

## EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDS DIREKTIV 2000/30/EF

2001/EØS/57/03

av 6. juni 2000

## om utekontroll av nyttekjøretøyer som trafikkerer Fellesskapet(\*)

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 71 nr. 1 bokstav c) og d),

under henvisning til forslag fra Kommisjonen<sup>(1)</sup>,

under henvisning til uttalelse fra Den økonomiske og sosiale komité<sup>(2)</sup>,

etter samråd med Regionkomiteen,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251<sup>(3)</sup> og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Veksten i veitrafikken stiller alle medlemsstater overfor problemer av samme art og viktighet når det gjelder sikkerhet og miljø.
- 2) I trafikksikkerhetens, miljøvernets og de like konkurransevilkårs interesse bør nyttekjøretøyer benyttes bare dersom vedlikeholdet av dem er på et høyt nivå når det gjelder samsvar med de tekniske forskrifter.
- 3) I henhold til rådsdirektiv 96/96/EF av 20. desember 1996 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om teknisk kontroll av motorvogner og deres tilhengere<sup>(4)</sup> skal nyttekjøretøyer hvert år gjennomgå en teknisk kontroll foretatt av et godkjent organ.
- 4) I artikkel 4 i direktiv 94/12/EF<sup>(5)</sup> fastsettes en mangesidig metode når det gjelder kostnadseffektivitetssidene ved tiltakene beregnet på å redusere forurensningen fra veitransporten. Det europeiske «Auto-Oil I»-programmet innlemmet denne metoden og ga en objektiv vurdering av alle de mest lønnsomme tiltakene på området kjøretøyteknologi, drivstoffkvalitet, kontroll og vedlikehold samt tiltak av ikke-teknisk art, for å redusere utslipp fra veitrafikken.

- 5) Med henblikk på nevnte metode vedtok Europaparlamentet og Rådet direktiv 98/70/EF<sup>(6)</sup>, beregnet på å bedre drivstoffkvaliteten, og med henblikk på å fastsette strengere utslippsnormer, direktiv 98/69/EF<sup>(7)</sup> for personbiler og lette nyttekjøretøyer samt direktiv 1999/96/EF<sup>(8)</sup> for tunge lastebiler.
- 6) Dette direktiv inngår i samme metode. Det synes likevel på dette stadium mer effektivt fra et miljøvernmessig synspunkt ikke å skjerpe standardene for teknisk kontroll fastsatt i direktiv 96/96/EF, men å innføre utekontroller for å sikre at nevnte direktiv anvendes gjennom hele året.
- 7) En årlig teknisk kontroll anses i virkeligheten som utilstrekkelig som en garanti for at nyttekjøretøyene er i samsvar med de tekniske forskrifter gjennom hele året.
- 8) En effektiv gjennomføring av målrettede utekontroller utover dette er et viktig kostnadseffektivt tiltak for å kontrollere vedlikeholds nivået for nyttekjøretøyer i trafikk.
- 9) Utekontroller bør foretas uten forskjellsbehandling på grunnlag av førerens nasjonalitet eller nyttekjøretøyets registrerings- eller ibruktakingsstat.
- 10) Framgangsmåten for utvelging av nyttekjøretøyer som skal gjennomgå kontroll, bør bygge på en målrettet metode der størst innsats bør vies utpekingen av de kjøretøyer som synes mest sannsynlig å være dårlig vedlikeholdt, og derved gjøre myndighetenes gjennomføring av kontrollene mer effektiv, samtidig som kostnader og forsinkelser for førere og foretak minimaliseres.
- 11) I tilfelle alvorlige mangler ved et kontrollert kjøretøy må det være mulig å anmode vedkommende myndigheter i medlemsstaten der kjøretøyet er registrert eller der kjøretøyet ble tatt i bruk, om å treffe passende tiltak og å underrette den anmodende medlemsstat om eventuelle oppfølgingstiltak som er truffet.

(\*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EFT L 203 av 10.8.2000, s. 1, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 111/2000 av 22. desember 2000 om endring av vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til De Europaiske Fellesskaps Tidende nr. 9 av 22.2.2001, s. 3.

<sup>(1)</sup> EFT C 190 av 18.6.1998, s. 10 og EFT C 116E av 26.4.2000, s. 7.

