

TILSKIPUN EVRÓPUÞINGSINS OG RÁÐSINS 2009/40/EB

2011/EES/20/04

frá 6. maí 2009

um prófanir á aksturshæfni vélknúinna ökutækja og eftirvagna þeirra

(endurútgefin) (*)

EVROPUÞINGIÐ OG RÁÐ EVRÓPUSAMBANDSINS
HAGA,

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

með hliðsjón af tillögu framkvæmdastjórnarinnar,

með hliðsjón af álit efnahags- og félagsmálanefndar
Evrópubandalaganna ⁽¹⁾,

að höfðu samráði við svæðanefndina,

í samræmi við málsmeðferðina sem mælt er fyrir um í 251. gr.
sáttmálans ⁽²⁾,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) Tilskipun ráðsins 96/96/EB frá 20. desember 1996 um samræmingu á lögum aðildarríkjanna um prófanir á aksturshæfni vélknúinna ökutækja og eftirvagna þeirra ⁽³⁾ hefur nokkrum sinnum verið breytt í veigamiklum atriðum ⁽⁴⁾. Þar sem um frekari breytingar verður að ræða er réttast að endurútgefa hana til glöggvunar.
- 2) Samkvæmt sameiginlegri stefnu í flutningamálum ætti umferð tiltekinna ökutækja á vegum innan Bandalagsins að geta farið fram við bestu aðstæður bæði hvað varðar öryggi og samkeppnisstöðu farmflytjenda í aðildarríkjunum.
- 3) Vaxandi umferð á vegum ásamt auknum hættum og óþægindum sem af henni hljóttast skapar álika alvarleg öryggisvandamál af svipuðum toga í öllum aðildarríkjunum.
- 4) Prófanir á ökutækjum sem eru í notkun eiga að vera tiltölulega einfaldar, fljótlegar og ódýrar.
- 5) Því ber að ákvarða í sértilskipunum lágmarksstaðla og aðferðir Bandalagsins sem farið verður eftir við prófun þeirra atriða sem tilgreind eru í þessari tilskipun.

6) 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 vélknúinna ökutækja og eftirvagna þeirra.

7) Með tilliti til hemlakerfa er erfitt að ákveða gildi fyrir stillingu á þrýstingi og hleðslutíma lofts vegna mismunandi prófunarbúnaðar og -aðferða innan Bandalagsins.

8) 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.

9) Með því að setja forskrift að viðmiðunargildum hemlunarkrafts við ýmis hleðsluskilyrði fyrir hverja tegund 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.

10) Að því er varðar hemlakerfi skal tilskipun þessi aðallega taka til ökutækja sem hafa hlotið gerðarviðurkenningu íhluta samkvæmt ákvæðum tilskipunar 71/320/EBE um samræmingu laga aðildarríkjanna um hemlabúnað á vissum tegundum vélknúinna ökutækja og eftirvagna þeirra ⁽⁵⁾ þótt viðurkennt sé að tilteknar gerðir ökutækja hafi hlotið slíka viðurkenningu samkvæmt landsstöðlum sem geta vikið frá kröfum þeirrar tilskipunar.

11) Aðildarríkin geta fært út svið hemlaprófunar svo að það nái til ökutækja eða prófunaratriða sem eru utan gildissviðs þessarar tilskipunar.

12) Aðildarríkin geta hert kröfunar um hemlaprófun eða aukið prófunartíðni.

(*) Þessi EB-gerð birtist í Stjtið. ESB L 141, 6.6.2009, bls. 12. Hennar var getið í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 103/2010 frá 1. október 2010 um breytingu á XIII viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn, sjá *EES-viðbætur við Stjórnartíðindi Evrópusambandsins* nr. 70, 16.12.2010, bls. 10.

⁽¹⁾ Stjtið. ESB C 224, 30.8.2008, bls. 66.

⁽²⁾ Álit Evrópuþingsins frá 23. september 2008 (hefur enn ekki verið birt í Stjórnartíðindum ESB) og ákvörðun ráðsins frá 30. mars 2009.

⁽³⁾ Stjtið. EB L 46, 17.2.1997, bls. 1.

⁽⁴⁾ Sjá A-hluta III. viðauka.

⁽⁵⁾ Stjtið. EB L 202, 6.9.1971, bls. 37.

