

## TILSKIPUN EVRÓPUÞINGSINS OG RÁÐSINS 2000/30/EB

2001/EES/57/03

frá 6. júní 2000

## um tæknilegt eftirlit á vegum með aksturshæfni vöruflutningabifreiða í bandalaginu(\*)

EVRÓPUÞINGIÐ OG RÁÐ EVRÓPUSAMBANDSINS Hafa,

með hliðsjón af stofnsáttmála Evrópubandalagsins, einkum c- og d-lið 1. mgr. 71. gr.,

með hliðsjón af tillögu framkvæmdastjórnarinnar<sup>(1)</sup>,með hliðsjón af álit efnahags- og félagsmálanefndarinnar<sup>(2)</sup>,

að höfðu samráði við svæðanefndina,

í samræmi við málsmeðferðina sem mælt er fyrir um í 251. gr. sáttmálans<sup>(3)</sup>,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) Aukin umferð skapar svipuð og álíka alvarleg öryggis- og umhverfisvandamál í öllum aðildarríkjunum.
- 2) Með tilliti til öryggis á vegum, umhverfisverndar og sanngjarnrar samkeppni ber einungis að nota vöruflutningabifreiðar ef viðhald þeirra er í samræmi við tækniforskriftir.

(\*) Þessi EB-gerð, sem birtist í Stjtið. EB L 203, 10.8.2000, bls. 1, var nefnd í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 111/2000 frá 22. desember 2000 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn. Sjá EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópubandalaganna nr. 9, 22.2.2001, bls. 3.

<sup>(1)</sup> Stjtið. EB C 190, 18.6.1998, bls. 10, og Stjtið. EB C 116E, 26.4.2000, bls. 7.

<sup>(2)</sup> Stjtið. EB C 407, 28.12.1998, bls. 112.

<sup>(3)</sup> Álit Evrópuþingsins frá 9. febrúar 1999, (Stjtið. EB C 150, 28.5.1999, bls. 27), sameiginleg afstaða ráðsins frá 2. desember 1999 og ákvörðun Evrópuþingsins frá 14. mars 2000 (hefur enn ekki verið birt í Stjórnartíðindum EB). Ákvörðun ráðsins frá 13. apríl 2000.

3) Í samræmi við tilskipun 96/96/EB frá 20. desember 1996 um samræmingu á lögum aðildarríkjanna um prófanir á aksturshæfni vélknúinna ökutækja og eftirvagna þeirra<sup>(4)</sup> eru vöruflutningabifreiðar skoðaðar árlega af aðilum sem hafa til þess umboð.

4) Í 4. gr. tilskipunar 94/12/EB<sup>(5)</sup> er kveðið á um margháttadar aðferðir til þess að ráðstafanir til að draga úr mengun vegna flutninga á vegum verði sem hagkvæmastar. Þessi aðferð vr tekin upp í I. evrópsku „ökutækja- og olíuáætluninni“ þar sem fram kemur hlutlægt mat á öllum arðsömustu ráðstöfununum á sviði ökutækjatekni, eldsneytisgæða, eftirlits og viðhalds sem og á ráðstöfunum, sem ekki eru tæknilegs eðlis, í því skyni að draga úr útblæstri frá flutningum á vegum.

5) Með hliðsjón af þeirri aðferð samþykktu Evrópuþingið og ráðið tilskipun 98/70/EB<sup>(6)</sup>, sem ætlað er að bæta gæði eldsneytis og, í því skyni að setja strangari útblástursstaðla, tilskipun 98/69/EB<sup>(7)</sup>, fyrir einka-fólksbifreiðar og léttar vöruflutningabifreiðar og tilskipun 1999/96/EB<sup>(8)</sup> fyrir þungaflutningabifreiðar.

<sup>(4)</sup> Stjtið. EB L 46, 17.2.1997, bls. 1. Tilskipuninni var breytt með tilskipun framkvæmdastjórnarinnar 1999/52/EB (Stjtið. EB L 142, 5.6.1999, bls. 26).

