

DA

DA

DA



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 29.2.2008
KOM(2008) 100 endelig

2008/0044 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV .../.../EF

af [...]

om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil

(EØS-relevant tekst)

(forelagt af Kommissionen)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV .../.../EF

af [...]

om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil

(Omarbejdning)

BEGRUNDELSE

1. Den 1. april 1987 besluttede Kommissionen¹ at pålægge sine medarbejdere at kodificere alle retsakter senest efter den tiende ændring af dem, idet den understregede, at dette var et minimumskrav, og at tjenestegrenene skulle bestræbe sig på at kodificere de tekster, de var ansvarlige for, med endnu kortere mellemrum for at sikre, at fællesskabsreglerne var klare og lette at forstå.
2. Kommissionen har påbegyndt kodifikationen af Rådets direktiv 96/96/EF af 20. december 1996 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil². Det nye direktiv skulle træde i stedet for de forskellige retsakter, som er indarbejdet i det³.
3. I mellemtiden er Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen⁴, blevet ændret ved afgørelse 2006/512/EF, der har indført en forskriftsprocedure med kontrol i forbindelse med generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i en basisretsakt, der er vedtaget efter proceduren i traktatens artikel 251, herunder ved at lade visse sådanne bestemmelser udgå eller ved at supplere med nye ikke-væsentlige bestemmelser.
4. I overensstemmelse med Europa-Parlamentets, Rådets og Kommissionens erklæring⁵ vedrørende afgørelse 2006/512/EF skal en række retsakter, der er vedtaget efter proceduren i traktatens artikel 251, og som allerede er trådt i kraft, tilpasses efter de gældende procedurer, for at den nye procedure kan finde anvendelse på dem.
5. Det bør derfor foretages en omarbejdning i stedet for en kodifikation af direktiv 96/96/EF med henblik på at indarbejde de ændringer, der er nødvendige for at foretage en tilpasning til forskriftsproceduren med kontrol.

¹ KOM(87) 868 PV.

² Foretaget i henhold til meddelelsen fra Kommissionen til Europa-Parlamentet og Rådet - Kodificering af gældende fællesskabsret, KOM(2001) 645 endelig.

³ Se bilag III, del A, til dette forslag.

⁴ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23. Ændret ved afgørelse 2006/512/EF (EUT L 200 af 22.7.2006, s. 11).

⁵ EUT C 255 af 21.10.2006, s. 1.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV .../.../EF

af [...]

om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel ☒ 71 ☒,

under henvisning til forslag fra Kommissionen¹,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg²

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget³

efter proceduren i traktatens artikel 251⁴, og

ud fra følgende betragtninger:

↓ ny

(1) Rådets direktiv 96/96/EF af 20. december 1996 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil⁵ er blevet ændret væsentligt ved flere lejligheder⁶. Da der skal foretages yderligere ændringer, bør direktivet af klarhedshensyn omarbejdes.

¹ EUT C [...] af [...], s. [...].

² EUT C [...] af [...], s. [...].

³ EUT C [...] af [...], s. [...].

⁴ EUT C [...] af [...], s. [...].

⁵ EFT L 46 af 17.2.1997, s. 1. Senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1882/2003 (EUT L 284 af 31.10.2003, s. 1).

⁶ Jf. bilag III, del A.

↓ 96/96/EF betragtning 2

- (2) I forbindelse med den fælles transportpolitik bør vejtrafikken inden for Fællesskabets område finde sted under de bedst mulige vilkår såvel vedrørende sikkerheden som konkurrenceforholdene mellem de forskellige medlemsstaters transportører.
-

↓ 96/96/EF betragtning 3

- (3) Den voksende vejtrafik og de derved forøgede farer og skadevirkninger stiller alle medlemsstater over for sikkerhedsproblemer af lignende art og alvor.
-

↓ 96/96/EF betragtning 6

- (4) Kontrollen med ibrugtagne køretøjer bør være relativt enkel, hurtig og billig.
-

↓ 96/96/EF betragtning 7
(tilpasset)

- (5) Der bør derfor i særdirektiver fastsættes EF-minimumsnormer og -metoder for kontrol på de i dette direktiv anførte punkter.
-

↓ 96/96/EF betragtning 9

- (6) Det er nødvendigt, at der foretages en hurtig tilpasning til den tekniske udvikling af de normer og metoder, der fastsættes i særdirektiverne, og for at lette gennemførelsen af de nødvendige foranstaltninger i så henseende må der indføres en procedure med et nært samarbejde mellem medlemsstaterne og Kommissionen i et udvalg for tilpasning af den tekniske kontrol til den tekniske udvikling.
-

↓ 96/96/EF betragtning 10
(tilpasset)

- (7) For bremsesystemers vedkommende er det vanskeligt at fastsætte normer for indstillingen af lufttryk, luftpumpernes ydeevne mv. på grund af de forskellige testudstyr og -metoder, der anvendes i Fællesskabet.
-

↓ 96/96/EF betragtning 15
(tilpasset)

- (8) Alle, der har med teknisk kontrol at gøre, erkender, at kontrolmetoden, især med hensyn til om køretøjet kontrolleres, når det er lastet, delvis lastet eller tomt, indvirker på, i hvor høj grad kontrolpersonalet har tillid til pålideligheden af bremsesystemet.

↓ 96/96/EF betragtning 16
(tilpasset)

- (9) Forskrifter for bremsevirkningens referenceværdier med forskellig last for det enkelte motorkøretøj bør bidrage til at genoprette denne tillid Dette direktiv bør tillade kontrol efter denne fremgangsmåde som et alternativ til kontrol af overholdelse af minimumsværdierne for bremsevirkningen for hver kategori af motorkøretøjer.
-

↓ 96/96/EF betragtning 17
(tilpasset)

- (10) Hvad angår bremsesystemer, bør dette direktiv hovedsagelig omfatte motorkøretøjer, der er typegodkendt efter bestemmelserne i [Rådets direktiv 71/320/EØF af 26. juli 1971 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om bremseapparater for visse kategorier af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil ⁷], skønt det erkendes, at visse typer motorkøretøjer er blevet godkendt på grundlag af nationale standarder, som kan være forskellige fra kravene i det pågældende direktiv.
-

↓ 96/96/EF betragtning 18

- (11) Medlemsstaterne kan udvide bremsekontrollen til køretøjer eller kontrolpunkter, der ikke er omfattet af dette direktiv.
-

↓ 96/96/EF betragtning 19

- (12) Medlemsstaterne kan fastsætte strengere bestemmelser for bremsekontrollen eller øge kontrolhyppigheden.
-

↓ 96/96/EF betragtning 20

- (13) Formålet med dette direktiv er ved hjælp af regelmæssig kontrol af motorkøretøjers udstødning at holde denne nede på et lavt niveau i hele den periode, hvor køretøjerne er i brug, samt at sikre, at kraftigt forurenende køretøjer tages ud af drift, indtil de igen fungerer korrekt.
-

↓ 96/96/EF betragtning 21

- (14) En forkert indstilling af motoren og en utilstrækkelig vedligeholdelse heraf skader både motoren og det omgivende miljø som følge af øget brændstofforbrug og forurening; miljøvenlige transportformer bør fremmes.
-

⁷ EFT L 202 af 6.9.1971, s. 37. Senest ændret ved direktiv 2006/96/EF (EUT L 363 af 20.12.2006, s. 81) .

