTÆKI Í 1., 2. og 3.	FLOKKI ÖKUTÆKI Í 4., 5. og 6. FLOKKI
2. Stýrisbúnaður og stýrishjól	2. Stýrisbúnaður
2.1. Vélrænt ástand	2.1. Vélrænt ástand
2.2. Stýrishjól	2.2. Hlaup í stýri
2.3. Hlaup í stýri	2.3. Festing stýrisbúnaðar
2.4. Hjólalegur	
3. Útsýn	3. Útsýn
3.1. Sjónsvið	3.1. Sjónsvið
3.2. Ástand glerja	3.2. Ástand glerja
3.3. Baksýnisspeglar	3.3. Baksýnisspeglar
3.4. Rúðuþurrkur	3.4. Rúðuþurrkur
3.5. Rúðusprautur	3.5. Rúðusprautur
4. Ljóssker, glitaugu og rafbúnaður	4. Ljósabúnaður
4.1. Ljóssker fyrir háljós og lágljós	4.1. Ljóssker fyrir háljós og lágljós
4.1.1. Ástand og virkni	4.1.1. Ástand og virkni
4.1.2. Stilling	4.1.2. Stilling
4.1.3. Rofar	4.1.3. Rofar
4.1.4. Ljósnytni (visual efficiency)	
4.2. Hliðarljóssker og ljóssker sem afmarka lengd og breidd	4.2. Ástand og virkni, ástand glers í ljóskerum, litur og ljósnytni:
4.2.1. Ástand og virkni	4.2.1. Hliðar- og afturljóslera
4.2.2. Litur og ljósnytni	4.2.2. Hemlaljóslera
	4.2.3. Stefnuljóslera
	4.2.4. Bakkljóslera
	4.2.5. Þokuljóslera
	4.2.6. Ljóslera við skráningarmerki að aftan
	4.2.7. Glitaugna
	4.2.8. Hættuljóslera

ÖKUTÆKI Í 1., 2. og 3.	FLOKKI ÖKUTÆKI Í 4., 5. og 6. FLOKKI
4.3. Hemlaljósker 4.3.1. Ástand og virkni 4.3.2. Litur og ljósnytni	
4.4. Stefnuljósker 4.4.1. Ástand og virkni 4.4.2. Litur og ljósnytni 4.4.3. Rofar 4.4.4. Blikktíðni	
4.5. Þokuljósker að framan og aftan 4.5.1. Staðsetning 4.5.2. Ástand og virkni 4.5.3. Litur og ljósnytni	
4.6. Bakkljósker 4.6.1. Ástand og virkni 4.6.2. Litur og ljósnytni	
4.7. Ljósker við skráningarkerki að aftan	
4.8. Glitaugu - ástand og litur	
4.9. Gaumljós	
4.10. Raftengingar milli dráttarþreifreiðar og eftirvagns eða festivagns	
4.11. Rafmagnsleiðslur	
5. Ásar, hjól, hjólbarðar, fjöðrun	5. Ásar, hjól, hjólbarðar, fjöðrun
5.1. Ásar	5.1. Ásar
5.2. Hjól og hjólbarðar	5.2. Hjól og hjólbarðar
5.3. Fjöðrun	5.3. Fjöðrun
6. Grind og viðfestur búnaður	6. Grind og viðfestur búnaður
6.1. Grind eða burðarvirki og viðfestur búnaður 6.1.1. Almenn ástand 6.1.2. Útblástursrör og hljóðdeyfar 6.1.3. Eldsneytisgeymir eða -leiðslur 6.1.4. Rúmmálseiginleikar og ástand hlífðarbúnaðar að aftan, vöruflutningabifreiðar 6.1.5. Festingar varahjól 6.1.6. Tengibúnaður dráttarþreifreiða, eftirvagna og festivagna	6.1. Grind eða burðarvirki og viðfestur búnaður 6.1.1. Almenn ástand 6.1.2. Útblástursrör og hljóðdeyfar 6.1.3. Eldsneytisgeymir eða -leiðslur 6.1.4. Festingar varahjól 6.1.5. Öryggi tengibúnaðar (ef hann er áfestur)
6.2. Hús og yfirbygging 6.2.1. Almenn ástand 6.2.2. Festingar 6.2.3. Hurðir og læsingar 6.2.4. Gólf 6.2.5. Sæti ökumanns 6.2.6. Fótbretti	6.2. Yfirbygging 6.2.1. Ástand burðarvirkis 6.2.2. Hurðir og læsingar

