



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 11.03.1998

KOM(1998) 117 endelig udg.

98/0097 (SYN)

Forslag til
RÅDETS DIREKTIV
om stikprøvekontrol af trafiksikkerheden af
erhvervskøretøjer, som færdes inden for Fællesskabet

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

A. Generelt

1. Indledning

Forslaget vedrører de retlige rammer for stikprøvekontrol af erhvervskøretøjer til transport af passagerer og gods, og dets vigtigste mål er forbedret sikkerhed og miljøbeskyttelse inden for vejtransport i Fællesskabet. Det sigter også mod at skabe ensartede forhold for så vidt angår kvaliteten af vedligeholdelse af erhvervskøretøjer, som færdes i Fællesskabet ved at afskrække uansvarlige vognmænd fra at forsøge at opnå en konkurrencefordel ved anvendelse af utilstrækkeligt vedligeholdte køretøjer. Denne praksis underminerer i øjeblikket, at der skabes ensartede konkurrenceforhold på det indre marked for vejtransport; en situation, der sandsynligvis forværres med den fuldstændige liberalisering pr. 1. juli 1998. Der er behov for et fællesskabsinitiativ, som forsøger at løse problemet.

Forslagets anvendelsesområde omfatter ikke personbiler. Denne køretøjsklasse medtages måske ved en senere ændring efter vurdering af resultaterne af det andet auto/olie-program (jf. punkt 6).

Med vedtagelsen af direktiv 96/96/EF¹ er det allerede sikret, at erhvervskøretøjer (bortset fra køretøjer afledt af personvogne) skal til teknisk kontrol i tekniske kontrolcentre én gang om året. På baggrund af den øgede internationalisering af trafikken med erhvervskøretøjer og det forhold, at mange af de tungeste køretøjer kører 150 000 km/år eller mere, anses én årlig kontrol dog for at være for lidt til at sikre, at erhvervskøretøjer, som færdes på Fællesskabets veje, er tilstrækkeligt vedligeholdt året rundt.

Det er helt klart til fordel for færdselssikkerhed, miljøbeskyttelse og konkurrenceevne, at køretøjer kun benyttes, hvis de holdes i en trafikssikker stand.

Forslaget pålægger medlemsstaterne at supplere den årlige tekniske kontrol med uanmeldte stikprøvekontroller af et repræsentativt udsnit af erhvervskøretøjsflåden på deres veje hvert år. Kontrollen kan finde sted på vejene, i havne, andre steder, hvor køretøjer parkeres, eller, hvad der ofte er tilfældet for køretøjer til offentlig transport (PSV), hos vognmanden.

Forslaget angiver ikke et bestemt antal køretøjer eller en bestemt andel af køretøjsflåden, som medlemsstaterne skal kontrollere. Det er fordi den køretøjsflåde, som færdes på en medlemsstats område, varierer fra den ene medlemsstat til den anden (flåden udgøres af køretøjer registreret i medlemsstaten, køretøjer registreret i andre medlemsstater og køretøjer registreret i tredjelande). Der er også forskel på kontrolintervaller og -grundighed i medlemsstaterne, og alle andre nationale tiltag som stikprøvekontroller og andre kontroller vil påvirke den generelle vedligeholdelsestilstand for køretøjer på deres veje.

¹ EFT L 46 af 17.2.1997, s. 1.

Det må derfor være op til den enkelte medlemsstat at fastlægge omfanget af kontrolprogrammet under hensyntagen til, at det bør stå i forhold til den generelle vedligeholdelsestilstand af erhvervskøretøjer på medlemsstatens område.

2. Fremgangsmåde ved stikprøvekontrol

En målrettet indsats mod vognmænd, hvis køretøjer er i dårlig stand, og visuel inspektion af køretøjer (defekte lyssignaler, nedslidte dæk, sort udstødningsrøg) vil sikre en stor "gevinstkvote" og bidrage til, at offentlige midler udnyttes bedst muligt.

Det er vigtigt at sikre, at stikprøvekontroller udføres uden hensyntagen til førerens nationalitet eller erhvervskøretøjets registreringsland. Kommissionens tjenestegrene gennemgår medlemsstaternes praksis for så vidt angår stikprøvekontrollernes omfang og art på grundlag af de halvårslige rapporter, som medlemsstaterne fremsender.

Forslaget indebærer en tretrinsprocedure for stikprøvekontroller på vejene:

1. Første trin er en visuel inspektion udført af en erfaren motorsagkyndig af køretøjets tekniske tilstand, medens det kører forbi på vejen. Den motorsagkyndige skal have mistanke om, at køretøjet er i en utilstrækkelig teknisk stand, inden han går videre til andet trin.
2. Det andet trin omfatter en overfladisk inspektion af det holdende køretøj, herunder kontrol af om køretøjets dokumentation (dvs. kontrol af, om køretøjet har gennemgået den lovpligtige tekniske kontrol i henhold til artikel 3, stk. 1, i direktiv 96/96/EF, eller er blevet stikprøvekontrolleret). Hvis den motorsagkyndige stadig har mistanke om, at køretøjet ikke er trafiksikkert, går kontrollen videre til tredje trin.
3. Køretøjet kontrolleres ved vejsiden for mangler som for sort udstødningsrøg, nedslidte eller beskadigede dæk, hvorvidt lygter og lyssignaler virker, om hastighedsbegrænseren virker (ved kontrol af fartskriveren) og, så vidt muligt, bremsevirkningen. Hvis der fortsat er tvivl eller hvis omfanget af en mangel skal konstateres, kan køretøjet sendes til videre inspektion og kontrol hos et kontrolcenter.

Hvis køretøjet efter den tekniske kontrol stadig ikke opfylder de tekniske krav, der er anført i forslagets tekniske bilag, og anses for at være farligt for personer i køretøjet eller andre trafikanter, kan køretøjet pålægges et øjeblikkeligt køreforbud på offentlige veje.

Stikprøvekontrol af erhvervskøretøjers vedligeholdelsestilstand kan kombineres med andre vejtrafikkontroller som kontrol af overholdelse af køretid, vægt og mål, vægtafgift, kørekort/krav vedrørende adgang til erhvervet osv. De samlede omkostninger for vognmanden og myndighederne kan således deles med andre kontrolprogrammer.