- 13) Markmiðið með þessari tilskipun er að halda losun í lágmarki allan notkunartíma ökutækisins með reglubundnum prófunum á losun með útblæstri og að tryggja að ökutæki sem valda mikilli mengun séu tekin úr notkun þar til þeim hefur verið komið í lag.
- 14) 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.
- 15) Þegar um er að ræða þjöppukveikjuhreyfla (dísilhreyfla) telst mæling á reykþéttni útblásturslofts gefa nægar upplýsingar um ástand ökutækisins að því er losun varðar.
- 16) Þegar um er að ræða bensínhreyfla með rafkveikju telst mæling á kolsýringi frá útblástursröri með hreyfilinn í lausangangi gefa nægar upplýsingar um ástand ökutækisins að því er losun varðar.
- 17) 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.
- 18) Þegar um er að ræða ökutæki með bensínhreyfli sem kveðið er á um í gerðarviðurkenningarstöðlum að skuli hafa háþróað mengunarvarnarkerfi, svo sem þrívirkan hvarfakút með lambda-nema, skulu prófunarstaðlar fyrir reglubundnar losunarprófanir vera strangari en fyrir venjuleg ökutæki.
- 19) Í tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 98/69/EB frá 13. október 1998 um ráðstafanir gegn loftmengun vegna útblásturs frá vélknúnum ökutækjum⁽¹⁾ er kveðið á um að frá árinu 2000 skuli taka upp innbyggð greiningarkerfi (OBD), fyrir bensínknúna bifreiðir og létt atvinnuökutæki, sem eiga að vakta starfsemi mengunarvarnarkerfis ökutækisins í notkun. Á sama hátt er, frá árinu 2003, krafist innbyggðra greiningarkerfa fyrir ný, dísilknúin ökutæki.
- 20) 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.
- 21) Nú er völ á einföldum, algengum greiningarkerfum sem prófunarstofnanir geta beitt við prófun langflestra gerða hraðatakmarkara. Að því er varðar þau ökutæki þar sem tiltækum greiningartækjum verður ekki við komið þurfa yfirvöldin annaðhvort að nýta sér tiltækan búnað frá upphaflegum framleiðanda ökutækjanna eða tryggja að framleiðandinn eða einkaumboðsaðili hans samþykki viðeigandi prófunarvottun.
- 22) Í framtíðinni mun reglubundin sannprófun á því að hraðatakmarkari starfi rétt verða auðveldari að því er varðar ökutæki sem eru búin nýrri gerð skráningarbúnaðar (stafrænum ökurita) samkvæmt reglugerð ráðsins (EB) nr. 2135/98 frá 24. september 1998 um breytingu á reglugerð (EBE) nr. 3821/85 um að taka upp skráningarbúnað í ökutækjum í flutningum á vegum og tilskipun 88/599/EBE um beitingu reglugerða (EBE) nr. 3820/85 og (EBE) nr. 3821/85 (2). Frá og með árinu 2003 eru ný ökutæki búin slíkum búnaði.
- 23) Tæknilegar kröfur að því er varðar leigubifreiðar og sjúkrafreiðar eru svipaðar þeim sem gilda um einkabifreiðar. Því kunna þau atriði sem prófa á að vera svipuð þótt tíðni prófana sé mismunandi.
- 24) Sérhverju aðildarríki ber að fylgjast með gæðum prófana á aksturshæfni og aðferðum við þær innan sinnar eigin lögsögu.
- 25) Framkvæmdastjórnin skal sannprófa beitingu þessarar tilskipunar í reynd.
- 26) Þar eð aðildarríkin geta ekki fyllilega náð markmiðum fyrirhugaðra aðgerða, þ.e. að samræma reglur um prófanir á aksturshæfni, að hindra röskun á samkeppni á milli flutningafyrirtækja á vegum og að tryggja að ökutæki séu rétt skoðuð og haldið við, og þar sem vegna þess hve aðgerðirnar eru umfangsmiklar, og þeim verður betur náð á vettvangi Bandalagsins, er Bandalaginu heimilt að samþykkja ráðstafanir í samræmi við dreifræðisregluna eins og fram kemur í 5. gr. sáttmálans. Í samræmi við meðalhöfsregluna, eins og hún er sett fram í þeirri grein, er ekki gengið lengra en nauðsyn krefur í þessari tilskipun til að ná megi þessum markmiðum.
- 27) Nauðsynlegar ráðstafanir til framkvæmdar þessari tilskipun skulu samþykktar í samræmi við ákvörðun ráðsins 1999/468/EB frá 28. júní 1999 um reglur um meðferð framkvæmdavalds sem framkvæmdastjórninni er falið⁽³⁾.

(¹) Stjtið. EB L 350, 28.12.1998, bls. 1.

(²) Stjtið. EB L 274, 9.10.1998, bls. 1.

(³) Stjtið. EB L 184, 17.7.1999, bls. 23.