↓ 96/96/EF betragtning 22

- (15) For motorer med kompressionstænding (dieselmotorer) anses målingen af udstødningens røgtæthed for at være en tilstrækkelig præcis indikator for køretøjets vedligeholdelsesstand med hensyn til emissioner.

↓ 96/96/EF betragtning 23

- (16) For motorer med styret tænding (benzinmotorer) anses målingen af køretøjets CO-emissioner fra udstødningsrøret, der foretages ved tomgangshastighed, for at være en tilstrækkeligt præcis indikator for køretøjets vedligeholdelsesstand med hensyn til emission.

↓ 96/96/EF betragtning 24

- (17) Det må antages, at procenten af køretøjer, der nægtes godkendelse ved kontrollen som følge af fejl ved udstødningen, vil blive høj, såfremt køretøjerne ikke bliver rutinemæssigt vedligeholdt.

↓ 96/96/EF betragtning 25

- (18) For de benzindrevne køretøjers vedkommende, hvor en typegodkendelse forudsætter, at de er udstyret med avancerede emissionskontrollsystemer såsom trevejskatalysator, der styres af en lambdasonde, bør normerne for den periodiske kontrol med køretøjernes emission være strengere end for traditionelle køretøjer.

↓ 2001/9/EF betragtning 4
(tilpasset)

- (19) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/69/EF af 13. oktober 1998 om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emissioner fra motorkøretøjer og om ændring af Rådets direktiv 70/220/EØF⁸ bestemmer, at der fra 2000 skal indføres egendiagnosesystemer til benzindrevne køretøjer og lette erhvervskøretøjer med henblik på at overvåge funktionen af køretøjets emissionsbegrænsende system under drift. Egendiagnosesystemer har ligeledes været krævet for nye dieselkøretøjer siden 2003.

↓ 96/96/EF betragtning 26

- (20) Medlemsstaterne kan om nødvendigt udelukke visse kategorier af motorkøretøjer, der anses for at være af historisk betydning, fra direktivets anvendelsesområde; de kan også fastlægge deres egne standarder for kontrol af disse motorkøretøjer; denne mulighed bør ikke medføre, at der anvendes standarder, der er strengere end dem, som motorkøretøjet oprindeligt skulle opfylde.

⁸ EFT L 350 af 28.12.1998, s. 1. Ophævet med virkning fra 2. januar 2013 ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 (EUT L 171 af 29.6.2007, s. 1).

↓ 2001/11/EF betragtning 4
(tilpasset)

- (21) ☒ Der findes ☒ enkle diagnosesystemer, som kontrolorganisationer kan anvende til kontrol af størstedelen af de monterede hastighedsbegrænsende anordninger. Til køretøjer, som ikke kan kontrolleres med disse almindelige diagnoseværktøjer, må myndighederne enten anvende udstyr fra den oprindelige køretøjsproducent eller sørge for en procedure vedrørende godkendelse af prøvningscertifikater fra køretøjsproducenten eller dennes forhandlerorganisation.
-

↓ 2001/11/EF betragtning 5
(tilpasset)

- (22) Jævnlig kontrol af den hastighedsbegrænsende anordnings korrekte funktion ☒ bør ☒ blive lettere for alle køretøjer, som udstyres med det nye registreringsudstyr (digital fartskriver) i henhold til Rådets forordning (EF) nr. 2135/98 af 24. september 1998 om ændring af forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og direktiv 88/599/EØF vedrørende gennemførelse af forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85⁹. Siden 2003 er udstyret ☒ blevet ☒ monteret i nye køretøjer.
-

↓ 96/96/EF betragtning 32

- (23) Der stilles samme tekniske krav til hyrevogne og ambulancer som til personbiler. Kontrolpunkterne kan være de samme, hvorimod der er forskel i kontrolhyppigheden.
-

↓ 96/96/EF betragtning 13

- (24) Medlemsstaterne skal inden for deres eget kompetenceområde overvåge kvaliteten af og fremgangsmåden for den tekniske kontrol med motorkøretøjer.
-

↓ 96/96/EF betragtning 14

- (25) Kommissionen bør nøje kontrollere den praktiske gennemførelse af dette direktiv.
-

↓ 96/96/EF betragtning 33
(tilpasset)

- (26) ☒ Målene for den påtænkte handling, nemlig at harmonisere reglerne for teknisk kontrol, at forhindre konkurrencefordrejning mellem transportvirksomhederne, og at garantere, at køretøjerne er færdselssikkerhedsmæssigt tilfredsstillende justeret og vedligeholdt, kan ikke opfyldes af medlemsstaterne hver for sig og kan derfor på grund af handlingens omfang bedre gennemføres på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf.
-

⁹ EFT L 274 af 9.10.1998, s. 1. Senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1).

traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går direktivet ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål. ☒

↓ ny

- (27) Foranstaltningerne til gennemførelse af dette direktiv bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen¹⁰.
- (28) Kommissionen bør navnlig tillægges beføjelser til at foretage de ændringer, der er nødvendige med henblik på at tilpasse de i særdirektiverne fastsatte minimumsnormer og metoder til den tekniske udvikling. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i disse direktiver, skal foranstaltningerne vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.
- (29) Nærværende direktiv bør ikke berøre medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til de i bilag III, del B, angivne frister for gennemførelse i national ret af direktiverne -
-

↓ 96/96/EF

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

KAPITEL I

Almindelige bestemmelser

Artikel 1

1. I hver medlemsstat skal motordrevne køretøjer, der er registreret i denne medlemsstat, samt påhængsvogne og sættevogne til disse køretøjer underkastes en periodisk teknisk kontrol i overensstemmelse med dette direktiv.

2. De køretøjskategorier, der skal afprøves, den tekniske kontrols hyppighed og de tvungne kontrolpunkter er anført i bilag I og II.