3. Argumenter for stikprøvekontrol af erhvervskøretøjer

Man kunne også delvis nå målet om at forbedre kvaliteten af vedligeholdelsen året rundt ved at gennemføre den lovpligtige kontrol med kortere intervaller, f.eks. to eller tre gange årligt. Det ville stadig ikke være nogen garanti for, at vognmænd bibeholdt standarden mellem kontrollerne, men det kunne i de fleste tilfælde ventes at medføre, at flere overholder kravene. Denne løsning indebærer dog en stor ekstrabyrde for myndighederne og transportindustrien, som sandsynligvis ville opveje eventuelle fordele. Denne fremgangsmåde ville desuden pålægge ansvarlige vognmænd en urimelig og unødvendig byrde.

Et program for stikprøvekontrol kan på den anden side introduceres med betydeligt lavere omkostninger, men med den vigtige ekstra fordel, at det er målrettet mod køretøjer, som faktisk er i brug, snarere end køretøjer, der er "fikset op" til den årlige kontrol. Det vides, at der er skrupelløse vognmænd, som monterer nye dæk, nulstiller hastighedsbegrænseren og fylder tanken med dieselbrændstof med lavt svovlindhold for at komme igennem den årlige tekniske kontrol, for derefter at føre køretøjet tilbage til dets dårlige tekniske og ulovlige stand, efter at have modtaget en attest for godkendelse ved den tekniske kontrol. Uanmeldte og derfor, for så vidt angår vognmanden, uventede kontroller på vejene eller af køretøjsflåden vil fungere som et incitament til bedre vedligeholdelse og bidrage til at standse denne uansvarlige praksis blandt vognmænd.

Denne betragtning støttes af en analyse af en nylig, målrettet politiaktion i Det Forenede Kongerige (som dog ikke er den eneste medlemsstat, der gennemfører stikprøvekontroller). Mere end 6 000 tunge lastvogne (HGV) blev standset, og ca. 2 500 heraf blev kontrolleret nøjere. Af de undersøgte køretøjer havde 33% en eller anden mangel, som ikke ville være blevet godkendt ved den lovfæstede tekniske kontrol, og hos mere end 13% af de kontrollerede køretøjer var manglen(-erne) så alvorlige, at køretøjerne øjeblikkeligt fik køreforbud.

I henhold til den årlige rapport fra det britiske Vehicle Inspectorate om effektiviteten af kontrolarbejdet er antallet af HGV og PSV, som ikke opfylder kravene til emissioner ved den årlige tekniske kontrol ca. halvt så stort som det antal, der kasseres ved en stikprøvekontrol. Det understøtter teorien om, at mange køretøjer måske godkendes ved den tekniske kontrol for så vidt angår emissioner, men ikke er i tilstrækkelig god teknisk stand i månederne efter den årlige kontrol.

4. Stikprøvekontrollers lønsomhed

4.1 Omkostninger

Man må huske på, at der generelt ikke findes mange data om lønsomheden af tekniske kontroller, navnlig hvad angår deres bidrag til en begrænsning af forureningen. Det vil faktisk være op til medlemsstaterne selv at vurdere omkostninger og fordele i lyset af deres individuelle forhold. Der findes dog nyttige data fra Det Forenede Kongerige, som giver et godt billede af omkostningerne for stikprøvekontroller af en vis grundighed, og som giver oplysninger om fordelene ved at gennemføre stikprøvekontroller i tilgift til den årlige tekniske kontrol.

Myndighedernes omkostninger i forbindelse med et program for stikprøvekontroller på vejene kan afledes fra Det Forenede Kongeriges eksempel, hvor det britiske Vehicle Inspectorate hvert år anvender ca. 4 mio. GBP til stikprøvekontrol af erhvervskøretøjer. I alt bruges ca. 12 000 manddage på denne opgave. Det kan være vanskeligt at fremkomme med en omkostningsvurdering for hele Fællesskabet, da det er overladt til den enkelte medlemsstat, hvor intensivt direktivet gennemføres. På grundlag af Det Forenede Kongeriges eksempel er det dog rimeligt at formode, at de samlede omkostninger for Fællesskabet, hvis alle medlemsstater vedtager lignende kontrolprogrammer, ville ligge på ca. 40-60 mio. ECU årligt (baseret på den forudsætning, at der er ca. 10 gange så mange berørte køretøjer i Fællesskabet, og at de gennemsnitlige lønninger er ens).

En vognmands omkostninger skal stå i forhold til vedligeholdelsestilstanden for hans køretøjsflåde, dvs. køretøjer, som tydeligt vedligeholdes dårligt, skal stikprøvekontrolleres oftere end køretøjer, som holdes i god teknisk stand. Selv om det formodes, at vognmænd og myndigheder bruger lige meget tid på kontrollen, erkendes det, at vognmænd også har et produktionstab i form af et standset køretøj. Hvis vognmændenes samlede omkostninger antages at være ca. dobbelt så høje som myndighedernes, udgør de ca. 80-120 mio. ECU årligt. Omkostninger til reparationer og bøder skal også medtages i de samlede omkostninger for vejtransportbranchen. De samlede omkostninger for Fællesskabet som helhed vil være på ca. 120-180 mio. ECU.

4.2 Fordele

Det er muligt at danne sig et nogenlunde skøn over fordelene ved en tilstrækkeligt vedligeholdt køretøjsflåde i form af færre ulykker og mindre forurening samt energibesparelse. En præcis vurdering af, hvor effektiv forbedrede stikprøvekontroller er til at nå frem til en tilstrækkeligt vedligeholdt køretøjsflåde, vil afhænge af den indsats myndighederne er parat til at gøre og den tilstand, som erhvervskøretøjerne på Fællesskabets veje nu er i. Et sådant skøn er derfor forbundet med visse vanskeligheder.

Sikkerhed

Nyere, grundige undersøgelser af antallet af trafikdræbte, hvor lastvogne (HGV) er indblandet gav følgende resultater for en treårig periode:

- HGV er indblandet i flere ulykker med dødelig udgang end man kunne forvente på baggrund af antallet af sådanne køretøjer på vejene eller den afstand, de tilbagelægger
- lidt over 6% af alle HGV havde alvorlige mangler, som bidrog til ulykken eller til trafikofre
- de fleste (to tredjedele) af disse mangler vedrørte defekte bremses på grund af utilstrækkelig vedligeholdelse
- ca. 3,4% af alle dræbte i ulykker med HGV kunne undgås, hvis HGV blev tilstrækkeligt vedligeholdt hele tiden.