- 28) Framkvæmdastjórninni skal einkum veitt umboð til að skilgreina tiltekna lágmarksstaðla og aðferðir við prófanir og laga þær að tækniframförum. Þar eð þessar ráðstafanir eru almenns eðlis og er ætlað að breyta veigalitlum þáttum þessarar tilskipunar, með því að bæta við hana nýjum veigalitlum þáttum, skulu þær samþykktar í samræmi við reglunefndarmeðferð með grannskoðun sem kveðið er á um í 5. gr. a í ákvæðun 1999/468/EB.
- 29) Þessi tilskipun skal ekki hafa áhrif á skuldbindingar aðildarríkjanna varðandi fresti til lögleiðingar tilskipananna sem eru settir fram í B-hluta III. viðauka.

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.

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, m.a. 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 a.m.k. 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 a.m.k. 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

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, þ.m.t. 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 skyldubundnu prófunar á aksturshæfni ökutækis og, ef við á, krafist prófunar áður en ökutækið er skráð,
- stytt tímabilið frá einni skyldubundinni prófun til þeirrar næstu,
- skyldubundið 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 hemlunarvirkni 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.

III. KAFLI
LOKAÁKVÆÐI

6. gr.

1. Framkvæmdastjórnin skal samþykkja þær sértilskipanir sem nauðsynlegar eru til að ákvarða lágmarksstaðla og aðferðir vegna prófana á atriðunum sem tilgreind eru í II. viðauka auk allra nauðsynlegra breytinga til að laga þessa staðla og aðferðir að tækniframförum.

2. Þessar ráðstafanir, sem er ætlað að breyta veigalitlum þáttum þessarar tilskipunar með því að auka við hana, skulu samþykktar í samræmi við reglunefndarmeðferð með grannskoðun sem um getur í 2. mgr. 7. gr.

7. gr.

1. Framkvæmdastjórnin skal njóta aðstoðar nefndar um aðlögun að tækniframförum á tilskipuninni um prófanir á aksturshæfni vélknúinna ökutækja og eftirvagna þeirra.

2. Þegar vísað er til þessarar málsgreinar gilda ákvæði 1.–4. mgr. 5. gr. a og 7. gr. ákvörðunar 1999/468/EB, með hliðsjón af ákvæðum 8.°gr. hennar.

8. gr.

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

9. gr.

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

10. gr.

Tilskipun 96/96/EB, eins og henni var breytt með gerðunum sem eru tilgreindar í A-hluta III. viðauka, er felld úr gildi með fyrirvara um skuldbindingar aðildarríkjanna, að því er varðar þá fresti til lögleiðingar tilskipananna, sem settir eru fram í B-hluta III. viðauka.

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

11. gr.

Tilskipun þessi öðlast gildi á tuttugasta degi eftir að hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins*.

12. gr.

Tilskipun þessari er beint til aðildarríkjanna.

Gjört í Strassborg 6. maí 2009.

Fyrir hönd Evrópuþingsins,

H.-G. PÖTTERING

forseti.

Fyrir hönd ráðsins,

J. KOHOUT

forseti.

I. VIÐAUKI

FLOKKAR ÖKUTÆKJA SEM PRÓFANIR Á AKSTURSHÆFNI GILDA UM OG TÍÐNI PRÓFANA

Flokkar 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 a.m.k. fjórum hjólum, sem eru að jafnaði notuð til vöruflutninga á vegum, með leyfilegum hámarks massa 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 a.m.k. fjórum hjólum, notuð til farþegaflutninga, með átta sætum að hámarki fyrir utan sæti ökumanns	Fjórum árum eftir að ökutækið er fyrst tekið í notkun, annað hvert ár eftir það

II. VIÐAUKI

ATRÍÐI SEM SKYLDUBUNDIÐ ER AÐ PRÓFA

Prófunin skal ná a.m.k. til eftirtalinna 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.

<i>Skoðunar-/prófunaratriði</i>	<i>Athugasemdir</i>
1.1. Vélrænt ástand og virkni	
1.1.1. Snúningsteinn fõthemilsfetils	<ul style="list-style-type: none"> — of stífur — slítin lega — of mikið slit/hlaup
1.1.2. Ástand fetils og færsla hemlastjórnbúnaðar	<ul style="list-style-type: none"> — of mikil eða lítil umframfærsla — hemlastjórnbúnaðurinn 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 a.m.k. 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 hemlastjórnlöki	<ul style="list-style-type: none"> — brotinn, skemmdur eða slítinn stjórnbúnaður — bilun í hemlastjórnlöka — stjórnbúnaður 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
1.1.7. Lokar (hemlalokar, stjórnlökar, stillar o.s.frv.)	<ul style="list-style-type: none"> — skaddaðir, of mikið loftústreymi — 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