ÖKUTÆKI Í 1., 2. og 3.	FLOKKI ÖKUTÆKI Í 4., 5. og 6. FLOKKI
7. Annar búnaður	7. Annar búnaður
7.1. Öryggisbelti	7.1. Festing sætis ökumanns
7.2. Slökkvitæki	7.2. Festing rafgeymis
7.3. Lásar og þjófavörn	7.3. Hljóðmerkjabúnaður
7.4. Viðvörunarþrífyrningur	7.4. Viðvörunarþrífyrningur
7.5. Sjúkrakassi	7.5. Öryggisbelti
7.5.1. Öryggi festinga	7.5.2. Ástands öryggisbelta
7.5.3. Virkni	
7.6. Hjólaskorður	
7.7. Hljóðmerkjabúnaður	
7.8. Hraðamælir	
7.9. Snúningshraðariti (til staðar og tryggilega innsiglaður) <ul style="list-style-type: none"> - eftirlit með að plata snúningshraðarita sé gild ef hann er lögboðin samkvæmt reglugerð (EBE) nr. 3821/85 ⁽¹⁾ - í vafa, eftirlit með hvort nafnummál eða stærð hjólbarða sé í samræmi við upplýsingarnar á plötu snúningshraðaritans - eftirlit með, ef við verður komið, að innsigli snúningshraðarita sé óbrotið og einnig önnur vörn gegn því að átt sé við tengingar á ólöglegan hátt 	
7.10. Hraðatakörkunarbúnaður <ul style="list-style-type: none"> - eftirlit með, ef við verður komið, að hraðatakörkunarbúnaði sé komið fyrir eins og mælt er fyrir um í tilskipun 92/6/EBE ⁽²⁾ - eftirlit með að plata hraðatakörkunarbúnaðar sé gild - eftirlit með, ef við verður komið, að innsigli hraðatakörkunarbúnaðar sé óbrotið og einnig önnur vörn gegn því að átt sé við tengingar á ólöglegan hátt 	
8. Óþægindi	8. Óþægindi
8.1. Hávaði	8.1. Hávaði

(¹) Reglugerð ráðsins (EBE) nr. 3821/85 frá 20 desember 1985 um að taka upp skráningarbúnað í ökutækjum í flutningum á vegum (Stjtið. EB nr. L 370, 31. 12. 1985, bls. 8). Reglugerðinni var síðast breytt með reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 2479/95 (Stjtið. EB nr. L 256, 26. 10. 1995, bls. 8).

(²) Tilskipun ráðsins 92/6/EBE frá 10. febrúar 1992 um uppsetningu og notkun búnaðar sem takmarkar hraða í tilteknum flokkum vélknúinna ökutækja innan bandalagsins (Stjtið. EB nr. L 57, 2. 3. 1992, bls. 27).

ÖKUTÆKI Í 1., 2., 3., 4., 5. OG 6. FLOKKI

8.2. Útblástursmengun

8.2.1. Vélknúin ökutæki með rafkveikjuhreyfla (bensínhreyfla)

a) Þar sem útblæstri er ekki stjórnað með háþrúðum mengunarvarnarbúnaði, svo sem þreföldum hvarfakút með „lambda“-nema:

1. Sjónskoðun á útblásturskerfinu til að ganga úr skugga um að það leki ekki.
2. Ef við á, sjónræn skoðun mengunarvarnarkerfisins til að ganga úr skugga um að tilskilinn búnaður sé fyrir hendi.

Þegar hreyfillinn hefur verið hitaður upp í hæfilegan tíma (með hliðsjón af fyrirmælum framleiðanda ökutækisins) er styrkur kolmónoxíðs (CO) í útblásturslofti mældur með hreyfilinn í hægagangi (án álags).