Hvis man går ud fra, at HGV er skyld i ca. 20% af de 45 000 trafikofre i Fællesskabet pr. år, og at de 3,4% af disse ofre kunne undgås, så kunne den størst mulige økonomiske besparelse ved at sikre, at køretøjerne altid holdes i en god teknisk stand, medens de færdes på Fællesskabets veje, være på ca. 306 mio. ECU pr. år. Denne besparelse er anslået konservativt udelukkende på grundlag af den skønnede økonomiske omkostning (på 1 mio. ECU) for hvert trafikoffer i Kommissionens meddelelse "Bedre færdselssikkerhed i EU - Et program for 1997-2001".

Erfaringer fra andre former for trafiksikkerhedskontrol kan anvendes til at vurdere, hvorvidt stikprøvekontroller kan medføre en bedre overholdelse af reglerne for køretøjs tekniske tilstand. At dømme efter andre kontrolkampagner vil der være mulighed for at nedbringe overtrædelser af reglerne til det halve. Hvis det kan relateres til forslaget om et program for stikprøvekontrol af erhvervskøretøjer, kunne vedligeholdelsestilstanden forbedres med 50%.

Hvis det antages, at gennemførelsen af stikprøvekontroller realistisk set har potentiale til at forbedre vedligeholdelsen af køretøjsflåden med ca. 50%, vil den økonomiske besparelse ved gennemførelsen udgøre $0,5 \times 306$ mio. ECU/år = 153 mio. ECU.

Man kan derfor trygt gå ud fra, at besparelsen ved eventuel nedbringelse af antallet af ulykker mere end opvejer omkostningerne for de ekstra retlige foranstaltninger. Til disse besparelser kommer desuden en reduktion af luftforureningen og brændstofforbruget, som gennemgås i det følgende.

Miljøfordele

I det første auto/olie-program forsøgte man for første gang at beregne, hvor meget luftforureningen kan nedbringes ved hjælp af kontrol- og vedligeholdelsesforanstaltninger. Finpudsning af beregningerne, herunder integration af de skønnede virkninger af kontrolforanstaltningerne, bliver en af de vigtigste opgaver for det andet auto/olie-program. I det første auto/olie-program nåede man frem til en mulig nedbringelse af partikelemissioner fra dieselmotorer på 10% ved hjælp af et forbedret kontrolprogram. Senest er der gennemført en undersøgelse på Kommissionens vegne, hvori det vurderes, at den mulige reduktion af partikelemissioner fra personvogne og varevogne med dieselmotorer, hvis køretøjsflåden holdes i en god teknisk stand, kunne være op til 25%. Disse skøn kan måske ikke direkte overføres på tungere erhvervskøretøjers emissioner. Udstødningens røgtæthed er uden tvivl tilstrækkelig til at udpege de fleste dårligt vedligeholdte dieselmotorer i den nuværende køretøjsflåde.

Sandsynligvis mindskes ekstraværdien af at kontrollere køretøjers emissioner med de nuværende kontrolprocedurer til måling af dieselmotorers udstødningssasser, efterhånden som køretøjsflåden udskiftes. Derfor er kontrolmyndigheder i hele verden, ikke kun i Fællesskabet, opsatte på at udvikle mere realistiske kontrolmetoder og -udstyr, som kan differentiere mellem emissionerne fra moderne dieselmotorer i drift.

Ikke desto mindre kan de nuværende kontrolteknikker kombineret med en visuel inspektion af et køretøjs emissioner i drift udpege de mest forurenende køretøjer. En

mere effektiv identifikation af sådanne køretøjer bidrager desuden til en bedre brændstoføkonomi.

Det anslås, at en tilstrækkeligt vedligeholdt køretøjsflåde sparer 2% brændstof (svarende til en besparelse på 1 mia. ECU pr. år) og en forholdsmæssig tilsvarende del af CO₂-emissionerne. Hvis man antager, at stikprøvekontrollerne på vejene bare er 50% effektive til at forbedre køretøjsflådens tekniske stand, spares der 1% brændstof, svarende til en besparelse på 500 mio. ECU årligt.

Samlede omkostninger og fordele

Hvis man lægger brændstofbesparelsen og besparelsen ved færre trafikofre sammen, kommer man frem til en skønnet besparelse på ca. 650 mio. ECU. Dette tal omfatter stadig ikke besparelserne i form af mindre miljøforurening. Når det sammenholdes med omkostninger på højst 120 mio. ECU, må det konstateres, at forslaget er lønsomt.

5. Supplement til direktiv 96/96/EF

Direktiv 96/96/EF om teknisk kontrol angiver, hvilke typer køretøjer bør kontrolleres, mindstehyppighed for kontrol (hvert år for lastvogne og busser) samt de dele, der skal kontrolleres. Det beskriver nøjere, hvordan bremses og emissioner skal kontrolleres og angiver præstationskrav (minimum bremsevirkning, udstødningens røgtæthed (for dieselmotorer) osv.).

Direktivforslaget er et nyt fællesskabsinitiativ, som sigter mod en standardisering af den tekniske kontrol for køretøjer, idet der etableres et system for stikprøvekontroller af de mest synlige dele af køretøjets sikkerheds- og miljøbeskyttelses-systemer og -udstyr. Forslaget supplerer derfor direktiv 96/96/EF for så vidt angår køretøjer, der er registreret i medlemsstaten. Dets anvendelsesområde er dog mere omfattende, end det er tilfældet for direktiv 96/96/EF, idet det omfatter alle relevante køretøjer, som færdes på en medlemsstats veje og ikke kun køretøjer, som er registreret i den pågældende medlemsstat.

Metoderne og kravene ved stikprøvekontroller, der er anført i dette direktiv, kan medlemsstaterne også anvende til kontrol af køretøjer fra tredjelande, som færdes på EU's område. Behovet for at sikre et mindsteniveau for sikkerhed og miljøbeskyttelse i hele Fællesskabet berettiger faktisk, at køretøjer fra tredjelande også kontrolleres ved stikprøvekontroller (jf. punkt 7).