<sup>(2)</sup> EFT C 407 av 28.12.1998, s. 112.

<sup>(3)</sup> Europaparlamentsuttalelse av 9. februar 1999 (EFT C 150 av 28.5.1999, s. 27), bekreftet 16. september 1999, Rådets felles holdning av 2. desember 1999 (EFT C 29 av 1.2.2000, s. 1) og europaparlamentsbeslutning av 14. mars 2000 (ennå ikke offentliggjort i EFT). Rådsbeslutning av 13. april 2000.

<sup>(4)</sup> EFT L 46 av 17.2.1997, s.1. Direktivet endret ved kommisjonsdirektiv 1999/52/EF (EFT L 142 av 5.6.1999, s. 26).

<sup>(5)</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv 94/12/EF av 23. mars 1994 om tiltak mot luftforurensning forårsaket av utslipp fra motorvogner og om endring av direktiv 70/220/EØF (EFT L 100 av 19.4.1994, s. 42).

<sup>(6)</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv 98/70/EF av 13. oktober 1998 om kvaliteten av bensin og diesellolje og om endring av rådsdirektiv 93/12/EØF (EFT L 350 av 28.12.1998, s. 58).

<sup>(7)</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv 98/69/EF av 13. oktober 1998 om tiltak mot luftforurensning forårsaket av utslipp fra motorvogner og om endring av rådsdirektiv 70/220/EØF (EFT L 350 av 28.12.1998, s. 1).

<sup>(8)</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv 1999/96/EF av 13. desember 1999 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om tiltak mot utslipp av forurensende gasser og partikler fra motorer med kompresjonstenning til bruk i kjøretøyer og utslipp av forurensende gasser fra motorer med elektrisk tenning som bruker naturgass eller flytende petroleums-gass, til bruk i kjøretøyer, og om endring av rådsdirektiv 88/77/EØF (EFT L 44 av 16.2.2000, s. 1).

- 12) Tiltakene som er nødvendige for gjennomføring av dette direktiv, skal vedtas i samsvar med rådsbeslutning 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærmere regler for utøvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er tillagt Kommisjonen<sup>(1)</sup>.
- 13) I samsvar med nærhetsprinsippet og forholdsmessighetsprinsippet som fastsatt i traktatens artikkel 5, kan målene for de foreslåtte tiltak, å innføre en ordning med utekontroll av nyttekjøretøyer som trafikkerer Fellesskapet, ikke oppnås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene og kan derfor, på bakgrunn av tiltakenes omfang, oppnås bedre på fellesskapsplan. Dette direktiv går ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå nevnte mål —

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

#### Artikkel 1

1. For å bedre trafiksikkerheten og miljøet er dette direktivs mål å sikre at nyttekjøretøyer som trafikkerer Fellesskapets territorium, i større grad oppfyller visse tekniske vilkår fastsatt i direktiv 96/96/EF.
2. Dette direktiv fastsetter visse vilkår for gjennomføring av utekontroller av nyttekjøretøyer som trafikkerer Fellesskapets territorium.
3. Uten at Fellesskapets regelverk berøres skal dette direktiv likevel ikke berøre medlemsstatenes rett til å foreta kontroller som ikke omfattes av dette direktiv, eller til å kontrollere andre sider ved veitransporten, særlig dem som gjelder nyttekjøretøyer. Bortsett fra dette er det intet som hindrer en medlemsstat, i forbindelse med kontroller som ikke omfattes av dette direktiv, i å kontrollere punktene oppført i vedlegg I på andre steder enn på offentlig vei.

#### Artikkel 2

I dette direktiv menes med

- a) «nyttkjøretøy» enhver motorvogn i gruppe 1, 2 og 3 som definert i vedlegg I til direktiv 96/96/EF, samt deres tilhengere,
- b) «utekontroll» en kontroll av teknisk art som ikke er varslet av myndighetene, og som derfor er uventet, av et nyttekjøretøy som trafikkerer en medlemsstats territorium, foretatt på offentlig vei av myndighetene eller under tilsyn av dem,
- c) «teknisk kontroll» en kontroll av kjøretøyets samsvar med de tekniske forskrifter som er fastsatt i vedlegg II til direktiv 96/96/EF.