<sup>(5)</sup> Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 94/12/EB frá 23. mars 1994 varðandi ráðstafanir gegn loftmengun vegna útblásturs frá vélknúnum ökutækjum og um breytingu á tilskipun 70/220/EBE (Stjtið. EB L 100, 19.4.1994, bls. 42).

<sup>(6)</sup> Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 98/70/EB frá 13. október 1998 um gæði bensins og díseldsneytis og breytingu á tilskipun ráðsins 93/12/EBE (Stjtið. EB L 350, 28.12.1998, bls. 58).

<sup>(7)</sup> Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 98/69/EB frá 13. október 1998 um ráðstafanir gegn loftmengun vegna útblásturs frá vélknúnum ökutækjum og um breytingu á tilskipun ráðsins 70/220/EBE (Stjtið. EB L 350, 28.12.1998, bls. 1).

<sup>(8)</sup> Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 1999/96/EB frá 13. desember 1999 um samræmingu laga aðildarríkjanna um ráðstafanir sem ber að gera til að stemma stígu við losun mengandi lofttegunda og efnisagna frá þrýstikveikjuhreyflum til notkunar í ökutæki og losun mengandi lofttegunda frá rafkveikjuhreyflum, knúnum með jarðgasi eða fljótandi jarðólíugasi, til notkunar í ökutæki og um breytingu á tilskipun ráðsins 88/77/EBE (Stjtið. EB L 44, 16.2.2000, bls. 1).

- 6) Tilskipun þessi er liður í sömu aðferð en frá umhverfissjónarmiði virðist árangursríkara, á þessu stigi málsins, að herða ekki staðlana, sem settir eru um aksturshæfniprófanir í tilskipun 96/96/EB, heldur kveða á um tæknilegt eftirlit á vegum til að tryggja beitingu tilskipunarinnar árið um kring.
- 7) Árlega aksturshæfniprófunin er reyndar ekki talin nægja til að tryggja að þær vöruflutningabifreiðar, sem prófaðar eru, séu í aksturshæfu ástandi árið um kring.
- 8) Skilvirk framkvæmd með markvissu, tæknilegu viðbótareftirliti er mikilvæg, kostnaðarlega hagkvæm ráðstöfun til að hafa eftirlit með viðhaldsstaðli ökutækja á vegum.
- 9) Eftirlit með aksturshæfni á vegum skal fara fram án þess að mismuna öikumönnum vegna ríkisfangs eða skráningarlands vöruflutningabifreiðarinnar eða landsins þar sem hún var tekin í notkun.
- 10) Aðferðin við að velja þá sem sæta skulu eftirliti skal vera markviss og mest áhersla lögð á að bera kennsl á þau ökutæki sem virðast líklegust til að vera illa haldið við og auka þannig rekstrarskilvirkni yfirvalda og minnka kostnað og tafir ökumanna og rekstraraðila eftir því sem unnt er.
- 11) Ef alvarlegur vanbúnaður kemur í ljós við eftirlit á ökutæki verður að vera hægt að fara fram á það við lögbær yfirvöld í aðildarríkinu þar sem ökutækið er skráð, eða það var tekið í notkun, að þau geri viðeigandi ráðstafanir, jafnframt því sem þeim ber að tilkynna aðildarríki, sem fer fram á slíkt, ef gripið er til frekari ráðstafana í kjölfarið.
- 12) Nauðsynlegar ráðstafanir til framkvæmdar þessari tilskipun skulu samþykktar í samræmi við tilskipun ráðsins 1999/468/EB frá 28. júní 1999 þar sem mælt er fyrir um málsmeðferð við beitingu framkvæmdavalds sem falið er framkvæmdastjórninni <sup>(1)</sup>.
- 13) Í samræmi við dreifræðisregluna og meðalhöfsregluna, eins og þær eru settar fram í 5. gr. sáttmálans, verður markmiðum fyrirhugaðrar aðgerðar, að koma á eftirlitskerfi á vegum með vöruflutningabifreiðum innan bandalagsins, ekki nægilega vel náð af aðildarríkjunum og verður þeim því, sökum umfangs aðgerðarinnar, betur náð á vettvangi bandalagsins. Þessi tilskipun gengur ekki lengra en nauðsynlegt er í þessu skyni.
- SAMÞYKKT TILSKIPUN ÞESSA:
- 1. gr.*
1. Markmiðið með þessari tilskipun er að bæta umferðaröryggi og umhverfið með því að tryggja að vöruflutningabifreiðir á yfirráðasvæði aðildarríkja bandalagsins uppfylli betur tiltekin tæknileg skilyrði sem sett voru með tilskipun 96/96/EB.
2. Í þessari tilskipun eru sett tiltekin skilyrði um eftirlit á vegum með aksturshæfni vöruflutningabifreiða á yfirráðasvæði bandalagsins.
3. Með fyrirvara um reglugerðir bandalagsins skal þessi tilskipun hins vegar ekki hafa áhrif á rétt aðildarríkjana til eftirlits sem ekki fellur undir þessa tilskipun eða til að kanna aðra þætti í sambandi við flutninga á vegum, einkum þá sem tengjast vöruflutningabifreiðum. Þá er ekkert sem mælir gegn því að aðildarríki kanni, í tengslum við eftirlit sem ekki fellur undir þessa tilskipun, þau atriði sem talin eru upp í I. viðauka á öðrum stöðum en á aðalvegum.
- 2. gr.*
- Í þessari tilskipun er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir:
- a) „vöruflutningabifreið“: þau vélknúnu ökutæki og eftirvagnar sem skilgreind eru í 1., 2. og 3. flokki I. viðauka við tilskipun 96/96/EB;
- b) „tæknilegt eftirlit á vegum“: tæknilegt eftirlit með vöruflutningabifreiðum á yfirráðasvæði aðildarríkis, sem yfirvöld tilkynna ekki um og er því án fyrirvara og er innt af hendi á aðalvegi af yfirvöldum eða undir stjórn þeirra;
- c) „aksturshæfniprófun“: prófun á aksturshæfni ökutækis eins og kveðið er á um í II. viðauka við tilskipun 96/96/EB.
- 3. gr.*
1. Sérhvert aðildarríki skal taka upp tæknilegt eftirlit á vegum þannig að markmiðunum í 1. gr. verði náð að því er