Artikel 2

Den tekniske kontrol i henhold til dette direktiv skal udøves af staten, af offentlige særligt udpegede organisationer, eller af de organer eller virksomheder, der er udpeget af staten, herunder også behørigt autoriserede private organer, som virker under dens direkte tilsyn. Medlemsstaterne skal sikre, at kontrollen er objektiv og af høj kvalitet; dette gælder især, når der er tale om tekniske kontrolcentre, der samtidig virker som autoværksteder.

¹⁰ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23. Senest ændret ved afgørelse 2006/512/EF (EFT L 200 af 22.7.2006, s. 11).

Artikel 3

1. Medlemsstaterne træffer sådanne foranstaltninger, som de finder nødvendige, for at det kan godtgøres, at et køretøj er blevet godkendt ved en teknisk kontrol, der mindst svarer til bestemmelserne i dette direktiv.

Disse foranstaltninger skal meddeles de andre medlemsstater og Kommissionen.

2. Hver medlemsstat tillægger det bevis, der i en anden medlemsstat udstedes for, at et motordrevet køretøj, der er registreret i sidstnævnte stat, samt dets påhængsvogn eller sættevogn, er blevet godkendt ved en teknisk kontrol, der mindst svarer til bestemmelserne i dette direktiv, samme gyldighed, som hvis den selv havde udstedt dette bevis.

3. Medlemsstaterne anvender de relevante procedurer for — så vidt som det er praktisk muligt — at sikre, at bremsevirkningen i motorkøretøjer, der er indregistreret inden for deres område, opfylder kravene i dette direktiv.

KAPITEL II

Undtagelser

↓ 96/96/EF

Artikel 4

1. Medlemsstaterne kan udelukke forsvarets, politiets og brandvæsenets køretøjer fra dette direktivs anvendelsesområde.

2. Medlemsstaterne kan efter høring af Kommissionen udelukke visse køretøjer, som anvendes under særlige forhold, samt køretøjer, som ikke eller næsten ikke benytter det offentlige vejnet, herunder køretøjer, der anses for at være af historisk betydning, og som er bygget før den 1. januar 1960, eller som midlertidigt er ude af drift, fra dette direktivs anvendelsesområde eller anvende særlige bestemmelser for dem.

3. Medlemsstaterne kan efter samråd med Kommissionen fastsætte deres egne standarder for kontrol af køretøjer, der anses for at have historisk betydning.

Artikel 5

Uanset bestemmelserne i bilag I og II kan medlemsstaterne:

- (a) fremskynde datoen for den første tvungne tekniske kontrol, samt eventuelt underkaste køretøjet en kontrol forud for dets registrering
- (b) afkorte intervallet mellem to på hinanden følgende tvungne kontroleftersyn
- (c) gøre den tekniske kontrol af frivilligt udstyr tvungen

- (d) forhøje antallet af kontrolpunkter
 - (e) udvide den periodiske kontrol til også at omfatte andre kategorier af køretøjer
 - (f) foreskrive yderligere særlig kontrol
-

↓ 96/96/EF (tilpasset)

- ⊗ (g) fastsætte strengere minimumsnormer for bremsevirkninger end dem, der er fastsat i bilag II, for køretøjer, der er indregistreret på deres område, og inkludere kontrol af køretøjer med større last, for så vidt som disse normer ikke er strengere end normerne for motorkøretøjets oprindelige typegodkendelse. ⊗

KAPITEL III

Afsluttende bestemmelser

↓ 96/96/EF art. 7
⇒ nyt

Artikel 6

1. Rådet vedtager med kvalificeret flertal på forslag af Kommissionen de særdirektiver, der er nødvendige med henblik på fastsættelsen af minimumsnormer og -metoder for kontrol af de i bilag II anførte punkter.
2. ⇒ Kommissionen vedtager ⇐ de ændringer, der er nødvendige med henblik på at tilpasse de i særdirektiverne fastsatte normer og metoder til den tekniske udvikling.

⇒ Disse foranstaltninger til ændring af ikke-væsentlige bestemmelser i disse direktiver vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 7, stk. 2. ⇐

↓ 1882/2003 art. 3 og bilag III
punkt 68 (tilpasset)
⇒ nyt

Artikel 7

1. Kommissionen bistås af et udvalg for tilpasning til den tekniske udvikling af direktivet om teknisk kontrol af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, i det følgende benævnt "udvalget".
2. Når der henvises til ⊗ dette stykke ⊗, anvendes artikel ⇒ 5a, stk. 1-4, og artikel ⇐ 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

~~Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til tre måneder.~~

↓ 96/96/EF art. 9

Artikel 8

Kommissionen foretager senest tre år efter indførelsen af regelmæssig kontrol med hastighedsbegrænsende anordninger og på basis af de til den tid indhentede erfaringer, en undersøgelse af, om den indførte kontrol er tilstrækkelig til at afsløre hastighedsbegrænsende anordninger, som er defekte, eller som der er foretaget indgreb i, og om de gældende regler bør ændres.

↓ 96/96/EF art. 11 (tilpasset)

Artikel 9

Medlemsstaterne tilsender Kommissionen de vigtigste nationale bestemmelser , som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

↓

Artikel 10

Direktiv 96/96/EC, som ændret ved de retsakter, der er nævnt i bilag III, del A, ophæves, uden at dette berører medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til de i bilag III, del B, angivne frister for gennemførelse i national ret af direktiverne.

Henvisninger til det ophævede direktiv gælder som henvisninger til nærværende direktiv og læses efter sammenligningstabellen i bilag IV.

↓ 96/96/EF art. 12

Artikel 11

Direktivet træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 12

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...]

På Europa-Parlamentets vegne
Formand
[...]

På Rådets vegne
Formand
[...]

BILAG I

KØRETØJSKATEGORIER OG TIDSINTERVALLER FOR KONTROL

Køretøjskategori	Tidsintervaller for kontrol
1. Motorkøretøjer til personbefordring med mere end otte siddepladser foruden førerens	Et år efter første ibrugtagning, derefter årligt
2. Motorkøretøjer til godstransport med en tilladt totalvægt på over 3 500 kg	Et år efter første ibrugtagning, derefter årligt
3. Påhængsvogne og sættevogne med en tilladt totalvægt på over 3 500 kg	Et år efter første ibrugtagning, derefter årligt
4. Hyrevogne, ambulancer	Et år efter første ibrugtagning, derefter årligt
5. Motorkøretøjer med mindst fire hjul, der normalt anvendes til vejgodstransport, med en tilladt totalvægt på højst 3 500 kg; med undtagelse af landbrugstraktorer og arbejdsredskaber	Fire år efter første ibrugtagning, derefter hvert andet år
6. Motorkøretøjer med mindst fire hjul, der anvendes til personbefordring med højst otte siddepladser foruden førerens	Fire år efter første ibrugtagning, derefter hvert andet år

BILAG II

OBLIGATORISKE KONTROLPUNKTER

Kontrollen skal mindst foretages på de i nedenstående skema anførte punkter, forudsat at disse vedrører udstyr, som i den pågældende medlemsstat er obligatorisk for det køretøj, der kontrolleres.