6. Hvordan hænger forslaget sammen med Fællesskabets auto/olie-program

Fællesskabets første auto/olie-program lagde betydelig vægt på det bidrag, som tilstrækkelig kontrol og vedligehold kan yde til nedbringelse af emissionerne inden for transportsektoren. Det første auto/olie-program var et trepartsprogram med deltagelse af Kommissionen samt olie- og bilindustrien, som skulle skabe det tekniske grundlag for at formulere forslag til lovgivning om emissionsgrænser for nye køretøjer, brændstofsammensætning samt standarder for teknisk kontrol, der skulle gælde fra år 2000.

Undersøgelsen af luftkvaliteten som led i det første auto/olie-program kom med prognoser for koncentrationen af benzen, CO og NO₂ i syv europæiske byer samt

ozon for hele Europa i perioden 1990 til 2010. Desuden blev virkningen af allerede vedtagne foranstaltninger vedrørende partikelemissioner fra vejtransportsektoren vurderet. Programmet skulle udpege de mest lønsomme foranstaltninger, som kunne gennemføres fra år 2000, med henblik på at nå Fællesskabets mål for luftkvalitet senest år 2010 (hvilket ville give tid til at indføre ny, renere teknologi i køretøjsflåden). Auto/olie-programmet pegede på, at en forbedret teknisk standard for lette køretøjer med dieselmotorer potentielt ville kunne nedbringe partikelemissionerne med 10%.

I modsætning til tidligere, hvor debatten var koncentreret om at forbedre den nuværende lovpligtige tekniske kontrol som fastlagt i direktiv 96/96/EF, står det nu klart, at den største miljøbeskyttelsesgevinst på kort sigt kan fås ved at håndhæve en tilstrækkelig trafiksikkerhed for køretøjer, som bibeholdes hele tiden, og ikke kun én gang hvert år.

Det bør bemærkes, at dette forslag ikke pålægger en strengere tekniske kontrol. Yderligere forslag til forbedring af kontrolteknikker forelægges snart for Kommissionens Udvalg for Tilpasning af Direktiverne til den Videnskabelige og Tekniske Udvikling. I det andet auto/olie-program vil der blive lagt vægt på vurdering af lønsomheden af alternative kontrolprocedurer, som bedre gengiver den faktiske køreadfærd, og teknikker til bestemmelse af partikelemissioner.

For så vidt angår dette forslag, betyder det, at vedligeholdelsestilstanden af et køretøj med dieselmotors emissionsbegrænsende udstyr stadig vurderes ud fra udstødningens røgtæthed. Det anbefales, at myndigheder udtager køretøjer til kontrol på grundlag af deres udstødnings røgtæthed, medens køretøjet kører fuldt lastet.

7. Køretøjer fra tredjelande

Fællesskabslovgivningen indeholder en række bestemmelser, som betyder, at motorkøretøjer (og påhængskøretøjer dertil) frit kan færdes på hele Fællesskabets område. I visse medlemsstater gælder dog stadig bestemmelser i henhold til Wien-konventionen om vejtrafik².

Østrig, Belgien, Danmark, Finland, Frankrig, Tyskland, Grækenland, Italien, Luxembourg og Sverige er parter i denne konvention, som Portugal, Spanien og Det Forenede Kongerige har underskrevet, men aldrig ratificeret, og som Fællesskabet ikke er kontraherende part i.

For de medlemsstater, som er parter i Wien-konventionen, medfører anvendelsen af sikkerhedsbestemmelserne på køretøjer fra tredjelande ikke noget brud på de internationale forpligtelser, som Wien-konventionen pålægger dem. Der kan især henvises til artikel 39, hvori der står at *Ethvert motorkøretøj, ethvert påhængskøretøj og enhver kombination af køretøjer i international trafik skal opfylde kravene i bilag 5 til denne konvention. Det skal også være i god teknisk stand.*

² Konventionen om vejtrafik, Wien, 8. november 1968, omfatter de ændringer, som trådte i kraft den 3. september 1993. De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa.

Bilag 5 giver medlemsstater mulighed for at indføre strengere regler, som ikke er i modstrid med Wien-konventionens bestemmelser.

Hvad angår køretøjers emissioner, er konventionen mindre specifik. I bilag 5 står der under "generelle bestemmelser":

59(a) Et motorkøretøjs mekaniske dele og udstyr må ikke, så vidt muligt det kan undgås, indebære brand- eller eksplosionsfare; ej heller må de forårsage for store emissioner af giftige gasarter og sort udstødningsrøg og for store lugt- eller støjgener.

En ændring af konventionen er dog for nylig blevet anbefalet af ministrene ved FN's regionale konference om transport og miljø i november 1997. Denne ændring omfatter en forordning om kontrol af køretøjers trafiksikkerhed, hvis tekniske indhold er identisk med kontrolmetoderne vedrørende miljøbeskyttelse i direktiv 96/96/EF og derfor med bestemmelserne i bilag II til dette forslag. Derfor kan kravene i dette forslag vedrørende måling af udstødningens røgtæthed anses for at være en målestok for, hvad der er "for store" i henhold til Wien-konventionen.

8. Mulige tilpasninger af kravene ved den tekniske kontrol

Indførelsen af stikprøvekontroller er første skridt bort fra den traditionelle metode, hvor staten kontrollerer vedligeholdelsen af den nationale køretøjsflåde via den lovpligtige tekniske kontrol. Teknologien og vognmændenes praksis ændrer sig, og kontrollen af trafiksikkerheden skal kunne tilpasses disse ændringer. I det følgende fremhæves nogle områder, hvor der kan ske ændringer i fremtiden.

- Der er nedsat en ekspertgruppe, som skal undersøge, hvordan anvendelsen og nøjagtigheden af de nuværende målere til måling af udstødningsgas kan forbedres, og udvikle en metode, der kan udpege alle meget forurenende motorer ved en teknisk kontrol. Desuden undersøger flere myndigheder, hvordan røgprøven ved fri acceleration kan forbedres for at gøre den mere repeterbar og effektiv til at kontrollere emissioner fra udstødningen. Dette arbejde omfatter en undersøgelse af teknikkerne til måling af udstødningsgas, der anvendes i andre lande. Kommissionen evaluerer arbejdet i sammenhæng med det andet auto/olie-program med henblik på at inkorporere anbefalingerne i direktiv 96/96/EF om teknisk kontrol, hvilket også kan medføre ændringer af stikprøvekontrollen.
- Vognmænd, som har gode resultater ved den årlige tekniske kontrol, og som også vedligeholder deres køretøjer tilstrækkeligt resten af året, kunne tildeles et "kvalitetscertifikat" og fritages fra yderligere årlige tekniske kontroller. Det vil så være op til vognmanden at sikre, at hans køretøjer altid holdes i en god teknisk stand.
- Når indbyggede diagnosticeringssystemer (OBD) er blevet almindelige til overvågning af alle vigtige sikkerheds- og miljøfunktioner, kunne kontrollerne ændres fra årlige tekniske kontroller til en kontrol af vognmandens vedligeholdelsesrapporter, eventuelt på grundlag af automatisk fejlfinding og -rapportering for køretøjer hos virksomheden eller via registreringsudstyr på vejene.