<sup>(1)</sup> Stjtuð. EB L 184, 17.7.1999, bls. 23.

varðar vöruflutningabifreiðar, sem falla undir þessa tilskipun, með tilliti til innlendra reglna sem eiga við um slík ökutæki samkvæmt tilskipun 96/96/EB.

2. Eftirlit með aksturshæfni á vegum skal ætíð fara fram án þess að mismuna öikumönnum vegna ríkisfangs eða skráningarlands vöruflutningabifreiðarinnar eða landsins þar sem hún var tekin í notkun, og tillit tekið til nauðsynjar þess að minnka kostnað og tafir öikumanna og rekstraraðila eftir því sem unnt er.

4. gr.

1. Í tæknilegu eftirliti á vegum skulu felast einn, tveir eða allir eftirtalinna þátta:

- a) sjónrænt mat á viðhaldsástandi vöruflutningabifreiðarinnar í kyrrstöðu;
- b) könnun á nýlegri skýrslu um tæknilegt eftirlit á vegum, sem um getur í 5. gr. eða í skjölum sem staðfesta tæknilega aksturshæfni ökutækisins, einkum, þegar um er að ræða ökutæki sem er skráð eða tekið í notkun í aðildarríki, sönnun fyrir því að fram hafi farið lögmælt, tæknileg aksturshæfniprófun á vöruflutningabifreiðinni í samræmi við tilskipun 96/96/EB;
- c) eftirlit með því hvort um vanbúnað er að ræða sem tekur til eins, fleiri eða allra atriðanna sem athuga þarf og talin eru upp í 10. lið I. viðauka.