Den i dette bilag omhandlede kontrol kan foretages uden afmontering af køretøjets dele.

Såfremt køretøjet udviser mangler på nedennævnte kontrolpunkter, vedtager medlemsstaternes kompetente myndigheder en procedure for fastsættelse af de betingelser, på hvilke køretøjet kan køre, indtil det opfylder kravene i forbindelse med en ny teknisk kontrol.

KØRETØJER I KATEGORI 1, 2, 3, 4, 5 OG 6

1 Bremsesystem

Kontrollen af køretøjets bremsesystem skal foretages på følgende punkter. De værdier, der opnås ved kontrol af bremsesystemet, skal, så vidt det er praktisk gennemførligt, svare til de tekniske normer, der er fastsat i [direktiv 71/320/EØF].

<i>Punkter, der skal kontrolleres</i>	<i>Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes</i>
1.1. Mekanisk tilstand og virkemåde	
1.1.1. Fodbremsepedalaksel	– for stram – slidt leje – for stort slid/slør
1.1.2. Pedalens tilstand og betjeningsanordningens vandring	– for stor eller for lille uudnyttet vandring – betjeningsanordningen returnerer ikke korrekt – skridsikker belægning på bremsepedal mangler, sidder løst eller er slidt

<p>1.1.3. Vakuumpumpe eller kompressor og beholdere</p>	<ul style="list-style-type: none"> – for lang tid til opnåelse af arbejdsstryk – utilstrækkeligt lufttryk/vakuum til at aktivere bremsen mindst to gange, efter at alarmanordningen har givet signal (eller manometerviseren er uden for det sikre område) – lækager, der bevirker et mærkbart trykfald, eller hørlig luftudsivning
<p>1.1.4. Alarmanordning for utilstrækkeligt tryk, alarmanordningens manometer</p>	<ul style="list-style-type: none"> – alarmanordning eller manometer defekt
<p>1.1.5. Håndaktiveret bremseventil</p>	<ul style="list-style-type: none"> – revnet, beskadiget eller slidt betjeningsanordning – bremseventil defekt – betjeningsanordning utilstrækkeligt fastgjort på ventilspindel eller utilstrækkeligt fastgjort ventil – løse tilslutninger eller utæthed i systemet – utilfredsstillende funktion
<p>1.1.6. Parkeringsbremse, betjeningsarm, parkeringsbremsetandkrans</p>	<ul style="list-style-type: none"> – parkeringsbremsetandkrans spærrer ikke tilstrækkeligt – for stort slid på betjeningsarmens aksel eller spærreanordningen – for stor vandring for betjeningsarmen, tegn på forkert justering
<p>1.1.7. Ventiler (bremseventiler, styreventiler, regulatorer mv.)</p>	<ul style="list-style-type: none"> – beskadiget, for stor luftudsivning – for stort olieforbrug i kompressoren – utilstrækkelig fastgørelse – udsivning af bremsevæske
<p>1.1.8. Koblinger til påhængsvogn</p>	<ul style="list-style-type: none"> – afspærringshaner eller selvlukkende ventiler defekte – utilstrækkelig fastgørelse – for store utætheder

1.1.9. Energilager eller trykluftbeholder	<ul style="list-style-type: none"> – beskadiget, tæret, utæt – aftapningsanordning virker ikke – utilstrækkelig eller ukorrekt fastgørelse
1.1.10. Servobremseaggregat, hovedcylinder (hydraulisk system)	<ul style="list-style-type: none"> – servoforstærker defekt – hovedcylinderen defekt eller utæt – hovedcylinderen utilstrækkeligt fastgjort – utilstrækkelig mængde bremsevæske – dæksel på hovedcylinder mangler – kontrollampe for bremsevæsken lyser eller er defekt – advarselsanordning for bremsevæskniveau defekt
1.1.11. Bremsørør	<ul style="list-style-type: none"> – fare for svigt eller brud – utætheder i rør eller tilslutninger – beskadiget eller stærkt tæret – forkert monteret
1.1.12. Bremseslanger	<ul style="list-style-type: none"> – fare for svigt eller brud – beskadigede, slidte, for korte eller snoede – utætheder i slanger eller tilslutninger – spiles ud under tryk – porøs
1.1.13. Bremsebelægnings (bakker — klodser)	<ul style="list-style-type: none"> – nedslidte – tilsmudsede (olie, fedt osv.)

1.1.14. Bremsetromler, bremseskiver	<ul style="list-style-type: none"> – stærkt slidte eller ridsede, revnede, utilstrækkeligt fastgjorte eller med brud – tilsmudsede (olie, fedt, osv.) – ankerpladen utilstrækkeligt fastgjort
1.1.15. Bremskabler, stænger, arme, forbindelsesled	<ul style="list-style-type: none"> – kabler beskadiget eller med knuder – stærkt slidte eller tærede – løse forbindelsesled mellem kabler eller stænger – defekte kabelstyr – bremsesystemets frie bevægelse begrænset – unormal bevægelse af arme/stænger/forbindelsesled som følge af dårlig justering eller stærkt slid
1.1.16. Bremscylindre (herunder fjederbremses og hydrauliske cylindre)	<ul style="list-style-type: none"> – revnede eller beskadigede – utætte – utilstrækkeligt fastgjorte – stærkt tærede – for stor vandring for cylinderen – støvbeskyttelsesmanchet mangler eller er stærkt beskadiget
1.1.17. Automatisk ventil for lastafhængig bremskraftregulering	<ul style="list-style-type: none"> – defekt forbindelse – forkert justering – sat sig fast, virker ikke – mangler
1.1.18. Automatiske justeringsanordninger	<ul style="list-style-type: none"> – sat sig fast eller unormal bevægelse som tegn på stærkt slid eller forkert justering – defekt