Leyfilegur hámarksstyrkur kolmónoxíðs í útblásturslofti er sá styrkur sem framleiðandi ökutækisins gefur upp. Ef þessar upplýsingar liggja ekki fyrir eða ef lögbær yfirvöld í aðildarríkinu ákveða að nota þær ekki sem viðmiðunargildi má styrkur kolmónoxíðs ekki vera meiri en hér segir:

- Þegar um er að ræða ökutæki sem eru skráð eða fyrst tekin í notkun á tímabilinu frá þeim degi þegar ökutækið á að vera í samræmi við tilskipun 70/220/EBE⁽¹⁾ að kröfu aðildarríkjanna og til 1. október 1986: kolmónoxíð - 4,5 % af rúmmáli,
- Þegar um er að ræða ökutæki sem eru skráð eða fyrst tekin í notkun eftir 1. október 1986: kolmónoxíð - 3,5 % af rúmmáli.

b) Þegar útblæstri er stjórnað með háþrúðum mengunarvarnarbúnaði, eins og þreföldum hvarfakút með „lambda“-nema:

1. Sjónræn skoðun á útblásturskerfinu til að ganga úr skugga um að það leki ekki og ekkert vanti í það.
2. Sjónræn skoðun á mengunarvarnarkerfinu til að ganga úr skugga um að tilskilinn búnaður sé fyrir hendi.
3. Ákvörðun á skilvirkni mengunarvarnarbúnaðarins sem er framkvæmd með því að mæla „lambda“-gildið og styrk kolmónoxíðs í útblásturslofti í samræmi við 4. lið eða aðferðir sem framleiðendur mæla með og hafa verið samþykktar við gerðarviðurkenningu. Í hverri prófun er hreyfillinn hitaður upp í samræmi við fyrirmæli framleiðanda ökutækisins.
4. Útblástur úr útblástursröri - markgildi.

- Mæling með hreyfil í hægagangi: Leyfilegur hámarksstyrkur kolmónoxíðs í útblásturslofti er sá styrkur sem framleiðandi ökutækisins gefur upp. Ef þessar upplýsingar liggja ekki fyrir má styrkur kolmónoxíðs ekki fara yfir 0,5 % af rúmmáli.
- Mæling við mikinn snúningshraða í hægagangi, hraði hreyfils að minnsta kosti 2 000 snún./mín⁻¹:
Kolmónoxíðstyrkur: hámark 0,3 % af rúmmáli
Lambda: $1 \pm 0,03$ eða í samræmi við forskriftir framleiðanda.

8.2.2. Vélknúin ökutæki með þrýstikveikjuhreyfla (dísilhreyfla)

Mælingar á reykþéttni útblásturslofts við hröðun (frá hægagangi og upp í marksnúningshraða, án álags). Reykþéttnistigið má ekki fara yfir það stig sem er skráð á plötuna samkvæmt tilskipun 72/306/EBE(2). Ef þessar upplýsingar liggja ekki fyrir eða ef lögbær yfirvöld í aðildarríkinu ákveða að nota þær ekki til viðmiðunar eru markgildi gleypnistuðulsins sem hér segir:

Hámarksgildi gleypnistuðuls fyrir:

- dísilhreyfla með innsogi = 2,5 m⁻¹,
- dísilhreyfla með forþjöppu = 3,0 m⁻¹,

eða samsvarandi gildi þegar notaður er búnaður af annarri gerð en þeirri sem notuð er í EB-gerðarviðurkenningu.

Ökutæki sem eru skráð eða fyrst tekin í notkun fyrir 1. janúar 1980 eru undanþegin þessum kröfum.

8.2.3. Prófunarbúnaður

Útblástur ökutækja er prófaður með búnaði sem er hannaður til að mæla nákvæmlega hvort ökutækin séu í samræmi við markgildin sem mælt er fyrir um eða framleiðandi tilgreinir.

8.2.4. Ef í ljós kemur við EB-gerðarviðurkenningu að gerð ökutækis er ekki í samræmi við markgildin sem mælt er fyrir um í þessari tilskipun geta aðildarríkin mælt fyrir um hærra markgildi fyrir þá gerð ökutækis á grundvelli sönnunargagna frá framleiðanda. Þau skulu þegar í stað tilkynna framkvæmdastjórninni það og sendir hún upplýsingarnar áfram til hinna aðildarríkjanna.