<i>Skoðunar-/prófunaratriði</i>	<i>Athugasemdir</i>
1.1.9. Orkugeymir eða þrýstiloftsgeymir	<ul style="list-style-type: none"> — skaddaður, ryðgaður eða lekur — afrennslisbúnaður er óvirkur — ótrygg/ófullnægjandi festing
1.1.10. Hemlaaflliði, höfuðdæla (vökvakerfi)	<ul style="list-style-type: none"> — aflliðinn 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 rörtatengingum — skemmdir eða mikið ryð — rangar tengingar
1.1.12. Hemlaslöngur	<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 (borðar, klossar)	<ul style="list-style-type: none"> — mikið slit — óhreinindi (olía, 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 (olía, 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 leiðslustýringum — stirðleiki í hemlakerfínu — 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
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

<i>Skoðunar-/prófunaratriði</i>	<i>Athugasemdir</i>
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 hemlunaráttak á einu eða fleiri hjólum — hemlunaráttak 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 — hemlaáttak eykst ekki jafnt (tekur skarpt í) — hemlunartími er óeðlilega langur á einhverju hjóli — óstöðugt hemlaáttak 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 hemlunaráttak 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 — hemlunaráttak á einhverju hjóli er undir 70% af mesta átaki sem er skráð á öðru hjóli á sama ási — hemlunaráttak eykst ekki jafnt (tekur skarpt í) — sjálfvirkt 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
1.5. Afköst hamlara eða útblásturshemla	<ul style="list-style-type: none"> — áttak eykst ekki jafnt (hamlari) — bilun

<i>Skoðunar-/prófunaratriði</i>	<i>Athugasemdir</i>
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).

(²) 45% fyrir ökutæki sem voru skráð eftir 1988 eða frá þeim degi sem tilskipun 71/320/EBE er beitt samkvæmt landslögjöf 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 er beitt samkvæmt landslögjöf 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 er beitt samkvæmt landslögjöf aðildarríkjanna og skal síðari dagsetningin gilda.

(⁵) Viðmiðunargildi fyrir ás ökutækisins er það hemlunaráttak (tilgreint í nýtonum) sem er nauðsynlegt til að ná tilgreindum lágmarkshemlunarkrafti miðað við þá þyngd ökutækis sem prófað er við.

(⁶) Lágmarksafköst neyðarhema ökutækja í 2. og 5. flokki skal vera 2,2 m/s² (þar sem tilskipun 71/320/EBE tekur ekki til afkasta neyðarhema).

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. Baksýnispeglar	3.3. Baksýnispeglar
3.4. Rúðupurrkur	3.4. Rúðupurrkur
3.5. Rúðusprautur	3.5. Rúðusprautur
4. Ljósker, glitaugu og rafbúnaður	4. Ljósabúnaður
4.1. Ljósker fyrir háljós og lágljós	4.1. Ljósker 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	
4.2. Hliðarljósker og ljósker sem afmarka lengd og breidd	4.2. Ástand og virkni, ástand glers í ljóskerum, litur og ljósnytni:

ÖKUTÆKI Í 1., 2. OG 3. FLOKKI	ÖKUTÆKI Í 4., 5. OG 6. FLOKKI
4.2.1. Ástand og virkni 4.2.2. Litur og ljósnýtni	4.2.1. Hliðar- og afturljóska 4.2.2. Hemlaljóska 4.2.3. Stefnuljóska 4.2.4. Bakkaljóska 4.2.5. Þokuljóska 4.2.6. Ljóska við skráningarmerki að aftan 4.2.7. Glítaugna 4.2.8. Hættuljóska
4.3. Hemlaljóska 4.3.1. Ástand og virkni 4.3.2. Litur og ljósnýtni	
4.4. Stefnuljóska 4.4.1. Ástand og virkni 4.4.2. Litur og ljósnýtni 4.4.3. Rofar 4.4.4. Blicktíðni	
4.5. Þokuljóska að framan og aftan 4.5.1. Staðsetning 4.5.2. Ástand og virkni 4.5.3. Litur og ljósnýtni	
4.6. Bakkaljóska 4.6.1. Ástand og virkni 4.6.2. Litur og ljósnýtni	