1.1.19. Retarder (hvis monteret eller krævet)	<ul style="list-style-type: none"> – løs forbindelse eller montering – defekt
1.2. Driftsbremse — præstationer og virkning	–
1.2.1. Præstationer (gradvis forøgelse til maksimumsvirkning)	<ul style="list-style-type: none"> – utilstrækkelig bremsevirkning på et eller flere hjul – bremsevirkning på et hjul er mindre end 70 % af den højeste registrerede bremsevirkning på et andet hjul på samme aksel. Ved bremseprøve på vej vil køretøjet afvige stærkt fra sin kurs under opbremsningen – bremsevirkningen ikke gradvis (hug) – funktionstid unormalt lang på hvert hjul – store udsving i bremsevirkningen forårsaget af deformerede skiver eller ovale tromler

<p>1.2.2. Bremsvirkning</p>	<p>– bremsekoefficienten i forhold til den højeste tilladte masse eller, når det drejer sig om sættevogne, til summen af det tilladte akseltryk, der, hvor det er muligt, er mindre end følgende:</p> <p>Minimumsbremsevirkning</p> <p>kategori 1 50 %¹</p> <p>kategori 2 43 %²</p> <p>kategori 3: 40 %³</p> <p>kategori 4: 50 %</p> <p>kategori 5: 45 %⁴</p> <p>kategori 6: 50 %</p> <p>– eller en bremsvirkning, der er mindre end de af fabrikanten eventuelt fastlagte referenceværdier for motorkøretøjets aksel⁵</p>
<p>1.3. Nødbremse — præstationer og virkning (hvis der anvendes separate systemer)</p>	

¹ 48 % for kategori 1 køretøjer, som ikke har ABS monteret, eller som er typegodkendt inden den 1. oktober 1991 (datoen for forbud mod første ibrugtagning uden europæisk komponenttypegodkendelse (direktiv [71/320/EØF, som ændret ved Kommissionens direktiv 88/194/EØF (EFT L 92 af 9.4.1988, s. 47)]).

² 45 % for køretøjer, der er registreret efter 1988 eller fra datoen for anvendelsen af direktiv [71/320/EØF, som ændret ved Kommissionens direktiv 85/647/EØF (EFT L 380 af 31.12.1985, s. 1)], i medlemsstaternes nationale lovgivning, afhængigt af hvilken dato, der er den seneste.

³ 43 % for sættevogne og kærre, der er registreret efter 1988 eller fra datoen for anvendelsen af direktiv [71/320/EØF, som ændret ved Kommissionens direktiv 85/647/EØF], i medlemsstaternes nationale lovgivning, afhængigt af hvilken dato, der er den seneste.

⁴ 50 % for kategori 5 motorkøretøjer, der er registreret efter 1988 eller fra datoen for anvendelsen af direktiv [71/320/EØF, som ændret ved Kommissionens direktiv 85/647/EØF], i medlemsstaternes nationale lovgivning, afhængigt af hvilken dato, der er den seneste.

⁵ Referenceværdien for køretøjets aksel er den bremsvirkning (udtrykt i newton), der er nødvendig for at opnå den foreskrevne minimumsbremsekraft ved den særlige vægt, motorkøretøjet har på kontroltidspunktet.

1.3.1. Præstationer	<ul style="list-style-type: none"> – bremsen virker ikke på den ene side – bremsevirkning på et hjul er mindre end 70 % af den højeste registrerede bremsevirkning på et andet hjul på samme aksel – bremsevirkningen ikke gradvis (hug) – påhængsvogns automatiske bremsesystem virker ikke
1.3.2. Bremsevirkning	<ul style="list-style-type: none"> – for alle køretøjskategorier, bremsekoefficienten er mindre end 50 %⁶ af bremsevirkningen fastlagt i punkt 1.2.2 i forhold til den højeste tilladte masse eller, når det drejer sig om sættevogne, til summen af det tilladte akseltryk
1.4. Parkeringsbremse — præstationer og virkning	
1.4.1. Præstationer	<ul style="list-style-type: none"> – bremsen virker ikke på den ene side
1.4.2. Bremsevirkning	<ul style="list-style-type: none"> – for alle køretøjskategorier, bremsekoefficienten er mindre end 16 % i forhold til den højeste tilladte masse eller for motorkøretøjer mindre end 12 % i forhold til vogntogets tilladte totalmasse, idet den største værdi lægges til grund
1.5. Retarders eller motorbremsens ydeevne	<ul style="list-style-type: none"> – bremsevirkningen ikke gradvis – defekt
1.6. Blokeringsfri brems	<ul style="list-style-type: none"> – advarselsanordningen for blokeringsfri bremsning defekt – defekt

⁶ For kategori 2 og 5 motorkøretøjer vil minimumsvirkningen for nødbremses være 2,2 m/s² (eftersom bremsevirkningen for nødbremses ikke blev berørt i direktiv [71/320/EØF, som ændret ved Kommissionens direktiv 85/647/EØF]).

KØRETØJER I KATEGORI 1, 2 OG 3	KØRETØJER I KATEGORI 4, 5 OG 6
2. Styreapparat og rat	2. Styreapparat
2.1. Mekanisk tilstand	2.1. Mekanisk tilstand
2.2. Rat	2.2. Slør i styreapparatet
2.3. Slør i styreapparatet	2.3. Fastgørelsen af styreapparatet
	2.4. Hjullejer
3. Udsyn	3. Udsyn
3.1. Synsfelt	3.1. Synsfelt
3.2. Rudernes tilstand	3.2. Rudernes tilstand
3.3. Førerspejle	3.3. Førerspejle
3.4. Forrudevisker	3.4. Forrudevisker
3.5. Rudevasker	3.5. Rudevasker
4. Lygter, lyssignaler, refleksanordninger og elektrisk udstyr	4. Lysudstyr
4.1. Lygter til fjern- og nærlys	4.1. Lygter til fjern- og nærlys
4.1.1. Tilstand og virkemåde	4.1.1. Tilstand og virkemåde
4.1.2. Indstilling	4.1.2. Indstilling
4.1.3. Afbrydere	4.1.3. Afbrydere
4.1.4. Visuel virkningsgrad	
4.2. Positions- og markeringslygter	4.2. Tilstand og virkemåde, lytteglassenes tilstand, farve og visuel virkningsgrad i forbindelse med:
4.2.1. Tilstand og virkemåde	4.2.1. Positions- og baglygter
4.2.2. Farve og visuel virkningsgrad	4.2.2. Stoplygter
	4.2.3. Retningsviserblinklygter