#### Artikkel 3

1. Hver medlemsstat skal gjennomføre utekontroller som er tilstrekkelige til at målene nevnt i artikkel 1 kan nås med hensyn til nyttekjøretøyer som omfattes av dette direktiv, idet det tas hensyn til de nasjonale ordninger som får anvendelse på slike kjøretøyer etter direktiv 96/96/EF.
2. Utekontroller skal foretas uten forskjellsbehandling på grunnlag av førerens nasjonalitet eller nyttekjøretøyets registrerings- eller ibruktakingsstat, idet det tas hensyn til behovet for å minimalisere de kostnader og forsinkelser dette innebærer for førere og foretak.

#### Artikkel 4

1. Utekontrollen skal omfatte ett, to eller samtlige av følgende elementer:
  - a) en teknisk vurdering av nyttekjøretøyets vedlikeholdstilstand når det står stille,
  - b) en kontroll av en rapport fra utekontrollen, som nevnt i artikkel 5, som skal være nylig utarbeidet, eller av dokumentene som bekrefter samsvar med de tekniske forskrifter som gjelder for kjøretøyet, og særlig, for kjøretøyer registrert eller tatt i bruk i en medlemsstat, en kontroll av dokumentet som bekrefter at nyttekjøretøyet har gjennomgått en obligatorisk teknisk kontroll i samsvar med direktiv 96/96/EF,
  - c) en undersøkelse beregnet på å avsløre sviktende vedlikehold. Undersøkelsen skal omfatte ett, flere eller samtlige av kontrollpunktene oppført i listen i vedlegg I nr. 10.
2. Undersøkelse av bremseanlegg og eksosutslipp skal foretas i henhold til reglene fastsatt i vedlegg II.
3. Inspektøren skal, før vedkommende foretar en kontroll av punktene oppført i listen i vedlegg I nr. 10, ta i betraktning det nyeste sertifikatet fra en teknisk kontroll og/eller en nylig utarbeidet rapport fra en teknisk kontroll, eventuelt framlagt av føreren.

Inspektøren kan også ta i betraktning ethvert annet sikkerhetssertifikat utstedt av et godkjent organ, eventuelt framlagt av føreren.

Når forannevnte sertifikater og/eller rapport viser at det har vært foretatt en undersøkelse som gjelder et av punktene oppført i listen i vedlegg I nr. 10 i løpet av de siste tre måneder, skal punktet ikke kontrolleres på nytt, med mindre det er særlig berettiget på grunn av en åpenbar mangel og/eller manglende samsvar.

<sup>(1)</sup> EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23.

*Artikkel 5*

1. Rapporten fra utekontrollen som gjelder undersøkelsen nevnt i artikkel 4 nr. 1 bokstav c), skal utarbeides av den myndighet eller den inspektør som har foretatt den. Et mønster for rapporten er oppført i vedlegg I og inneholder en liste over kontrollpunkter i nr. 10. Myndigheten eller inspektøren skal krysse av i de aktuelle rutene. Rapporten skal overleveres til føreren av nyttekjøretøyet.

2. Dersom myndigheten eller inspektøren anser at omfanget av vedlikeholdsmangler ved et nyttekjøretøy kan utgjøre en slik fare for sikkerheten, særlig når det gjelder bremsene, at en videre undersøkelse er berettiget, kan nyttekjøretøyet gjennomgå en mer omfattende kontroll ved et kontrollsenter i nærheten, utpekt av medlemsstaten i samsvar med artikkel 2 i direktiv 96/96/EF.

Dersom det viser seg, enten under utekontrollen nevnt i artikkel 4 nr. 1 eller under den mer omfattende kontrollen nevnt i første ledd i dette nummer, at nyttekjøretøyet representerer en alvorlig fare for brukerne eller for andre brukere av veinettet, kan bruken av kjøretøyet forbyes inntil de alvorlige manglene som er avslørt, er blitt rettet opp.

*Artikkel 6*

Medlemsstatene skal før 31. mars hvert annet år oversende Kommisjonen de innsamlede opplysningene for de to foregående år som gjelder antallet kontrollerte nyttekjøretøyer, gruppert i samsvar med vedlegg I nr. 6 og etter registreringsstat, samt de kontrollerte punkter og fastslåtte mangler på grunnlag av vedlegg I nr. 10.