ÖKUTÆKI Í 1., 2. OG 3. FLOKKI	ÖKUTÆKI Í 4., 5. OG 6. FLOKKI
4.7. Ljósker við skráningarkerki að aftan	
4.8. Glitaugu — ástand og litur	
4.9. Gaumljós	
4.10. Raftengingar milli dráttarbifreiðar 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. Grind eða burðarvirki og viðfestur búnaður
6.1.1. Almennt ástand	6.1.1. Almennt ástand
6.1.2. Útblástursrör og hljóðdeyfar	6.1.2. Útblástursrör og hljóðdeyfar
6.1.3. Eldsneytisgeymir eða -leiðslur	6.1.3. Eldsneytisgeymir eða -leiðslur
6.1.4. Rúmmálseiginleikar og ástand undirakstursvarnar, vöruflutningabifreiðar	6.1.4. Festingar varahjóls
6.1.5. Festingar varahjóls	6.1.5. Öryggi tengibúnaðar (ef hann er áfestur)
6.1.6. Tengibúnaður dráttarbifreiða, eftirvagna og festivagna	
6.2. Hús og yfirbygging	6.2. Yfirbygging
6.2.1. Almennt ástand	6.2.1. Ástand burðarvirkis
6.2.2. Festingar	6.2.2. Hurðir og læsingar
6.2.3. Hurðir og læsingar	
6.2.4. Gólf	
6.2.5. Sæti ökumanns	
6.2.6. Fótpallur	
7. Annar búnaður	7. Annar búnaður
7.1. Öryggisbelti	7.1. Festing ökumannssætis
7.2. Slökkvitæki	7.2. Festing rafgeymis
7.3. Lásar og þjófavörn	7.3. Hljóðmerkjabúnaður
7.4. Viðvörunarþríhyrningur	7.4. Viðvörunarþríhyrningur
7.5. Sjúkrakassi	7.5. Öryggisbelti
7.5.1. Öryggi festinga	7.5.2. Ástand öryggisbelta
7.5.3. Virkni	
7.6. Hjólaskorður	
7.7. Hljóðmerkjabúnaður	

ÖKUTÆKI Í 1., 2. OG 3. FLOKKI	ÖKUTÆKI Í 4., 5. OG 6. FLOKKI
7.8. Hraðamælir	
7.9. Ökuríti (innsigli til staðar og órofið)	
— eftirlit með að plata ökuritans sé gild ef hann er lögboðinn samkvæmt reglugerð (EBE) nr. 3821/85 ⁽¹⁾	
— eftirlit með hvort nafnummál eða stærð hjólbarða sé í samræmi við upplýsingarnar á plötu ökuritans ef vafi leikur á því	
— eftirlit með, ef við verður komið, að innsigli ökuritans sé órofið og einnig önnur vörn gegn því að átt sé við tengingar á ólöglegan hátt	
7.10. Hraðatakmarkunarbúnaður	
— eftirlit með, ef við verður komið, að hraðatakmarkara sé komið fyrir eins og mælt er fyrir um í tilskipun 92/6/EBE ⁽²⁾	
— eftirlit með að plata hraðatakmarkara sé gild	
— eftirlit með, ef við verður komið, að innsigli hraðatakmarkara sé órofið og einnig önnur vörn gegn því að átt sé við tengingar á ólöglegan hátt	
— eftirlit með, ef við verður komið, að hraðatakmarkunarbúnaðurinn komi í veg fyrir að ökutækin, sem um getur í 2. og 3. gr. tilskipunar 92/6/EBE, fari fram úr fyrir fram ákvörðuðu gildunum	
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 L 370, 31.12.1985, 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 L 57, 2.3.1992, bls. 27).

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

8.2. Losun með útblæstri

8.2.1. Vélknúin ökutæki, búin rafkveikjuhreyflum og knúin bensíni.

- a) Ef losun með útblæstri er ekki stjórnað með háþrúðu mengunarvarnarkerfi, svo sem þrívirkum hvarfakút með lambda-nema:

1. Sjónræn skoðun á útblásturskerfinu til að ganga úr skugga um að ekkert vanti í það, það sé í fullnægjandi ástandi og að það leki ekki.
2. Sjónræn skoðun á hvers konar mengunarvarnbúnaði, sem framleiðandi hefur komið fyrir, til að ganga úr skugga um að ekkert vanti í hann, hann sé í fullnægjandi ástandi og leki ekki.

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

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

- i. þegar um er að ræða ökutæki sem eru fyrst skráð eða 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: kolsýringur 4,5% af rúmmáli,

⁽¹⁾ Tilskipun ráðsins 70/220/EBE frá 20. mars 1970 um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi ráðstafanir gegn loftmengun frá vélknúnum ökutækjum (Stjtið EB L 76, 6.4.1970, bls. 1).