Kommissionen erkender, at stikprøvekontroller på vejene for personbiler også ville indebære sikkerheds- og miljømæssige fordele og indbyder medlemsstaterne til at vurdere mulighederne for at indføre sådanne kontroller nationalt. Den fremtidige indførelse af OBD-systemer i personbiler vil også gøre kontrollen på vejene lettere. Der foregår desuden en vurdering af teknikker til fjernovervågning på vejene med henblik på at konstatere, hvor effektive de er til screening og udpegning af de mest forurenende køretøjer. Denne udvikling kan gøre kontrol på vejene af personbiler til en attraktiv mulighed ved bekæmpelse af luftforurening. Disse aspekter undersøges yderligere under det andet auto/olie-program.

9. Konsultation

Ved udarbejdelsen af dette forslag har Kommissionen gennemført drøftelser med medlemsstater, EFTA-lande, CITA, CLEPA, CECRA, EGEA, AIT/FIA, IRU, ACEA, EUROPIA og T&E.

B. Begrundelse for handling på fællesskabsniveau

Nærhedsprincippet

- (a) Hvilke formål har den påtænkte handling set i lyset af EF's forpligtelser?

Forslaget er en foranstaltning, der supplerer ordningen, der er indført med direktiv 96/96/EF som ændret.

Det foreslåede initiativ vil sikre, at erhvervskøretøjer på Fællesskabets veje holdes i en acceptabel sikkerheds- og miljømæssig stand.

- (b) Hører den påtænkte handling under EF's enekompetence, eller er der tale om en kompetence, som EF deler med medlemsstaterne?

Det er en kompetence, som EF deler med medlemsstaterne i henhold til EF-traktatens artikel 75, stk. 1, litra c) og d).

- (c) Hvad er problemets EF-dimension (f.eks. hvor mange medlemsstater berøres heraf, og hvorledes er problemet hidtil blevet behandlet)?

Alle medlemsstater skal allerede efterkomme Rådets direktiv 96/96/EF, som fastsætter jævnlige tekniske kontroller for disse køretøjer.

Gennemførelse af direktivforslagets bestemmelser som national lov vil sikre, at medlemsstaterne håndhæver, at erhvervskøretøjer på deres område holdes i en tilstrækkelig god teknisk stand, uanset om køretøjet anvendes til international transport eller er registreret i en bestemt medlemsstat.

- (d) Kan problemet løses mest effektivt af EF eller af medlemsstaterne?

Under det første auto/olie-program blev kontrol og vedligehold indført som et vigtigt instrument til nedbringelse af emissioner fra vejtransportsektoren.

Et initiativ på fællesskabsniveau er den eneste måde at løse problemet vedrørende utilstrækkeligt vedligehold af køretøjer på Fællesskabets veje.

I tilfælde af alvorlige og gentagne overtrædelser kan de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor køretøjet er registreret eller virksomheden er etableret, blive bedt om at iværksætte passende foranstaltninger for at sikre, at kun trafiksikre køretøjer tages i brug. Hvis den kompetente medlemsstat udfører en vurdering af en virksomheds kontrol- og vedligeholdelsesfaciliteter, underrettes de andre berørte medlemsstater om resultaterne.

- (e) Hvilke yderligere konkrete fordele er forbundet med den handling, EF påtænker, og hvad vil omkostningerne være ved at forholde sig passiv?

Det forudses, at gennemførelsen af stikprøvekontrollerne vil være et incitament til en hurtig forbedring af vedligeholdelsen af erhvervskøretøjer på EU's veje, herunder navnlig for køretøjer fra tredjelande i transit i EU. Forslaget medfører derfor en forbedring af trafiksikkerheden og mindsker miljøpåvirkningen fra transport. De samlede besparelser skønnes at være ca. 650 mio. ECU, medens de samlede omkostninger for hele Fællesskabet anslås til 120-180 mio. ECU. Der er desuden betydelige miljømæssige fordele, som ikke er omregnet til økonomiske besparelser.

- (f) Hvilke handlingsmuligheder har EF (henstilling, finansiel støtte, retsfor skrifter, gensidig anerkendelse osv.)?

Et direktiv synes at være det bedste middel til at realisere målet om fri bevægelighed for erhvervskøretøjer, som holdes i en acceptabel trafiksikker stand. Et direktiv giver mulighed for fleksibilitet i form af en ændring af eksisterende nationale regler snarere end at opgive disse, som det er tilfældet ved en forordning. En henstilling er ikke tilstrækkelig, da der ikke er tale om en bindende retsakt.

- (g) Er det nødvendigt med ensartede forskrifter, eller er det tilstrækkeligt at opstille de generelle mål i et direktiv, som derefter gennemføres af medlemsstaterne?

Vedtagelse af et rådsdirektiv er den rette fremgangsmåde til at etablere de retlige rammer, der sikrer tilstrækkelig sikkerhed, miljøbeskyttelse og konkurrencelighed, samtidig med at metoderne til håndhævelse og gennemførelse af direktivet overlades til den enkelte medlemsstat.

C. Forslagets anvendelsesområde

Direktivforslagets anvendelsesområde omfatter visse køretøjer, som skal til teknisk kontrol i henhold til direktiv 96/96/EF. Disse køretøjer er angivet i bilag 1 til direktiv 96/96/EF:

Kategori 1 - Motorkøretøjer til personbefordring med mere end 8 siddepladser foruden førerens

Kategori 2 - Motorkøretøjer til godstransport med en tilladt totalvægt på over 3500 kg

Kategori 3 - Påhængsvogne og sættevogne med en tilladt totalvægt på over 3500 kg.

D. Forslagets indhold

Artikel 1 beskriver forslagens formål og fastsætter dets anvendelsesområde.

Artikel 2 definerer følgende udtryk:

- køretøj
- stikprøvekontrol
- teknisk kontrol.