	4.2.4. Baklygter
	4.2.5. Tågelygter
	4.2.6. Bagnummerpladelygte
	4.2.7. Refleksanordninger
	4.2.8. Havariblink
4.3. Stoplygter	
4.3.1. Tilstand og virkemåde	
4.3.2. Farve og visuel virkningsgrad	
4.4. Retningsviserblinklygter	
4.4.1. Tilstand og virkemåde	
4.4.2. Farve og visuel virkningsgrad	
4.4.3. Kontakter	
4.4.4. Blinkfrekvens	
4.5. Tågelygter for og bag	
4.5.1. Anbringelse	
4.5.2. Tilstand og virkemåde	
4.5.3. Farve og virkningsgrad	
4.6. Baklygter	
4.6.1. Tilstand og virkemåde	
4.6.2. Farve og visuel virkningsgrad	
4.7. Bagnummerpladelygte	
4.8. Refleksanordninger	
– tilstand og farve	
4.9. Signallamper	
4.10. Elektriske forbindelser mellem det trækkende køretøj og påhængsvogn eller sættevogn	

4.11.	Elektriske kabler		
5.	Aksler, hjul, dæk, affjedring	5.	Aksler, hjul, dæk, affjedring
5.1.	Aksler	5.1.	Aksler
5.2.	Hjul og dæk	5.2.	Hjul og dæk
5.3.	Affjedring	5.3.	Affjedring
6.	Chassis og dele fastgjort til chassis	6.	Chassis og dele fastgjort til chassis
6.1.	Chassis eller ramme og dertil fastgjorte dele	6.1.	Chassis eller ramme og dertil fastgjorte dele
6.1.1.	Almindelig tilstand	6.1.1.	Almindelig tilstand
6.1.2.	Udstødning og lyddæmper	6.1.2.	Udstødning og lyddæmper
6.1.3.	Brændstofbeholder og -ledninger	6.1.3.	Brændstofbeholder og -ledninger
6.1.4.	Bagkofangers geometriske kendetegn og tilstand, lastbiler	6.1.4.	Reservehjulets fastgørelsesanordning
6.1.5.	Reservehjulets fastgørelsesanordning	6.1.5.	Sammenkoblingsanordningens sikkerhed (hvis en sådan forefindes)
6.1.6.	Sammenkoblingsanordning på trækkende køretøjer, påhængsvogne og sættevogne		
6.2.	Kabine og karrosseri	6.2.	Karrosseri
6.2.1.	Almindelig tilstand	6.2.1.	Tilstand
6.2.2.	Fastgørelse	6.2.2.	Døre og låse
6.2.3.	Døre og låse		
6.2.4.	Gulv		
6.2.5.	Førersæde		
6.2.6.	Trinbræt		
7.	Forskelligt udstyr	7.	Forskelligt udstyr
7.1.	Sikkerhedsseler	7.1.	Fastgøring af førersædet
7.2.	Ildslukker	7.2.	Fastgøring af batteriet

7.3.	Låse- og tyverisikringsanordninger	7.3.	Lydsignalapparat
7.4.	Advarselstrekant	7.4.	Advarselstrekant
7.5.	Forbindskasse	7.5.	Sikkerhedsseler
		7.5.1.	Monteringssikkerhed
		7.5.2.	Selernes tilstand
		7.5.3.	Virkemåde
7.6.	Stopklods(er) til hjul		
7.7.	Lydsignalapparat		
7.8.	Speedometer		
7.9.	Fartskriver (tilstedeværelse og forsegling)		
	<ul style="list-style-type: none"> – kontrol af, at fartskrivers installationsplade er gyldig (hvis fartskriver er påbudt ifølge Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85⁷) – i tvivlstilfælde kontrol af, at dækkenes omkreds eller dimensioner stemmer overens med oplysningerne på fartskriverens installationsplade – kontrol af, at fartskriverens forsegling er ubrudt og eventuel anden beskyttelse mod ulovlige indgreb er ubeskadiget, hvis dette er praktisk muligt 		

⁷ EFT nr. L 370 af 31.12.1985, s. 8.

<p>7.10. Hastighedsbegrænsende anordning</p> <ul style="list-style-type: none"> – kontrol af, at der forefindes hastighedsbegrænsende anordning, hvis den er påbudt ved direktiv 92/6/EØF – kontrol af, at den hastighedsbegrænsende anordnings installationsplade er gyldig – kontrol af, at den hastighedsbegrænsende anordnings forsegling er ubrudt og eventuel anden beskyttelse mod ulovlige indgreb er ubeskadiget, hvis dette er praktisk muligt – →₁ kontrol af, at den hastighedsbegrænsende anordning forhindrer køretøjer, der er omhandlet i artikel 2 og 3 i direktiv 92/6/EØF, i at overskride de foreskrevne værdier, hvis dette er praktisk muligt ← 	
<p>8. Gener</p>	<p>8. Gener</p>
<p>8.1. Støj</p>	<p>8.1. Støj</p>

↓ 2003/27/EF Art. 1 og bilag
(tilpasset)

8.2. Udstødning

8.2.1. Motorkøretøjer, der er udstyret med benzindrevet motor med styret tænding

a) Hvis udstødningen ikke kontrolleres af et avanceret emissionskontrollsystem, såsom en trevejskatalysator med lambdasonde:

1. Visuel inspektion af udstødningssystemet med henblik på kontrol af, at det er komplet, i tilfredsstillende stand og uden utætheder.
2. Visuel inspektion af et eventuelt emissionskontrollsystem, monteret af fabrikanten, med henblik på kontrol af, at det er komplet, i tilfredsstillende stand og uden utætheder.

Når motoren under hensyntagen til fabrikantens anvisninger er blevet driftsvarm, måles udstødningens indhold af kulilte (CO) med motoren i tomgangshastighed (ubelastet).

Udstødningsskikkens maksimalt tilladte CO-indhold skal svare til det, der er angivet af motorkøretøjsfabrikanten. Hvis oplysningerne herom ikke foreligger, eller hvis medlemsstaternes kompetente myndigheder beslutter ikke at anvende disse oplysninger som referenceværdi, må udstødningens indhold af CO ikke overstige følgende:

- i) for køretøjer, der er registreret eller taget i brug første gang mellem den dato, hvor medlemsstaterne krævede, at køretøjerne skulle være i overensstemmelse med [X] Rådets [X] direktiv 70/220/EØF⁸, og den 1. oktober 1986: 4,5 volumenprocent
 - ii) for køretøjer, der er registreret eller taget i brug første gang efter den 1. oktober 1986: 3,5 volumenprocent.
- b) Hvis udstødningen kontrolleres af et avanceret emissionskontrollsystem, såsom en trevejskatalysator med lambdasonde:
1. Visuel inspektion af udstødningssystemet med henblik på kontrol af, at det er komplet, i tilfredsstillende stand og uden utætheder.
 2. Visuel inspektion af et eventuelt emissionskontrollsystem, monteret af fabrikanten, med henblik på kontrol af, at det er komplet, i tilfredsstillende stand og uden utætheder.