2. Skoðun á hemla- og útblásturskerfum skal fara fram í samræmi við reglurnar í II. viðauka.

3. Áður en fram fer eftirlit með atriðunum sem talin eru upp í 10. lið I. viðauka skal skoðunarmaður taka tillit til síðasta skirteinis um aksturshæfni og/eða nýlegrar skýrslu um tæknilegt eftirlit á vegum, sem ökumaður kann að leggja fram.

Skoðunarmaður getur einnig tekið tillit til hvers konar annars öryggisskirteinis sem viðurkenndur aðili gefur út og ökumaður kann að leggja fram, ef við á.

Sýni þessi skirteini og/eða skýrsla fram á að eftirlit með einu af atriðunum, sem talin eru upp í 10. lið I. viðauka, hafi farið fram á síðustu þremur mánuðum skal það atriði ekki athugað aftur nema það megi réttlæta á grundvelli augljóss ágalla eða vanrækslu.

5. gr.

1. Skýrslan um tæknilegt eftirlit á vegum, sem tengist eftirlitinu sem um getur í c-lið 1. mgr. 4. gr., skal samin af yfirvaldinu eða skoðunarmanninum sem annaðist það. Sýnishorn af skýrslu er að finna í 10. lið I. viðauka og er gátlisti yfir þau atriði sem ber að hafa eftirlit með. Yfirvaldið eða skoðunarmaðurinn skal merkja við í viðeigandi reiti. Skýrsluna verður að afhenda öikumanni vöruflutningabifreiðarinnar.

2. Telji yfirvaldið eða skoðunarmaðurinn að annmarkar í viðhaldi vöruflutningabifreiðar geti valdið hættu þannig að frekari skoðun sé réttlæt看leg, einkum á hemlum, er heimilt að láta vöruflutningabifreiðina í ítarlega prófun á nærliggjandi prófunarstöð, sem aðildarríkið útnefmir í samræmi við 2. gr. tilskipunar 96/96/EB.

Ef eftirlitið á vegum, sem um getur í 1. mgr., 4. gr. eða ítarlega prófunin, sem um getur í fyrstu undirgrein þessarar málsgreinar, leiðir í ljós að vöruflutningabifreið er mjög hættuleg þeim sem í henni eru eða öðrum vegfarendum er heimilt að banna notkun ökutækisins uns ráðin hefur verið bót á þeim hættulegu annmörkum sem komu í ljós.

6. gr.

Á tveggja ára fresti, fyrir 31. mars, skulu aðildarríkin senda framkvæmdastjórninni gögn, sem safnað hefur verið á næstliðnum tveimur árum, um fjölda skoðaðra vöruflutningabifreiða, aðgreind eftir flokkum í samræmi við 6. lið I. viðauka og eftir skráningarlöndum auk atriðanna sem athuguð voru og ágallanna, sem í ljós komu, á grundvelli 10 liðar I. viðauka.

Fyrstu gögnin sem send eru skulu taka til tveggja ára tímabils sem hefst 1. janúar 2003.

Framkvæmdastjórnin skal senda þessar upplýsingar áfram til Evrópuþingsins.

7. gr.

1. Aðildarríkin skulu aðstoða hvert annað við beitingu þessarar tilskipunar. Þau skulu einkum sjá hvert öðru fyrir upplýsingum um þá skrifstofu eða skrifstofur sem bera ábyrgð á eftirlitinu og um nöfn milligöngumanna.

2. Alvarlegur vanbúnaður vöruflutningabifreiðar, sem tilheyrir erlendum aðila, einkum vanbúnaður sem leiðir til banns á notkun ökutækisins, skal tilkynntur lögbærum yfirvöldum aðildarríkisins þar sem ökutækið er skráð eða var

tekið í notkun, með skýrslu sem er í samræmi við sýnishornið í I. viðauka, með fyrirvara um málshöfðun í samræmi við gildandi lög í aðildarríkjunum þar sem vanbúnaðurinn er skráður.