Artikel 3 fastlægger en tretrinsprocedure for "målrettede" stikprøvekontroller.

Artikel 4 fastsætter, i hvilket omfang medlemsstater skal gennemføre stikprøvekontroller.

Artikel 5 fastsætter det tekniske indhold af stikprøvekontrollen og konsekvenserne for køretøjer, som ikke godkendes ved kontrollen.

Artikel 6 fastlægger den forpligtelse, hver medlemsstat har, til at underrette andre medlemsstater om vognmænd, som ikke opfylder kravene ved stikprøvekontroller.

Artikel 7 og 8 beskriver den procedure, der skal benyttes af Udvalget for Tilpasning af Direktiverne til den Videnskabelige og Tekniske Udvikling.

Artikel 9 fastsætter nationale sanktionsordninger.

Artikel 10 omfatter bestemmelser vedrørende direktivets gennemførelse som national ret.

Bilag I indeholder en "checkliste" til myndighederne over køretøjer, som skal kontrolleres, samt oplysninger om føreren, hvoraf en kopi gives til føreren.

Bilag II indeholder de tekniske krav ved stikprøvekontroller.

Forslag til
RÅDETS DIREKTIV
om stikprøvekontrol af trafikikkerheden af
erhvervskøretøjer, som færdes inden for Fællesskabet

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 75, stk. 1, litra c) og d),

under henvisning til forslag fra Kommissionen³,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg⁴,

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 189 C og i samarbejde med Europa-Parlamentet⁵, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Den voksende vejtrafik stiller alle medlemsstater over for trafikikkerheds- og miljøproblemer af lignende art og alvor;
- (2) af hensyn til trafikikkerhed, miljøbeskyttelse og loyal konkurrence bør erhvervskøretøjer kun benyttes, hvis de holdes i en god teknisk stand;
- (3) der bør gennemføres stikprøvekontrol uden forskelsbehandling på grundlag af førerens nationalitet eller erhvervskøretøjets registreringsland;
- (4) kontrol af erhvervskøretøjers trafikikkerhed i henhold til Rådets direktiv 96/96/EF af 20. december 1996 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil⁶ sikrer, at disse køretøjer kontrolleres af et godkendt organ hvert år;
- (5) den foreskrevne tekniske kontrol anses ikke for at være tilstrækkelig til at garantere, at de kontrollerede køretøjer er trafikiksikre hele året rundt;
- (6) en effektiv håndhævelse ved hjælp af supplerende målrettet stikprøvekontrol på vejene er en vigtig og omkostningseffektiv foranstaltning til at kontrollere, hvor godt erhvervskøretøjer på vejene vedligeholdes;
- (7) målet for den påtænkte handling - indførelse af en ordning med stikprøvevis kontrol af erhvervskøretøjer, som færdes inden for Fællesskabet - kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne; det kan derfor i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 3 B, bedre opfyldes på fællesskabsplan; i over-

³ EFT C

⁴ EFT C

⁵ EFT C

⁶ EFT L 46 af 17.2.1997, s. 1.

ensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, handler Fællesskabet ved dette direktiv kun i det omfang, det er nødvendigt for at nå dette mål;

- (8) udvælgelsen til kontrol bør foretages på grundlag af en målrettet, etapevis fremgangsmåde, der lægger hovedvægten på at udpege de køretøjer, som har den største sandsynlighed for at være dårligt vedligeholdt, og derved forbedrer myndighedernes operative effektivitet og minimerer omkostninger og tidstab for chauffører og vognmænd;
- (9) Rådet har i forbindelse med drøftelserne af auto/olie-programmet opfordret Kommissionen til at forelægge forslag, som sikrer den samtidige anvendelse af direktiver om typegodkendelseskrav, brændstofkvalitet og tekniske kontrol;
- (10) ved alvorlige og gentagne overtrædelser bør det være muligt at anmode de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor køretøjet er registreret, eller den pågældende virksomhed er etableret, om at træffe passende foranstaltninger; disse myndigheder bør underrette den medlemsstat, der fremsætter en sådan anmodning, om alle opfølgingsforanstaltninger;
- (11) hver medlemsstat bør fastlægge, hvilke sanktioner der skal pålægges i tilfælde af overtrædelse af de bestemmelser, der vedtages med henblik på gennemførelse af dette direktiv -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

1. Ved nærværende direktiv fastlægges ordningen for stikprøvekontrol af trafikssikkerheden af erhvervskøretøjer, som færdes inden for Fællesskabet.
2. Direktivet indskrænker ikke medlemsstaternes ret til, under behørig hensyntagen til EF-retten, at kontrollere køretøjer, som ikke er omfattet af direktivet.

Artikel 2

I dette direktiv forstås ved:

- a) "erhvervskøretøj": motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil som anført i kategori 1, 2 og 3 i bilag I til direktiv 96/96/EF
- b) "stikprøvekontrol": en uanmeldt og dermed uventet kontrol af et erhvervskøretøj, der færdes på en medlemsstats område, som udføres af myndighederne på vejen eller hvor myndighederne finder passende
- c) "teknisk kontrol": kontrol af køretøjets trafikssikkerhed som fastlagt i bilag I til direktiv 96/96/EF.

Artikel 3

1. Første etape af stikprøvekontrollen består i en visuel inspektion af erhvervskøretøjets tekniske tilstand udført af en erfaren motorsagkyndig, medens det kører forbi på vejen.

2. Hvis der under første etape opstår mistanke om, at erhvervskøretøjet er dårligt vedligeholdt, foretages der under anden etape en overfladisk inspektion af det holdende køretøj, herunder kontrol af køretøjets dokumentation, vedrørende dets tekniske tilstand, navnlig bevis for, at erhvervskøretøjet har gennemgået den foreskrevne tekniske kontrol i henhold til artikel 2 i direktiv 96/96/EF eller bevis i henhold til artikel 3, stk. 1, i direktiv 96/96/EF for, at erhvervskøretøjet for nyligt er blevet stikprøvekontrolleret.
3. Hvis dokumentationen ikke giver tilstrækkelig sikkerhed for, at køretøjet er i god teknisk stand, eller hvis den motorsagkyndige stadig har mistanke om, at køretøjet ikke er trafikikkert, går kontrollen videre til tredje etape i overensstemmelse med bilag II.