⁸ EFT L 76 af 9.3.1970, s. 1.

3. Bestemmelse af effektiviteten af køretøjets emissionskontrollsystem ved måling af lambdaværdien og CO-indholdet af udstødningssgasen i overensstemmelse med punkt 4 eller i overensstemmelse med de af fabrikantens valgte og godkendte fremgangsmåder på tidspunktet for typegodkendelsen. Motoren bør forinden gøres driftsvarm i henhold til motorkøretøjsfabrikantens anvisninger for hver enkelt kontrol.
4. Emissioner fra udstødningsrøret — grænseværdier

Udstødningssgassens maksimalt tilladte CO-indhold skal svare til det, der er angivet af motorkøretøjsfabrikanten. Hvis oplysningerne herom ikke foreligger, må udstødningens indhold af CO ikke overstige følgende:

- i) Måling ved tomgangshastighed:

Udstødningssgassens maksimalt tilladte CO-indhold må ikke overstige 0,5 volumenprocent, og for køretøjer, der er typegodkendt i henhold til grænseværdierne i linje A eller B i tabellen i punkt 5.3.1.4 i bilag I til direktiv 70/220/EØF, som ændret ved Europa Parlamentets og Rådets direktiv 98/69/EF⁹ eller senere, må CO-indholdet ikke overstige 0,3 volumenprocent. Hvis overholdelse af direktiv 70/220/EØF, som ændret ved direktiv 98/69/EF, ikke er muligt, gælder ovenstående for køretøjer, der er registreret eller taget i brug første gang efter den 1. juli 2002.

- ii) Måling ved et højere tomgangsomdrejningstal med ubelastet motor, idet motorens omdrejningstal mindst skal andrage 2 000 min⁻¹:

CO-indhold: må ikke overstige 0,3 volumenprocent, og for køretøjer, der er typegodkendt i henhold til grænseværdierne i linje A eller B i tabellen i punkt 5.3.1.4 i bilag I til direktiv 70/220/EØF, som ændret ved direktiv 98/69/EF eller senere, må CO-indholdet ikke overstige 0,2 volumenprocent. Hvis indplacering i direktiv 70/220/EØF, som ændret ved direktiv 98/69/EF, ikke er muligt, gælder ovenstående for køretøjer, der er registreret eller taget i brug første gang efter den 1. juli 2002.

Lambda: $1 \pm 0,03$ eller i overensstemmelse med fabrikantens anvisninger.

- iii) For motorkøretøjer, som er udstyret med egendiagnosesystemer i overensstemmelse med direktiv 70/220/EØF (som ændret ved direktiv 98/69/EF og derefter), kan medlemsstaterne som et alternativ til den kontrol, der er anført i nr. i), fastslå, om emissionssystemet fungerer korrekt, ved at aflæse egendiagnosesystemets relevante værdier, samtidig med at det kontrolleres, at egendiagnosesystemet fungerer korrekt.

⁹ EFT L 350 af 28.12.1998, s. 1.

8.2.2. Motorkøretøjer, der er udstyret med kompressionstændingsmotor (dieselmotor)

- a) Udstødningsskabsens røgtæthed måles ved fri acceleration (ubelastet fra tomgang til tophastighed) i frigear med tilsluttet kobling.
- b) Klargøring af køretøjet:
 1. Køretøjet kan kontrolleres uden klargøring, selv om det af sikkerhedsgrunde bør påses, at motoren er varm og i forsvarlig mekanisk stand.
 2. Bortset fra det i punkt d.5 angivne tilfælde kan et køretøj ikke kasseres, medmindre det er blevet klargjort efter følgende forskrifter:
 - i) Motoren skal være helt varm, f.eks. skal motoroliens temperatur målt ved hjælp af en sonde i målepindsrøret være mindst 80 °C eller normal driftstemperatur, hvis den er lavere, eller motorblokkens temperatur skal målt ved infrarødt strålingsniveau være på mindst en tilsvarende temperatur. Hvis denne måling ikke er mulig på grund af køretøjets konstruktion, kan motorens normale driftstemperatur konstateres ved hjælp af andre metoder, f.eks. ved, at motorventilatoren sætter i gang.
 - ii) Udstødningssystemet renses ved mindst tre frie accelerationscyklusser eller ved en tilsvarende metode.
- c) Kontrolprocedure:
 1. Visuel inspektion af et eventuelt emissionskontrollsystem, monteret af fabrikanten, med henblik på kontrol af, at det er komplet, i tilfredsstillende stand og uden utætheder.
 2. Motoren og eventuel turbolader sættes i tomgang, før hver enkelt fri accelerationscyklus påbegyndes. For dieselmotorer til tunge køretøjer betyder det, at der ventes mindst 10 sekunder, efter at gaspedalen er sluppet.
 3. De enkelte frie accelerationscyklusser påbegyndes ved, at gaspedalen hurtigt (dvs. på under 1 sekund) og i én bevægelse, men uden voldsomhed, trædes helt i bund for at opnå maksimal indsprøjtning fra indsprøjtningsskabsen.
 4. Under hver fri accelerationscyklus skal motoren nå tophastigheden eller, hvis køretøjet har automatisk gear, den hastighed, producenten har angivet, eller, hvis disse oplysninger ikke foreligger, to tredjedele af tophastigheden, før gaspedalen slippes. Dette kan kontrolleres ved f.eks. at overvåge motorhastigheden eller ved at lade tilstrækkelig tid gå, fra gaspedalen trædes ned, til den slippes; det vil for køretøjer i kategori 1 og 2 i bilag I sige mindst 2 sekunder.

d) Grænseværdier

1. Røgtæthedsniveauet må ikke overstige det niveau, der er angivet på skiltet i overensstemmelse med Rådets direktiv 72/306/EØF¹⁰.
2. Hvis disse oplysninger ikke foreligger, eller hvis medlemsstaternes kontrolmyndigheder beslutter sig til ikke at anvende denne referenceværdi, må røgtæthedsniveauet ikke overstige det, der er angivet af fabrikanten, og heller ikke følgende grænseværdier for den maksimale absorptionskoefficient må overskrides:

Maksimal absorptionskoefficient:

- indsugningsdieselmotorer: 2,5 m⁻¹
- turboladede dieselmotorer: 3,0 m⁻¹
- der gælder en grænseværdi på 1,5 m⁻¹ for nedenstående køretøjer, som er typegodkendt i henhold til grænseværdierne i:
 - a) linje B i tabellen i punkt 5.3.1.4 i bilag I til direktiv 70/220/EØF, som ændret ved direktiv 98/69/EF (lette dieselmotorer — Euro 4)
 - b) linje B1 i tabellerne i punkt 6.2.1 i bilag I til Rådets direktiv 88/77/EØF¹¹, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/96/EF¹² (tunge dieselmotorer — Euro 4)
 - c) linje B2 i tabellerne i punkt 6.2.1 i bilag I til direktiv 88/77/EØF, som ændret ved direktiv 1999/96/EF (tunge dieselmotorer — Euro 5)
 - d) linje C i tabellerne i punkt 6.2.1 i bilag I til direktiv 88/77/EØF, som ændret ved direktiv 1999/96/EF (tunge køretøjer — EEV)

eller grænseværdier i senere ændringer af direktiv 70/220/EØF, som ændret ved direktiv 98/69/EF, eller grænseværdier i senere ændringer af direktiv 88/77/EØF, som ændret ved direktiv 1999/96/EF, eller tilsvarende værdier, hvis der anvendes en anden form for udstyr end det, der anvendes ved EF-typegodkendelsen.