Með fyrirvara um 5. gr. geta lögbær yfirvöld aðildarríkis þar sem alvarlegur vanbúnaður kemur í ljós hjá vöruflutningabifreið, sem tilheyrir erlendum aðila, beðið lögbær yfirvöld aðildarríkisins þar sem ökutækið er skráð eða var tekið í notkun að gera viðeigandi ráðstafanir varðandi aðilann sem gerðist brotlegur, til dæmis með því að láta ökutækið sæta frekara eftirliti með aksturshæfni.

Lögbær yfirvöld, sem fá slíka beiðni, skulu tilkynna lögbærum yfirvöldum aðildarríkisins, þar sem vanbúnaður vöruflutningabifreiðarinnar kom í ljós, um þær ráðstafanir sem gripið er til gagnvart aðilanum sem gerðist brotlegur.

#### 8. gr.

Allar breytingar sem nauðsynlegar eru til að laga I. viðauka eða tæknistaðlana, sem skilgreindir eru í II. viðauka, að tækniframförum skal samþykka samkvæmt málsmeðferðinni sem mælt er fyrir um í 2. mgr. 9. gr.

Slíkar breytingar mega þó ekki leiða til þess að gildissvið tilskipunarinnar verði rýmkað.

#### 9. gr.

1. Framkvæmdastjórnin skal njóta aðstoðar nefndar um aðlögun að tækniframförum sem komið var á fót samkvæmt 8. gr. tilskipunar 96/96/EB, hér eftir kölluð „nefndin“.

2. Þegar vísað er til þessarar málsgreinar skulu 5. og 7. gr. ákvörðunar 1999/468/EB gilda, í samræmi við ákvæði 8. gr. hennar.

Fresturinn sem kveðið er á um í 6. mgr. 5. gr. í ákvörðun 1999/468/EB skal vera þrjú mánuðir.

3. Nefndin skal setja sér starfsreglur.

#### 10. gr.

Aðildarríkin skulu ákvarða fyrirkomulag refsinga sem gildir ef ökumaður eða rekstraraðili hlítir ekki tæknilegu kröfunum sem eftirlit er haft með á grundvelli þessarar tilskipunar.

Aðildarríkin gera allar nauðsynlegar ráðstafanir til að tryggja að þessum refsingum sé fylgt eftir. Viðurlögin skulu vera árangursrík, í réttu hlutfalli við brot og letjandi.

#### 11. gr.

Innan árs frá því að framkvæmdastjórnin tekur við gögnunum, sem um getur í 6. gr., frá aðildarríkjunum skal hún afhenda ráðinu skýrslu um beitingu þessarar tilskipunar ásamt yfirliti yfir niðurstöður hennar.

Fyrsta skýrslan skal taka til tveggja ára tímabils sem hefst 1. janúar 2003.

#### 12. gr.

1. Aðildarríkin skulu samþykka nauðsynleg lög og stjórn-sýslufyrirmæli til að fara að tilskipun þessari eigi síðar en 6. júní 2002. Þau skulu tilkynna það framkvæmdastjórninni þegar í stað.

2. Þegar aðildarríkin samþykka þessar ráðstafanir skal vera í þeim tilvísun í þessa tilskipun eða þeim fylgja slík tilvísun þegar þau verða birt opinberlega. Aðildarríkin skulu setja nánari reglur um slíka tilvísun.

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

#### 13. gr.

Tilskipun þessi öðlast gildi á þeim degi sem hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópubandalaganna*.

#### 14. gr.

Tilskipun þessari er beint til aðildarríkjanna.

Gjört í Lúxemborg 6. júní 2000.