Artikel 4

1. Medlemsstaterne organiserer passende og jævnlige stikprøvekontrol, som hvert år dækker et stort og repræsentativt udsnit af erhvervskøretøjer i alle kategorier, der er omfattet af dette direktiv.
2. Stikprøvekontrollen udføres på en tilstrækkelig repræsentativ del af vejnettet, således at kontrollen er effektiv.
3. Stikprøvekontrol udføres uden forskelsbehandling på grundlag af førerens nationalitet eller erhvervskøretøjets registreringsland.
4. Medlemsstaterne meddeler hvert andet år Kommissionen antallet af kontrollerede erhvervskøretøjer opdelt efter type og registreringsland, samt oplysninger om de konstaterede mangler.

Artikel 5

1. Medlemsstaterne anvender ved udførelsen af stikprøvekontroller i henhold til dette direktiv checklisten i bilag I. En kopi af denne checkliste udfyldt af den kontrollerende myndighed eller en attest med angivelse af resultaterne af den almindelige tekniske kontrol, som foreskrevet i direktiv 96/96/EF, gives til føreren af køretøjet og vises efter anmodning med henblik på at forenkle eller undgå senere stikprøvekontrol inden for en urimelig kort tidsperiode.
2. Hvis den motorsagkyndige mener, at erhvervskøretøjets vedligeholdelsestilstand er så dårlig, at yderligere undersøgelser er berettigede, kan erhvervskøretøjet underkastes kontrol på et godkendt kontrolcenter i overensstemmelse med artikel 2 i direktiv 96/96/EF.

Hvis det ved en stikprøvekontrol konstateres, at et erhvervskøretøj ikke opfylder kravene i bilag II eller ikke godkendes ved en senere teknisk kontrol på et godkendt kontrolcenter i overensstemmelse med artikel 2 i direktiv 96/96/EF, og derfor må anses for at udgøre en alvorlig risiko for personer i køretøjet eller andre trafikanter, kan erhvervskøretøjet pålægges et øjeblikkeligt køreforbud på offentlige veje.

Artikel 6

1. Medlemsstaterne bistår hinanden ved gennemførelsen af dette direktiv.
2. Alvorlige eller gentagne mangler ved ikke-hjemmehørende personers køretøjer rapporteres til de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor erhvervskøretøjet er registreret eller virksomheden er etableret.

De kompetente myndigheder i den medlemsstat, der har konstateret alvorlige eller gentagne mangler ved ikke-hjemmehørende personers køretøjer, kan anmode de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor erhvervskøretøjet er registreret, eller virksomheden er etableret, om at træffe passende foranstaltninger vedrørende lovovertræderen eller lovovertræderne.

Sidstnævnte kompetente myndigheder meddeler de kompetente myndigheder i den medlemsstat, der konstaterede manglerne ved erhvervskøretøjet, alle foranstaltninger, der træffes vedrørende lovovertræderen eller lovovertræderne.

Artikel 7

Kommissionen vedtager efter proceduren i artikel 8 de ændringer, der er nødvendige for at tilpasse de tekniske krav i bilag II til den tekniske udvikling.

Artikel 8

Kommissionen bistås af udvalget for tilpasning til den tekniske udvikling af direktiver om teknisk kontrol af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, herefter benævnt "udvalget".

Kommissionens repræsentant forelægger udvalget et udkast til de foranstaltninger, der skal træffes. Udvalget afgiver en udtalelse om dette udkast inden for en frist, som formanden kan fastsætte under hensyntagen til det pågældende spørgsmåls hastende karakter, i givet fald ved afstemning.

Udtalelsen optages i mødeprotokollen; derudover har hver medlemsstat ret til at anmode om, at dens holdning indføres i mødeprotokollen.

Kommissionen tager størst muligt hensyn til udvalgets udtalelse. Den underretter udvalget om, hvorledes den har taget hensyn til dets udtalelse.

Artikel 9

Medlemsstaterne fastlægger et sanktionssystem, som skal gælde ved overtrædelse af de forskrifter, de vedtager i medfør af dette direktiv, og træffer de fornødne foranstaltninger til at sikre, at sanktionerne anvendes. De således vedtagne sanktioner skal være effektive og stå i rimeligt forhold til overholdelsen og have en afskrækkende virkning. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen de relevante bestemmelser senest på den i artikel 10, stk. 1, første afsnit, anførte dato og meddeler alle efterfølgende ændringer snarest muligt.

Artikel 10

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 31. december 1998. De underretter straks Kommissionen herom.

Når medlemsstaterne vedtager disse love og administrative bestemmelser, skal de indeholde en henvisning til dette direktiv, eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.

Medlemsstaterne anvender disse love og administrative bestemmelser fra den 1. juli 1999.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 11

Direktivet træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i De Europæiske Fælleskabers Tidende.

Artikel 12

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Rådets vegne

Formand

CHECKLISTE

1. Kontrolsted..... 2. Dato..... 3. Tid.....
4. Køretøjets nationalitetsmærke og registreringsnummer 5. Påhængs-/sættevogns nationalitetsmærke og registreringsnummer.....
6. Køretøjstype
- Lastvogn (mere end 12 t)¹
- Lastvognstog² Leddelt køretøj med platform³
- Bus⁴ Minibus⁵ Let erhvervskøretøj (3,5-12 t)⁶
7. Virksomhed, der udfører transporten/adresse.....
.....
8. Nationalitet.....
9. Fører.....
10. Afsender, adresse, indladningssted.....
11. Modtager, adresse, aflæsningssted.....
12. Bruttovægt (erhvervskøretøjer).....

Køretøjspecifikationer i overensstemmelse med direktiv 70/156/EØF:

- ¹ Motorkøretøjer med mindst fire hjul, som anvendes til godstransport, med en totalvægt på mindst 12 ton (klasse N3)
- ² Kombinationer af motorkøretøjer til godstransport, med en totalvægt på mindst 3,5 ton (klasse N2 og N3) med påhængskøretøj (klasse O)
- ³ Trækkende køretøj beregnet til at trække en sættevogn
- ⁴ Motorkøretøjer med mindst fire hjul, som anvendes til passagertransport og har mere end 8 siddepladser foruden førerens (klasse M2 og M3)
- ⁵ Motorkøretøjer med mindst fire hjul, som anvendes til passagertransport og har (mere end 5 men) højst 8 siddepladser foruden førerens (klasse M1)
- ⁶ Motorkøretøjer med mindst fire hjul, som anvendes til godstransport, med en totalvægt på mindst 3,5 ton, men højst 12 ton (klasse N2).