Den første oversendingen av opplysninger skal omfatte toårsperioden som begynner 1. januar 2003.

Kommisjonen skal oversende disse opplysningene til Europaparlamentet.

*Artikkel 7*

1. Medlemsstatene skal bistå hverandre ved anvendelsen av dette direktiv. De skal særlig gi hverandre nærmere opplysninger om tjenesten(e) som har ansvaret for å foreta kontrollene, samt navnene på kontaktpersoner.

2. Alvorlige mangler ved et nyttekjøretøy som tilhører en person som ikke har bosted i medlemsstaten, særlig mangler som fører til et forbud mot å bruke kjøretøyet, skal rapporteres til vedkommende myndigheter i medlemsstaten der kjøretøyet er registrert eller er blitt tatt i bruk på grunnlag av mønstret for kontrollrapport oppført i vedlegg I, uten at det berører

forfølgningen i samsvar med gjeldende lovgivning i medlemsstatene der mangelen ble fastslått.

Uten at artikkel 5 berøres kan vedkommende myndigheter i medlemsstaten der det er oppdaget en alvorlig mangel ved et nyttekjøretøy som tilhører en person som ikke har bosted i medlemsstaten, anmode vedkommende myndigheter i medlemsstaten der kjøretøyet er registrert eller er blitt tatt i bruk, om å treffe passende tiltak overfor overtrederen, for eksempel ved å framstille kjøretøyet for en ny teknisk kontroll.

Vedkommende myndigheter som en slik anmodning rettes til, skal underrette vedkommende myndigheter i medlemsstaten der manglene ved nyttekjøretøyet ble fastslått, om eventuelle tiltak som er truffet overfor overtrederen.

*Artikkel 8*

Endringer som er nødvendige for å tilpasse vedlegg I eller de tekniske kravene bestemt i vedlegg II til den tekniske utvikling, skal vedtas etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 9 nr. 2.

Slike endringer må likevel ikke føre til at dette direktivs virkeområde utvides.

*Artikkel 9*

1. Kommisjonen skal bistås av Komiteen for tilpasning til den tekniske utvikling, nedsatt ved artikkel 8 i direktiv 96/96/EF, heretter kalt «komiteen».

2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5 og 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, i samsvar med dennes artikkel 8.

Tidsrommet fastsatt i artikkel 5 nr. 6 i beslutning 1999/468/EF skal være tre måneder.

3. Komiteen vedtar sin egen forretningsorden.

*Artikkel 10*

Medlemsstatene skal innføre en ordning for sanksjoner som får anvendelse når en fører eller et foretak ikke overholder de tekniske krav som kontrolleres på grunnlag av dette direktiv.

De skal treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at disse sanksjonene håndheves. De sanksjoner som fastsettes på denne måten, skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende.

*Artikkel 11*

Kommisjonen skal framlegge en rapport for Rådet om anvendelsen av dette direktiv, fulgt av et sammendrag av de resultater som er oppnådd, senest ett år etter å ha mottatt opplysningene nevnt i artikkel 6 fra medlemsstatene.

Den første rapporten skal omfatte toårsperioden som begynner 1. januar 2003.

*Artikkel 12*

1. Medlemsstatene skal innen 10. august 2002 sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv. De skal umiddelbart underrette Kommisjonen om dette.

2. Disse bestemmelsene skal, når de vedtas av medlemsstatene, inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

3. Medlemsstatene skal oversende Kommisjonen teksten til de viktigste internrettslige bestemmelser som de vedtar på det området dette direktiv omhandler.

*Artikkel 13*

Dette direktiv trer i kraft den dag det kunngjøres i *De Europeiske Fellesskaps Tidende*.

*Artikkel 14*

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Luxembourg, 6. juni 2000.