- ii. Þegar um er að ræða ökutæki sem eru fyrst skráð eða tekin í notkun eftir 1. október 1986: kolsýringur 3,5% af rúmmáli.
- b) Ef losun með útblæstri er stjórnað með háþróðuð mengunarvarnarkerfi, svo sem þrívirkum hvarfakút með lambda-nema:
1. Sjónræn skoðun á útblásturskerfinu til að ganga úr skugga um að ekkert vanti í það, það sé í fullnægjandi ástandi og að það leki ekki.
 2. Sjónræn skoðun á hvers konar mengunarvarnbúnaði, sem framleiðandi hefur komið fyrir, til að ganga úr skugga um að ekkert vanti í hann, hann sé í fullnægjandi ástandi og leki ekki.
 3. Ákvörðun á skilvirkni mengunarvarnarkerfisins sem er framkvæmd með því að mæla lambda-gildið og styrk kolsýrings í útblásturslofti í samræmi við 4. lið eða með aðferðum sem framleiðendur mæla með og hafa verið samþykktar við gerðarviðurkenningu. Í hverri prófun er hreyfillinn hitaður upp í samræmi við fyrirmæli framleiðanda ökutækisins.
 4. Losun úr útblástursröri - viðmiðunarmörk

Leyfilegur hámarksstyrkur kolsýrings í útblásturslofti er sá styrkur sem framleiðandi ökutækisins gefur upp.

Ef þessar upplýsingar liggja ekki fyrir má styrkur kolsýrings ekki vera meiri en hér segir.

- i. Mæling með hreyfil í lausagangi:

leyfilegur hámarksstyrkur kolsýrings í útblásturslofti má ekki vera yfir 0,5% af rúmmáli og að því er varðar ökutæki, sem hafa verið gerðarviðurkennd í samræmi við viðmiðunarmörk sem eru sett fram í línu A eða línu B í töflunni í lið 5.3.1.4 í I. viðauka við tilskipun 70/220/EBE má styrkur kolsýrings ekki fara yfir 0,3% af rúmmáli. Ef ekki reynist unnt að fara að ákvæðum tilskipunar 70/220/EBE gildir framanskráð um ökutæki sem eru skráð eða fyrst tekin í notkun eftir 1. júlí 2002.

- ii. Mæling við mikinn snúningshraða í lausagangi (án álags), hraði hreyfils a.m.k. 2000 snún./mín.-1:

Leyfilegur hámarksstyrkur kolsýrings í útblásturslofti má ekki vera yfir 0,3% af rúmmáli og að því er varðar ökutæki, sem hafa verið gerðarviðurkennd í samræmi við viðmiðunarmörk sem eru sett fram í línu A eða línu B í töflunni í lið 5.3.1.4 í I. viðauka við tilskipun 70/220/EBE má styrkur kolsýrings ekki fara yfir 0,2% af rúmmáli. Ef ekki reynist unnt að fara að ákvæðum tilskipunar 70/220/EBE gildir framanskráð um ökutæki sem eru skráð eða fyrst tekin í notkun eftir 1. júlí 2002.

Lambda: $1 \pm 0,03$ eða í samræmi við forskriftir framleiðanda.

- iii. Að því er varðar ökutæki sem eru búin innbyggðum greiningarkerfum í samræmi við tilskipun 70/220/EBE er aðildarríkjunum heimilt, í stað þeirra prófana sem eru tilgreindar í i. lið, að staðfesta að útblásturskerfið starfi rétt með viðeigandi aflestri af innbyggða greiningartækinu og með því að athuga um leið hvort innbyggða greiningarkerfið starfi eðlilega.

8.2.2. Vélknúin ökutæki með þjöppukveikjuhreyflum (dísilhreyflum)

- a) Mæla skal reykþétni útblásturslofts við hröðun (frá lausagangi og upp í marksnúningshraða, án álags) í hlutlausum gir og með tengslin virk.
- b) Formeðhöndlun ökutækis:
 1. Prófa má ökutæki án formeðhöndlunar þótt rétt sé, af öryggisástæðum, að ganga úr skugga um að hreyfillinn sé heitur og í viðunandi ásigkomulagi.
 2. Engu ökutæki skal hafna nema það hafi verið formeðhöndlað samkvæmt eftirfarandi kröfum með þeim undantekningum sem tilgreindar eru í 5. undirlíð d- liðar:
 - i. Hreyfillinn skal vera orðinn heitur; t.d. skal hitinn á smurólunni vera a.m.k. 80 ° þegar hann er mældur með nema í olíukvarðarörinu, eða vera við eðlilegan ganghita ef hann er lægri eða vélarblokkinn skal vera a.m.k. jafnheit þegar hiti hennar er mældur, miðað við stig innrauðrar geislunar. Ef þessi mæling er óhagkvæm vegna lögunar ökutækis má komast að því eftir öðrum leiðum hver eðlilegur ganghiti hreyfilsins er, t.d. með því að setja kæliviftu hreyfilsins í gang.
 - ii. Útblásturskerfi skal hreinsa með a.m.k. þremur hröðunarferlum eða annarri samsvarandi aðferð.
- c) Prófunaraðferð:
 1. Sjónræn skoðun á hvers konar mengunarvarnbúnaði, sem framleiðandi hefur komið fyrir, til að ganga úr skugga um að ekkert vanti í hann, hann sé í fullnægjandi ástandi og leki ekki.
 2. Hreyfill og hverfíþjappa, ef hún er tengd, skulu vera í lausagangi áður en hvert hröðunarferli hefst. Þegar um er að ræða þung, dísilknúin ökutæki þýðir þetta að biða þarf í a.m.k. 10 sekúndur eftir að eldsneytisgjöfni er sleppt.