¹⁰ EFT L 190 af 20.8.1972, s. 1.

¹¹ EFT L 36 af 9.2.1988, s. 33.

¹² EFT L 44 af 16.2.2000, s. 1.

Hvis ☒ overholdelse af ☒ punkt 5.3.1.4 i bilag I til direktiv 70/220/EØF, som ændret ved direktiv 98/69/EF, eller i punkt 6.2.1 i bilag I til direktiv 88/77/EØF, som ændret ved direktiv 1999/96/EF, ikke er muligt, gælder ovenstående for køretøjer, der er registreret eller taget i brug første gang efter den 1. juli 2008.

3. Køretøjer, der er registreret eller taget i brug første gang inden den 1. januar 1980, er fritaget for at opfylde disse krav.
4. Et køretøj må kun kasseres, hvis det aritmetiske gennemsnit af mindst tre frie accelerationscyklusser ligger over grænseværdien. Dette kan beregnes ved at se bort fra målinger, der afviger betydeligt fra det målte gennemsnit, eller resultatet af andre statistiske beregninger, som tager hensyn til målingernes spredning. Medlemsstaterne kan begrænse det maksimale antal kontrolcyklusser.
5. For at undgå unødvendig kontrol kan medlemsstaterne som undtagelse fra punkt 8.2.2, litra d), nr. 4, kassere køretøjer, hvis målte værdier ligger betydeligt over grænseværdien efter mindre end tre frie accelerationscyklusser eller efter den rensningscyklus (eller tilsvarende metode), der angives i punkt 8.2.2, litra b), nr. 2, nr. ii). For på samme måde at undgå unødvendig kontrol kan medlemsstaterne som undtagelse fra punkt 8.2.2, litra d), nr. 4, godkende køretøjer, hvis målte værdier ligger betydeligt under grænseværdien efter mindre end tre frie accelerationscyklusser eller efter den rensningscyklus (eller tilsvarende metode), der angives i punkt 8.2.2, litra b), nr. 2, nr. ii).

8.2.3. Kontroludstyr

Kontrollen med motorkøretøjers emissioner kræver anvendelse af kontroludstyr, der gør det muligt at foretage en nøjagtig kontrol af, om køretøjerne overholder de foreskrevne eller af fabrikanten angivne grænseværdier.

- 8.2.4. Hvis en køretøjstype ved EF-typegodkendelse ikke har kunnet overholde de grænseværdier, der er fastsat i dette direktiv, kan medlemsstaterne fastsætte forhøjede grænseværdier for denne køretøjstype på grundlag af bevismateriale fra fabrikanten. De underretter straks Kommissionen herom, som derefter underretter de øvrige medlemsstater.

↓ 96/96/EF

KØRETØJER I KATEGORI 1, 2 OG 3	KØRETØJER I KATEGORI 4, 5 OG 6
8.3. Radiostøjdæmpning	
9. Yderligere kontrolpunkter for køretøjer til offentlig personbefordring	
9.1. Nødudgang(e) (herunder hamre til knusning af ruder), (eller) nødudgangsskilt(e)	
9.2. Opvarmningsanlæg	
9.3. Luftforsyning	
9.4. Arrangement af siddepladser	
9.5. Indvendig belysning	
10. Identifikation af køretøjet	10. Identifikation af køretøjet
10.1. Nummerplade	10.1. Nummerplade
10.2. Stelnummer	10.2. Stelnummer



BILAG III

Del A

Ophævet direktiv med oversigt over ændringer (jf. artikel 10)

Rådets direktiv 96/96/EF
(EFT L 46 af 17.2.1997, s. 1)

Kommissionens direktiv 1999/52/EF
(EFT L 142 af 5.6.1999, s. 26)

Kommissionens direktiv 2001/9/EF
(EFT L 48 af 17.2.2001, s. 18)

Kommissionens direktiv 2001/11/EF
(EFT L 48 af 17.2.2001, s. 20)

Kommissionens direktiv 2003/27/EF
(EFT L 90 af 8.4.2003, s. 41).

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF)
nr. 1882/2003 (EFT L 284 af 31.10.2003, s. 1)

Udelukkende bilag III, punkt 68

Del B

Liste over frister for gennemførelse i national ret (jf. artikel 10)

Direktiv	Gennemførelsesfrist
96/96/EF	9. marts 1998
1999/52/EF	30. september 2000
2001/9/EF	9. marts 2002
2001/11/EF	9. marts 2003
2003/27/EF	1. januar 2004

BILAG IV

SAMMENLIGNINGSTABEL

Direktiv 96/96/EF	Nærværende direktiv
Artikel 1 - 4	Artikel 1 - 4
Artikel 5, indledende tekst	Artikel 5, indledende tekst
Artikel 5, første til syvende tankestreg	Artikel 5, litra (a)-(g)
Artikel 6	-
Artikel 7, stk. 1	Artikel 6, stk. 1
Artikel 7, stk. 2	Artikel 6, stk. 2, første afsnit
-	Artikel 6, stk. 2, andet afsnit
Artikel 8, stk. 1	Artikel 7, stk. 1
Artikel 8, stk. 2, første afsnit	Artikel 7, stk. 2
Artikel 8, stk. 2, andet afsnit	-
Artikel 8, stk. 3	-
Artikel 9, stk. 1	Artikel 8
Artikel 9, stk. 2	-
Artikel 10	-
Artikel 11, stk. 1	Artikel 9
Artikel 11, stk. 2	-
Artikel 11, stk. 3	Artikel 10
-	Artikel 11
Artikel 12	Artikel 12
Artikel 13	Bilag I og II
Bilag I og II	-
Bilag III og IV	Bilag III
-	Bilag IV