*Fyrir hönd Evrópuþingsins,*

N. FONTAINE

*forseti.*

*Fyrir hönd ráðsins,*

E. FERRO RODRIGUES

*forseti.*

## I. VIÐAUKI

## SÝNISHORN AF SKÝRSLU UM TÆKNILEGT EFTIRLIT Á VEGUM ÁSAMT GÁTLISTA

## (Tilskipun 2000/30/EB)

1. Eftirlitsstaður .....
2. Dagsetning .....
3. Tími .....
4. Landsmerki og skráningarnúmer ökutækis.....
5. Landsmerki og skráningarnúmer eftirvagns/festivagns .....
6. Gerð ökutækis .....
- a)  Létt vöruflutningabifreið (3,5 til 12 t) <sup>(1)</sup>
- e)  Vörubifreið (yfir 12 t) <sup>(5)</sup>
- b)  Eftirvagn <sup>(2)</sup>
- f)  Festivagn <sup>(6)</sup>
- c)  Vagnalest <sup>(3)</sup>
- g)  Liðskipt ökutæki <sup>(7)</sup>
- d)  Hópfærðabifreið <sup>(4)</sup>
7. Flutningafyrirtæki/póstfang .....
8. Ríkisfang .....
9. Ökumaður .....

<sup>(1)</sup> Vélknúin ökutæki á fjórum eða fleiri hjólum, notuð til vöruflutninga, með hámarks massa yfir 3,5 t en undir 12 t (flokkur N2).

<sup>(2)</sup> Ökutæki, að festivögnum undanskildum, sem tengja á við vélknúð ökutæki, smíðað og útbúið til vöruflutninga. Eftirvagnar með hámarks massa yfir 3,5 t en undir 10 t (flokkur O3). Eftirvagnar með hámarks massa yfir 10 t (flokkur O4).

<sup>(3)</sup> Vélknúð ökutæki notað til vöruflutninga, með hámarks massa yfir 3,5 t (flokkar N2 og N3), tengt eftirvagni (flokkar O3 og O4).

<sup>(4)</sup> Vélknúin ökutæki á fjórum eða fleiri hjólum, notuð til farþegaflutninga, sem hafa fleiri en 8 sæti fyrir utan ökumannssæti (flokkur M2 og M3).

<sup>(5)</sup> Vélknúin ökutæki á fjórum eða fleiri hjólum, notuð til vöruflutninga, með hámarks massa yfir 12 t (flokkur N3).

<sup>(6)</sup> Ökutæki, sem tengja á við vélknúð ökutæki með þeim hætti að festivagninn hvíli á vélknúna ökutækinu að hluta og einnig þungi þess eða þungi farms þess að verulegu leyti, smíðað og útbúið til vöruflutninga (flokkar O3 og O4).

<sup>(7)</sup> Dráttarbifreið tengd við festivagn.

## 10. Gátlisti:

	skoðað	ekki skoðað	ófullnægjandi
a) hemlakerfi og íhlutir <sup>(1)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) útblásturskerfi <sup>(1)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) reykþéttni (dísil) <sup>(1)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) losun lofttegunda (bensín, jarðgas eða kútagas (LPG)) <sup>(1)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) liða- og armabúnaður	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) ljósker, ljós- og merkjabúnaður	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g) hjól/hjólbarðar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h) fjöðrun (sjáanlegir gallar)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i) undirvagn (sjáanlegir gallar)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
j) snúningshraðarítí (uppsetning)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
k) hraðatakörkunarbúnaður (uppsetning)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
l) merki um eldsneytis- og/eða olíuleka	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## 11. Niðurstöður efiirlits:

Bann við notkun ökutækisins vegna alvarlegra ágalla

## 12. Ýmislegt/athugasemdir

## 13. Yfirvald/skoðunarmaður eða starfsmaður sem sér um skoðun

Undirritun yfirvalds/umboðsmanns eða skoðunarmanns

\_\_\_\_\_

<sup>(1)</sup> Þessi atriði eru háð sérstökum prófunum og/eða skoðun eins og mælt er fyrir um í II. viðauka við tilskipun 2000/30/EB.

## II. VIÐAUKI

## REGLUR UM PRÓFUN OG/EÐA SKOÐUN HEMLAKERFA OG ÚTBLÁSTURSKERFA

## 1. Sérstök skilyrði varðandi hemla

Öllum hlutum hemlakerfisins og notkunarbúnaðar þess verður að vera viðhaldið í góðu og skilvirknu, nothæfu ástandi og þeir verða að vera rétt stilltir.