(¹) Tilskipun ráðsins 70/220/EBE frá 20. mars 1970 um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi ráðstafanir gegn loftmengun frá hreyflum ökutækja með rafkveikju (Stjttö. EB nr. L 76, 9. 3. 1970, bls. 1), ásamt leiðréttingu (Stjttö. EB nr. L 81, 11. 4. 1970, bls. 15), eins og henni var síðast breytt með tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 94/12/EB (Stjttö. EB nr. L 100, 19. 4. 1994, bls. 42).

(²) Tilskipun ráðsins 72/306/EBE frá 2. ágúst 1972 um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi aðgerðir gegn mengandi efnunum í útblæstri dísilhreyfla til notkunar í ökutækjum (Stjttö. EB nr. L 190, 20. 8. 1972, bls. 1). Tilskipuninni var síðast breytt með tilskipun framkvæmdastjórnarinnar 89/491/EBE (Stjttö. EB nr. L 238, 15. 8. 1989, bls. 43).

ÖKUTÆKI Í 1., 2. og 3. FLOKKI	ÖKUTÆKI Í 4., 5. og 6. FLOKKI
8.3. Deyfing rafsegultruflana	
9. Viðbótarprófanir á ökutækjum sem notuð eru til fólksflutninga	
9.1. Neyðarútgangar (einnig hamrar til að brjóta rúður), merkingar sem vísa á neyðarútganga	
9.2. Hitakerfi	
9.3. Loftræstikerfi	
9.4. Sætaskipan	
9.5. Innilýsing	
10. Auðkenni ökutækis	10. Auðkenni ökutækis
10.1. Skráningarmerki	10.1. Skráningarmerki
10.2. Verksmiðjunúmer	10.2. Verksmiðjunúmer

III. VIÐAUKI

A-HLUTI

Niðurfelldar tilskipanir

(sem um getur í 10. gr.)

Tilskipun ráðsins 77/143/EBE frá 29. desember 1976 um samræmingu laga aðildarríkjanna um prófanir á aksturshæfni vélknúinna ökutækja og eftirvagna sem eru tengdir við þau og tilskipanir um breytingar á henni:

- Tilskipun ráðsins 88/449/EBE,
- Tilskipun ráðsins 91/225/EBE,
- Tilskipun ráðsins 91/328/EBE,
- Tilskipun ráðsins 92/54/EBE,
- Tilskipun ráðsins 92/55/EBE,
- Tilskipun framkvæmdastjórnarinnar 94/23/EB.

B-HLUTI

Tilskipun	Frestur til	
	lagasetningar	að hrinda í framkvæmd
77/143/EBE (Stjttíð. EB nr. L 47, 18. 2. 1977, bls. 47)	31. desember 1977	31. desember 1977
88/449/EBE (Stjttíð. EB nr. L 222, 12. 8. 1988, bls. 10)	28. júlí 1990	28. júlí 1990
91/225/EBE (Stjttíð. EB nr. L 103, 23. 4. 1991, bls. 3)	1. janúar 1992	1. janúar 1992
91/328/EBE (Stjttíð. EB nr. L 178, 6. 7. 1991, bls. 29)	1. júlí 1993	1. júlí 1993
92/54/EBE (Stjttíð. EB nr. L 225, 10. 8. 1992, bls. 63)	22. júní 1993	22. júní 1993
92/55/EBE (Stjttíð. EB nr. L 225, 10. 8. 1992, bls. 68) að því er varðar ökutækin sem um getur í a-lið liðar 8.2.1 í II. viðauka að því er varðar ökutækin sem um getur í lið 8.2.2 í II. viðauka að því er varðar ökutækin sem um getur í b-lið liðar 8.2.1 í II. viðauka	22. júní 1993	1. janúar 1994 1. janúar 1996 1. janúar 1997
94/23/EB (Stjttíð. EB nr. L 147, 14. 6. 1994, bls. 6)	1. janúar 1997	1. janúar 1997

IV. VIÐAUKI

SAMANBURÐARTAFLA nr. 1

(meginmál)