13. Årsag til nægtet godkendelse:

- Bremsesystem og komponenter
- Styreapparat
- Lamper, lygter og lyssignaler
- Hjul/nav/dæk
- udstødningssystem
- Røgtæthed (diesel)
- gasformige emissioner (benzin)

14. Andet/bemærkninger

15. Kontrol udført af myndighed/inspektør

16. Kontrolresultat

- godkendt
- godkendt med små mangler
- alvorlige mangler
- køreforbud

Inspektørs underskrift/titel

Tekniske krav ved stikprøvekontrol

Erhvervskøretøjer, som defineret i artikel 2, skal holdes i en stand, som myndighederne anser for at være trafiksikker.

Kontrolpunkterne omfatter også punkter, der anses for vigtige for køretøjets sikre og miljøvenlige drift. Foruden enkle funktionskontroller (lygter, lyssignaler, dækkenes tilstand osv.), udføres der særlig kontrol og/eller inspektion af køretøjets bremsesystem og emissioner således:

1. Bremsesystem

Det kræves, at hver enkelt del af bremsesystemet og dets betjeningsanordninger holdes i god og funktionsdygtig stand samt er korrekt justeret.

Køretøjets bremsesystem skal kunne præstere følgende tre bremsefunktioner:

- (a) På motorkøretøjer og påhængskøretøjer og sættevogne dertil skal der være en driftsbremse, som kan standse køretøjet på en sikker, hurtig og virksom måde under alle lastningsforhold og uanset vejens stigning eller fald.
- (b) På motorkøretøjer og påhængskøretøjer og sættevogne dertil skal der være en parkeringsbremse som kan holde køretøjet stationært under alle lastningsforhold og uanset vejens stigning eller fald, idet de virksomme bremsekomponenter fastholdes i bremsestilling ad rent mekanisk vej.
- (c) På motorkøretøjer skal der være en sekundær (nød-) bremse, som kan standse køretøjet under alle lastningsforhold inden for en rimelig afstand, hvis driftsbremsen svigter.

Hvis der opstår tvivl om et køretøjs vedligeholdelsestilstand, kan kontrolmyndighederne kontrollere køretøjets bremsevirkning i henhold til enkelte eller alle bestemmelser i punkt I i bilag II til direktiv 96/96/EF.

2. Udstødning**2.1 Emissioner fra udstødningssystemet****2.1.1 Motorkøretøjer, der er udstyret med motor med styret tænding (benzinmotor)**

- a) *Hvis udstødningen ikke kontrolleres af et avanceret emissionskontrollsystem, såsom en trevejskatalysator med lambdasonde:*
 - 1. Visuel inspektion af udstødningssystemet med henblik på en kontrol af, at der ikke findes nogen utætheder.
 - 2. Visuel inspektion af emissionskontrollsystemet, hvis et sådant forefindes, med henblik på en kontrol af, at det nødvendige udstyr forefindes.

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

Udstødningsgassens maksimalt tilladte CO-indhold skal svare til det, der er angivet af motorkøretøjsproducenten. 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:

- for køretøjer, der er registreret eller taget i brug første gang mellem den dato, hvor medlemsstaterne krævede, at køretøjerne skulle være i overensstemmelse med direktiv 70/220/EØF⁷, og den 1. oktober 1986: CO - 4,5 volumenprocent
- for køretøjer, der er registreret eller taget i brug første gang efter den 1. oktober 1986: CO - 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 der ikke findes nogen utætheder, og at alle dele er komplette.
2. Visuel inspektion af emissionskontrollsystemet med henblik på konstatering af, at det nødvendige udstyr forefindes.
3. Bestemmelse af effektiviteten af køretøjets emissionskontrollsystem ved måling af lambdaværdien og CO-indholdet af udstødningsgassen i overensstemmelse med punkt 4 eller i overensstemmelse med de af fabrikanten 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.

- Måling ved tomgangshastighed:

Udstødningsgassens maksimalt tilladte CO-indhold svarer til det, der er angivet af motorkøretøjsfabrikanten. Hvis disse oplysninger ikke foreligger, må det maksimalt tilladte CO-indhold ikke overstige 0,5 volumenprocent.

⁷ Rådets direktiv 70/220/EØF af 20. marts 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af udstødningsgas fra køretøjsmotorer med styret tænding (EFT L 76 af 9.3.1970, s. 1) og berigtigelse (EFT L 81 af 11.4.1970, s. 15).

- Måling ved et højere tomgangsomdrejningstal med ubelastet motor, idet motorens omdrejningstal mindst skal være 2000 min⁻¹.

CO indhold: må ikke overstige 0,3 volumenprocent.

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

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

Måling af udstødningsgassens røgtæthed ved et højere omdrejningstal, (ubelastet, dvs. motoren accelereres fra tomgangsomdrejningstallet op til det højeste regulerede omdrejningstal). Røgtæthedsniveauet må ikke overstige det niveau, der er angivet på skiltet i overensstemmelse med direktiv 72/306/EØF⁸. Hvis disse oplysninger ikke foreligger, eller hvis medlemsstaternes kontrolmyndigheder beslutter sig til ikke at anvende denne referenceværdi, må følgende grænseværdier for den maksimale absorptionskoefficient ikke overskrides:

- indsugningsdieselmotorer: 2,5 m⁻¹,
- turboladede dieselmotorer: 3,0 m⁻¹

eller tilsvarende værdier, hvis der anvendes en anden form for udstyr end det, der anvendes ved EF-typegodkendelsen.

Køretøjer, der er registreret eller taget i brug første gang inden 1. januar 1980, er fritaget for at opfylde disse krav.

2.1.3. 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.

- 2.2 Hvis det forefindes, kontrol af funktionen af det indbyggede diagnosticeringssystem (OBD) til overvågning af emissioner.

⁸ Rådets direktiv 72/306/EØF af 2. august 1972 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod emissionen af forurenende stoffer fra dieselmotorer til fremdrift af køretøjer (EFT L 190 af 20.8.1972, s. 1).

ISSN 0254-1459

KOM(98) 117. endelig udg.

DOKUMENTER

DA

07 10 11 02

Katalognummer: CB-CO-98-165-DA-C

ISBN 92-78-32074-9

Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer
L-2986 Luxembourg