*For Europaparlamentet*

N. FONTAINE

*President*

*For Rådet*

E. FERRO RODRIGUES

*Formann*

## VEDLEGG I

MØNSTER FOR RAPPORT FRA UTEKONTROLL MED EN LISTE OVER  
KONTROLLPUNKTER

(Direktiv 2000/30/EF)

1. Kontrollsted: .....
2. Dato: .....
3. Tidspunkt: .....
4. Kjøretøyets nasjonalitetsmerke og registreringsnummer .....
5. Tilhengerens nasjonalitetsmerke og registreringsnummer .....
6. Kjøretøygruppe: .....
 

a) <input type="checkbox"/> Varebil (3,5-12 tonn) <sup>(1)</sup>	e) <input type="checkbox"/> Tung lastebil (over 12 tonn) <sup>(5)</sup>
b) <input type="checkbox"/> Tilhenger <sup>(2)</sup>	f) <input type="checkbox"/> Semitrailer <sup>(6)</sup>
c) <input type="checkbox"/> Vogntog <sup>(3)</sup>	g) <input type="checkbox"/> Semitrailervogntog <sup>(7)</sup>
d) <input type="checkbox"/> Buss eller turvogn <sup>(4)</sup>	
7. Foretaket som foretar transporten/adresse: .....
8. Nasjonalitet: .....
9. Fører: .....

<sup>(1)</sup> Motorvogn med minst fire hjul for godstransport og med en tillatt totalmasse på over 3,5 tonn, men ikke over 12 tonn (gruppe N2).

<sup>(2)</sup> Ethvert kjøretøy beregnet på å tilkoples en motorvogn, med unntak av semitrailere, som på grunn av sin utforming og sitt utstyr benyttes til transport av gods; tilhengere med en tillatt totalmasse på over 3,5 tonn, men ikke over 10 tonn (gruppe O3); tilhengere med en tillatt totalmasse på over 10 tonn (gruppe O4).

<sup>(3)</sup> Motorvogn beregnet på transport av gods, med en tillatt totalmasse på over 3,5 tonn (gruppe N2 og N3), koplet til en tilhenger (gruppe O3 og O4).

<sup>(4)</sup> Motorvogn for persontransport med minst fire hjul og med over åtte sitteplasser i tillegg til førerstedet (gruppe M2 og M3).

<sup>(5)</sup> Motorvogn for godstransport med minst fire hjul og med en tillatt totalmasse på over 12 tonn (gruppe N3).

<sup>(6)</sup> Ethvert kjøretøy beregnet på å tilkoples en motorvogn på en slik måte at en del av semitraileren hviler på motorvognen og en betydelig del av dens vekt eller vekten av lasten bæres av motorvognen, og som på grunn av sin utforming og sitt utstyr benyttes til transport av gods (gruppe O3 og O4).

<sup>(7)</sup> Trekkvogn koplet til en semitrailer.

## 10. Kontrollpunkter:

	kontrollert	ikke kontrollert	mangel
a) bremsesystemet og dets deler <sup>(1)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Eksosanlegget <sup>(1)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) røyktetthet (diesel) <sup>(1)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) gassutslipp [bensin, naturgass eller flytende petroleumsgass (LPG)] <sup>(1)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) Styring	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) lykter, lys- og lyssignalinnretninger	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g) hjul/dekk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h) fjæring (synlige mangler)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i) understell (synlige mangler)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
j) fartsskriver (innbygd)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
k) hastighetsbegrenser (innbygd)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
l) tegn på drivstoff- og/eller oljelekkasje	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## 11. Resultater av kontrollen:

Kjøretøyet har alvorlige mangler, og bruken av det forbyes

## 12. Diverse/merknader

## 13. Myndighet/tjenestemann eller inspektør som har foretatt kontrollen

Kontrollmyndighetens, tjenestemannens eller inspektørens underskrift.

\_\_\_\_\_

<sup>(1)</sup> Disse punktene skal gjøres til gjenstand for særlige prøvinger og/eller kontroller etter reglene fastsatt i vedlegg II til direktiv 2000/30/EF.

## VEDLEGG II

**REGLER FOR PRØVINGER OG/ELLER KONTROLLER AV BREMSEANLEGG OG EKSOSUTSLIPP****1. Bestemte vilkår for bremseanlegg**

Det kreves at hver del av bremseanlegget og dets betjeningsinnretning holdes i god stand og er korrekt justert.

Kjøretøyets bremseser må oppfylle følgende bremsefunksjoner:

- a) For motorvogner og deres tilhengere og semitrailere: en driftsbremse som skal kunne bremse ned og stoppe kjøretøyet sikkert, hurtig og effektivt, uansett lastetilstand og helning på veien det trafikkerer.
- b) For motorvogner og deres tilhengere og semitrailere: en parkeringsbremse som skal kunne holde kjøretøyet stillestående, uansett lastetilstand og helning på veien.