3. Við upphaf hvers hröðunarferlis verður að gefa eldsneytið alveg í botn og óslitið (á innan við einni sekúndu), en ekki harkalega, til að ná fram hámarksafköstum eldsneytisdælnnar.
4. Á meðan á hröðunarferli stendur verður hreyfillinn að ná markhraða eða, þegar um er að ræða ökutæki með sjálfskiptingu, þeim hraða sem framleiðandinn tiltekur eða, ef þær upplýsingar liggja ekki fyrir, tveimur þriðju af markhraðanum áður en eldsneytisgjöfinni er sleppt. Hægt er að hafa eftirlit með þessu t.d. með því að fylgjast með snúningshraðanum eða með því að láta nægan tíma líða frá því að eldsneyti er fyrst gefið inn og þar til því er hætt, en það ættu að vera a.m.k. tvær sekúndur ef um er að ræða ökutæki sem tilheyra 1. og 2. flokki í I. viðauka.

d) Viðmiðunarmörk:

1. Reykþéttnistigið má ekki fara yfir þau mörk sem eru skráð á plötuna samkvæmt tilskipun 72/306/EBE ⁽¹⁾.
2. Ef þessar upplýsingar liggja ekki fyrir eða ef lögbær yfirvöld í aðildarríkinu ákveða að nota þær ekki til viðmiðunar má reykþéttnistigið ekki fara yfir þau mörk, sem framleiðandinn tilgreinir, eða viðmiðunarmörk gleypnistuðulsins sem eru sem hér segir:

Hámarksgildi gleypnistuðuls fyrir:

— disilhreyfla með innsogi = 2,5 m-1,

— disilhreyfla með hverfþjöppu = 3,0 m-1,

— viðmiðunarmörkin 1,5 m-1 gilda um eftirfarandi ökutæki sem hafa verið gerðarviðurkennd samkvæmt viðmiðunarmörkunum sem fram koma í:

a) línu B í töflunni í lið 5.3.1.4 í I. viðauka við tilskipun 70/220/EBE — (létt dísilökutæki— Euro 4),

b) línu B1 í töflunni í lið 6.2.1 í I. viðauka við tilskipun 88/77/EBE ⁽²⁾ — (þung dísilökutæki — Euro 4),

c) línu B2 í töflunni í lið 6.2.1 í I. viðauka við tilskipun 88/77/EBE — (þung dísilökutæki— Euro 5),

d) línu C í töflunni í lið 6.2.1 í I. viðauka við tilskipun 88/77/EBE — (þung dísilökutæki— umhverfisvæn ökutæki (EEV)),

eða viðmiðunarmörk í síðari breytingum á tilskipun 70/220/EBE eða viðmiðunarmörk í síðari breytingum á tilskipun 88/77/EBE eða sambærileg mörk ef notuð eru tæki af annarri gerð en þau sem notuð eru við EB-gerðarviðurkenningu.

Ef ekki reynist unnt að fara að ákvæðum í lið 5.3.1.4 í I. viðauka við tilskipun 70/220/EBE eða í lið 6.2.1 í I. viðauka við tilskipun 88/77/EBE gildir framanskráð um ökutæki sem eru skráð eða fyrst tekin í notkun eftir 1. júlí 2008.

3. Ökutæki, sem eru fyrst skráð eða tekin í notkun fyrir 1. janúar 1980, eru undanþegin þessum kröfum.
4. Ökutækjum skal því aðeins hafna ef meðaltal þriggja síðustu hröðunarferla hið minnsta er hærra en viðmiðunarmörkin. Þetta má reikna út með því að taka ekki með í reikninginn þær mælingar sem víkja verulega frá mælda meðaltalinu eða með því að nota niðurstöður annarra tölfræðiútreikninga sem taka tillit til dreifingar í mælingum. Aðildarríkin mega takmarka hámarksfjölda prófunarferla.