Þessi tilskipun	77/143/EBE	88/449/EBE	91/225/EBE	91/328/EBE	92/54/EBE	92/55/EBE	94/23/EB
1. mgr. 1. gr.	1. gr.						
2. mgr. 1. gr.	1. mgr. 2. gr.						
2. gr.	4. gr.						
fyrsta undirgrein 1. mgr. 3. gr.	1. mgr. 5. gr.						
önnur undirgrein 1. mgr. 3. gr.	2. mgr. 5. gr.						
2. mgr. 3. gr.	3. mgr. 5. gr.						
3. mgr. 3. gr.							2. gr.
1. mgr. 4. gr.	2. mgr. 2. gr.						
2. mgr. 4. gr.	3. mgr. 2. gr.						
3. mgr. 4. gr.							4. gr.
5. gr. (fyrsti til sjötti undirliður)	3. gr.						
5. gr. (sjöundi undirliður)							3. gr.
1. mgr. 6. gr.	1. mgr. 7. gr.	1. mgr. 1. gr.					
2. mgr. 6. gr.				1. mgr. 1. gr.			
1. og 2. mgr. 7. gr.			1. gr.				
1. til 4. mgr. 8. gr.			1. gr.				

Þessi tilskipun	77/143/EBE	88/449/EBE	91/225/EBE	91/328/EBE	92/54/EBE	92/55/EBE	94/23/EB
1. mgr. 9. gr.				3. gr.			
2. mgr. 9. gr.							
10. gr.							
1. mgr. 11. gr.	6. gr.	1. mgr. 2. gr.	1. mgr. 2. gr.	1. mgr. 2. gr.	1. mgr. 2. gr.	1., 2. og 3. mgr. 2. gr.	1. mgr. 5. gr.
2. mgr. 11. gr.		2. mgr. 2. gr.	2. mgr. 2. gr.	2. mgr. 2. gr.	2. mgr. 2. gr.		2. mgr. 5. gr.
3. mgr. 11. gr.							
12. gr.						4. mgr. 2. gr.	
13. gr.							

SAMANBURÐARTAFLA nr. 2

(flokkar ökutækja sem eru háðir tækniefirliti)

Þessi tilskipun	77/143/EBE	88/449/EBE	91/225/EBE	91/328/EBE	92/54/EBE	92/55/EBE	94/23/EB
I. viðauki	I. viðauki						
1. flokkur	1. flokkur						
2. flokkur	2. flokkur						
3. flokkur	3. flokkur						
4. flokkur	4. flokkur						
5. flokkur		2. mgr. 1. gr.					
6. flokkur				2. mgr. 1. gr.			

SAMANBURÐARTAFLA nr. 3

(prófunar-/eftirlitsatriði)

Þessi tilskipun	77/143/EBE	88/449/EBE	91/225/EBE	91/328/EBE	92/54/EBE	92/55/EBE	94/23/EB
II. viðauki (*) Inng., fyrsta undirgrein	II. viðauki Inng., fyrsta undirgrein						
Inng., önnur undirgrein					1. mgr. 1. gr.		
Inng., þriðja undirgrein					1. mgr. 1. gr.		
1. liður					1. mgr. 1. gr.		
Liður 1.2							
Liður 1.2.1							1. gr.
Liður 1.2.2							
Liður 1.3					1. mgr. 1. gr.		
Liður 1.3.1							
Liður 1.3.2							1. gr.
Liður 1.4					1. mgr. 1. gr.		
Liður 1.4.1							
Liður 1.4.2							1. gr.
Liður 1.5					1. mgr. 1. gr.		
Liður 1.6							
2. liður		3. mgr. 1. gr.					
Liður 7.8							
Liður 7.9 (aðfararorð)	3. mgr. 1. gr.						
(fyrsti til þriðji undirliður)							
Liður 7.10							
(fyrsti til þriðji undirliður)							
8. liður		3. mgr. 1. gr.					
Liður 8.1							
Liður 8.2							
Liður 8.2.4						1. mgr. 1. gr.	
Liður 8.3		3. mgr. 1. gr.					
Liður 10.2							

(*) Ath.: 4. flokkur (leigubifreiðar og sjúkrabifreiðar) færirst úr vinstra dálki yfir í hægri dálk (með 5. og 6. flokki) í II. viðauka.