**2. Bestemte vilkår for eksosutslipp****2.1. Motorvogner utstyrt med motor med elektrisk tenning (bensinmotor)**

- a) Når utslippene ikke kontrolleres av et avansert utslippskontrollsystem, f.eks. en treveis katalysator som er kontrollert av en lambda-sonde:
  1. En visuell undersøkelse av eksosanlegget for å kontrollere at det ikke er noen lekkasje.
  2. Eventuelt en visuell undersøkelse av utslippskontrollsystemet for å kontrollere at kjøretøyet er utstyrt med det påkrevde utstyr.
  3. Etter en passende periode med oppvarming av motoren (samtidig som det tas hensyn til produsentens anbefalinger) skal karbonmonoksidinnholdet i eksosen måles mens motoren går på tomgang (ingen belastning)

Det høyeste tillatte innhold av karbonmonoksid i eksosen skal ikke overstige følgende verdier:

- 4,5 volumprosent for kjøretøyer som registreres eller tas i bruk for første gang mellom datoen fastsatt av medlemsstatene for kjøretøyenes samsvar med direktiv 70/220/EØF<sup>(1)</sup> og 1. oktober 1986,
- 3,5 volumprosent for kjøretøyer som registreres eller tas i bruk for første gang etter 1. oktober 1986.

- b) Når utslippene kontrolleres av et avansert utslippskontrollsystem, f.eks. en treveis katalysator som er kontrollert av en lambda-sonde:
  1. En visuell undersøkelse av eksosanlegget for å kontrollere at det ikke er noen lekkasje, og at alle deler er hele.
  2. En visuell undersøkelse av utslippskontrollsystemet for å kontrollere at kjøretøyet er utstyrt med det påkrevde utstyr.
  3. Bestemmelse av hvordan kjøretøyets utslippskontrollsystem virker, ved måling av lambda-verdien og CO-innholdet i eksosen i samsvar med nr. 4.

<sup>(1)</sup> Rådsdirektiv 70/220/EØF av 20. mars 1970 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om tiltak mot luftforurensning forårsaket av utslipp fra motorvogner (EFT L 76 av 6.4.1970, s. 1). Direktivet sist endret ved kommisjonsdirektiv 1999/102/EF (EFT L 334 av 28.12.1999, s. 43).

4. Utslipp ved eksosrøret — grenseverdier:

- målinger skal foretas med motoren på tomgang:  
Høyeste tillatte innhold av CO i eksosen skal ikke overstige 0,5 volumprosent,
- målinger ved forhøyd tomgang, motorturtallet skal være minst 2 000 min<sup>-1</sup>,  
CO-innhold: høyst 0,3 volumprosent,  
Lambda:  $1 \pm 0,03$  volumprosent eller etter produsentens spesifikasjoner.

2.2. *Motorvogner utstyrt med motor med kompresjonstenning (dieselmotor)*

Måling av røyktetthet ved fri akselerasjon (ingen belastning fra tomgang opp til avreguleringsturtall). Konsentrasjonsnivået skal etter direktiv 72/306/EØF<sup>(1)</sup> ikke overstige følgende grenseverdier for absorpsjonsfaktoren:

- sugedieselmotorer = 2,5 m<sup>-1</sup>
- turboladet dieselmotor = 3,0 m<sup>-1</sup>,

eller tilsvarende verdier når det benyttes utstyr av en annen type enn det som oppfyller disse krav.

Kjøretøyer som er registrert eller tatt i bruk for første gang før 1. januar 1980, er unntatt fra disse krav.

2.3. *Kontrollutstyr*

Utslippene fra kjøretøyer skal kontrolleres ved hjelp av utstyr som gjør det mulig å nøyaktig bestemme om grenseverdiene fastsatt eller angitt av produsenten er oppfylt.

---

<sup>(1)</sup> Rådsdirektiv 72/306/EØF av 2. august 1972 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om tiltak mot utslipp av forurensende stoffer fra dieselmotorer til framdrift av kjøretøyer (EFT L 190 av 20.8.1972, s. 1). Direktivet sist endret ved kommisjonsdirektiv 97/20/EF (EFT L 125 av 16.5.1997, s. 2).