Hemlar ökutækisins verða að uppfylla eftirfarandi kröfur um hemlavirkni:

- a) á vélknúnum ökutækjum og eftirvögnum þeirra og festivögnum verður að vera aksturshemill sem getur hægt á ökutækinu og stöðvað það hratt, örugglega og skilvirkt, óháð því hvernig það er hlaðið og hvort vegurinn, sem því er ekið á, hallar upp eða niður á við,
- b) á vélknúnum ökutækjum og eftirvögnum þeirra og festivögnum verður að vera stöðuhemill sem getur haldið ökutækinu í kyrrstöðu, óháð því hvernig það er hlaðið og hvort vegurinn hallar upp eða niður á við.

## 2. Sérstök skilyrði varðandi útblásturskerfi

2.1. *Vélknúin ökutæki með rafkveikjuhreyfla (bensinhreyfla)*

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

1. sjónræn skoðun á útblásturskerfinu til að ganga úr skugga um að það leki ekki,
2. ef við á, sjónræn skoðun á mengunarvarnarkerfinu til að ganga úr skugga um að tilskilinn búnaður sé fyrir hendi,
3. 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 má ekki vera hærri en sem hér segir:

- þegar um er að ræða ökutæki sem eru skráð eða fyrst tekin í notkun á tímabilinu frá því að aðildarríkin gera kröfu um að ökutækið skuli vera í samræmi við tilskipun 70/220/EBE <sup>(1)</sup> til 1. október 1986, má kolmónoxíð ekki fara yfir 4,5% af rúmmáli,
- þegar um er að ræða ökutæki sem eru skráð eða fyrst tekin í notkun eftir 1. október 1986 má kolmónoxíð ekki fara yfir 3,5% af rúmmáli.

- b) Ef útblæstri er stjórnað með háþrúðum mengunarvarnarbúnaði, svo sem 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.

<sup>(1)</sup> Tilskipun ráðsins 70/220/EBE frá 20. mars 1970 um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi ráðstafanir gegn loftmengun frá hreyflum ökutækja með rafkveikju (Stjtið. EB L 76, 6.4.1970, bls. 1). Tilskipuninni var síðast breytt með tilskipun framkvæmdastjórnarinnar 1999/102/EB (Stjtið. EB L 334, 28.12.1999, bls. 43).

## 4. útblástur úr útblástursröri - markgildi

- mæling með hreyfil í hægagangi:  
Leyfilegur hámarksstyrkur kolmónoxíðs í útblásturslofti má ekki vera yfir 0,5% af rúmmáli,
- mæling við mikinn snúningshraða í hægagangi (án álags), hraði hreyfils að minnsta kosti 2000 snún./mín<sup>-1</sup>:  
Kolmónoxíðstyrkur: hámark 0,3 % af rúmmáli,  
Lambda:  $1 \pm 0,03$  eða í samræmi við forskriftir framleiðanda.

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 <sup>(1)</sup> eftirfarandi markgildi gleypnistuðuls:

- dísilhreyfla með innsogi = 2,5 m<sup>-1</sup>,
- dísilhreyfla með forþjöppu = 3,0 m<sup>-1</sup>,

eða samsvarandi gildi þegar notaður er búnaður af annarri gerð en þeirri sem uppfyllir þessar kröfur.

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

2.3. *Prófunarbúnaður*

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

---

<sup>(1)</sup> Tilskipun ráðsins 72/306/EBE frá 2. ágúst 1972 um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi aðgerðir gegn mengandi efnum í útblæstri dísilhreyfla til notkunar í ökutækjum (Stjtíð. EB L 190, 20.8.1972, bls. 1). Tilskipuninni var síðast breytt með tilskipun framkvæmdastjórnarinnar 97/20/EB (Stjtíð. EB L 125, 16.5.1997, bls. 2).