⁽¹⁾ Tilskipun ráðsins 72/306/EBE frá 2. ágúst 1972 um samræmingu laga aðildarríkanna varðandi aðgerðir gegn mengandi efnum í útblæstri disilhreyfla til notkunar í ökutækjum (Stjtið. EB L 190, 20.8.1972, bls. 1).

⁽²⁾ Tilskipun ráðsins 88/77/EBE frá 3. desember 1987 samræmingu laga aðildarríkanna um ráðstafanir sem ber að gera til að stemma stigu við losun mengandi lofttegunda og efnisagna frá þrýstikveikjuhreyflum til notkunar í ökutæki og losun mengandi lofttegunda frá rafkveikjuhreyflum, knúnum með jarðgasi eða fljótandi jarðoliugasi, til notkunar í ökutæki (Stjtið. EB L 36, 9.2.1988, bls. 33).

5. Til að forðast óþarfar prófanir geta aðildarríkin, með undantekningu frá ákvæðum 4. liðar d-liðar í lið 8.2.2, hafnað ökutækjum sem eru með verulega hærri mæligildi en viðmiðunarmörkin segja til um eftir færri en þrjú hröðunarferli eða eftir hreinsunarferlin (eða samsvarandi) sem tilgreind eru í ii. lið 2. liðar b-liðar í lið 8.2.2. Til að forðast óþarfar prófanir geta aðildarríkin, að sama skapi með undantekningu frá ákvæðum 4. liðar d-liðar í lið 8.2.2, samþykkt ökutæki sem eru með verulega lægri mæligildi en viðmiðunargildin segja til um eftir færri en þrjú hröðunarferli eða eftir hreinsunarferlin (eða samsvarandi) sem tiltekin eru í ii. lið 2. liðar b-liðar í lið 8.2.2.

8.2.3. *Prófunarbúnaður*

Losun ökutækja er prófuð með búnaði sem er hannaður til að mæla nákvæmlega hvort ökutækin séu í samræmi við viðmiðunarmörkin 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 viðmiðunarmörkin sem mælt er fyrir um í þessari tilskipun geta aðildarríkin mælt fyrir um hærri viðmiðunarmörk 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.

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

Niðurfelld tilskipun ásamt yfirliti yfir síðari breytingar hennar

(sem um getur í 10. gr.)

Tilskipun ráðsins 96/96/EB (Stjtið. EB L 46, 17.2.1997, bls. 1).

Tilskipun framkvæmdastjórnarinnar 1999/52/EB
(Stjtið. EB L 142, 5.6.1999, bls. 26).Tilskipun framkvæmdastjórnarinnar 2001/9/EB
(Stjtið. EB L 48, 17.2.2001, bls. 18).Tilskipun framkvæmdastjórnarinnar 2001/11/EB
(Stjtið. EB L 48, 17.2.2001, bls. 20).Tilskipun framkvæmdastjórnarinnar 2003/27/EB
(Stjtið. ESB L 90, 8.4.2003, bls. 41).Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1882/2003
(Stjtið. ESB L 284, 31.10.2003, bls. 1).

Einungis 68. liður III. viðauka

B-HLUTI

Frestur til lögleiðingar í aðildarríkjunum

(sem um getur í 10. gr.)

Tilskipun	Frestur til lögleiðingar
96/96/EB	9. mars 1998
1999/52/EB	30. september 2000
2001/9/EB	9. mars 2002
2001/11/EB	9. mars 2003
2003/27/EB	1. janúar 2004

IV. VIÐAUKI
SAMSVÖRUNARTAFLA

Tilskipun 96/96/EB	Þessi tilskipun
1. til 4. gr.	1. til 4. gr.
Inngangsorðin í 5. gr.	Inngangsorðin í 5. gr.
Fyrsti til sjöundi undirliður 5. gr.	a- til g-liður 5. gr.
6. gr.	—
7. gr.	1. mgr. 6. gr.
—	2. mgr. 6. gr.
1. mgr. 8. gr.	1. mgr. 7. gr.
Fyrsta undirgrein 2. mgr. 8. gr.	2. mgr. 7. gr.
Önnur undirgrein 2. mgr. 8. gr.	—
3. mgr. 8. gr.	—
1. mgr. 9. gr.	—
2. mgr. 9. gr.	8. gr.
10. gr.	—
1. mgr. 11. gr.	—
2. mgr. 11. gr.	9. gr.
3. mgr. 11. gr.	—
—	10. gr.
12. gr.	11. gr.
13. gr.	12. gr.
I. og II. viðauki	I. og II. viðauki
III. og IV. viðauki	—
—	III. viðauki
—	IV. viðauki