ΟΔΗΓΙΑ 2003/27/ΕΚ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 3ης Απριλίου 2003

για την προσαρμογή της οδηγίας 96/96/ΕΚ στην τεχνική πρόοδο όσον αφορά τις δοκιμές των εκπομπών καυσαερίων των μηχανοκίνητων οχημάτων

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

την οδηγία 96/96/ΕΚ του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 2001, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους ([1]), όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 2001/11/ΕΚ της Επιτροπής ([2]), και ιδίως το άρθρο 7 παράγραφος 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Στα προγράμματα Auto-Oil, τα οποία άρχισαν το 1992 ως αναλυτική βάση για τον καθορισμό των προτύπων εκπομπών των οχημάτων και των προτύπων ποιότητας των καυσίμων για το έτος 2000 και εφεξής, για να επιτευχθούν οι στόχοι ποιότητας του αέρα με μείωση ιδίως των εκπομπών από τις οδικές μεταφορές, βασικός παράγοντας των επιπτώσεων της κυκλοφορίας στην ποιότητα του αέρα θεωρείται το πρότυπο συντήρησης των μηχανοκινήτων οχημάτων.

(2) Η οδηγία 96/96/ΕΚ προδιαγράφει τις δοκιμές που πρέπει να διενεργούνται κατά τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο για να διαπιστώνεται εάν οι εκπομπές τόσο από βενζινοκίνητα, όσο και από πετρελαιοκίνητα οχήματα παραμένουν εντός των αποδεκτών ορίων.

(3) Η Επιτροπή συνέστησε μια ομάδα εργασίας από εμπειρογνώμονες της διεθνούς επιτροπής ελέγχου μηχανοκίνητων οχημάτων (CITA) και άλλων σχετικών οργανισμών, η οποία συνεδρίασε κατά τη διάρκεια του 2000. Η ομάδα εξέτασε τις επιλογές μεταβολής των ορίων για τις δοκιμές εκπομπών που προδιαγράφουν η οδηγία 96/96/ΕΚ και η οδηγία 2000/30/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Ιουνίου 2000, για τον καθ' οδόν τεχνικό έλεγχο των οχημάτων εμπορικής χρήσεως που κυκλοφορούν στην Κοινότητα ([3]), προκειμένου να προσδιορίσει εάν είναι δυνατόν να επιτευχθούν μεγαλύτερα περιβαλλοντικά οφέλη. Η ομάδα κατέληξε ότι τα σημερινά προδιαγραφόμενα όρια είναι πολύ ανώτερα εκείνων που μπορεί να επιτύχει στην πράξη ένα όχημα εφόσον συντηρείται σωστά: τα σημερινά όρια δεν είναι επομένως τόσο αποτελεσματικά όσο θα έπρεπε για να διευκολυνθεί ο εντοπισμός των οχημάτων που προκαλούν μεγάλες εκπομπές, π.χ. οχήματα των οποίων οι εκπομπές καυσαερίων είναι τουλάχιστον 50 % περισσότερες από τις προσδοκώμενες για ένα σωστά συντηρούμενο όχημα.

(4) Η επιτροπή για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους, η οποία έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 8 της οδηγίας 96/96/ΕΚ, συμφωνεί με τα μέτρα που προβλέπει η παρούσα οδηγία,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Το παράρτημα ΙΙ της οδηγίας 96/96/ΕΚ τροποποιείται όπως ορίζεται στο παράρτημα της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 2

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που απαιτούνται για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία το αργότερο έως την 1η Ιανουαρίου 2004. Ενημερώνουν αμέσως σχετικά την Επιτροπή.

Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι διατάξεις που θεσπίζουν σχετικά να περιέχουν ή να συνοδεύονται κατά την επίσημη δημοσίευσή τους από παραπομπή στην παρούσα οδηγία. Ο τρόπος της παραπομπής καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εσωτερικού δικαίου που θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 3

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 4

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 3 Απριλίου 2003.

Για την Επιτροπή

Loyola DE PALACIO

Αντιπρόεδρος

([1]) ΕΕ L 46 της 17.2.1997, σ. 1.
([2]) ΕΕ L 48 της 17.2.2001, σ. 20.
([3]) ΕΕ L 203 της 10.8.2000, σ. 1.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Το τέταρτο εδάφιο του σημείου 7.10 του παραρτήματος ΙΙ της οδηγίας 96/96/ΕΚ αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«— ελέγχεται εάν στην πράξη οι διατάξεις περιορισμού της ταχύτητας εμποδίζουν τα οχήματα που αναφέρονται στα άρθρα 2 και 3 της οδηγίας 92/6/ΕΟΚ να υπερβαίνουν τις προδιαγραφόμενες τιμές.»

Το σημείο 8.2 του παραρτήματος ΙΙ της οδηγίας 96/96/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

«8.2. Εκπομπές καυσαερίων

8.2.1. Μηχανοκίνητα οχήματα με κινητήρα επιβαλλόμενης ανάφλεξης (βενζινοκινητήρας)

α) Όταν οι εκπομπές δεν ρυθμίζονται από προηγμένο σύστημα ελέγχου των εκπομπών, όπως τριοδικό καταλυτικό μετατροπέα κλειστού κυκλώματος ελεγχόμενο με αισθητήρα λάμδα:

1. Οπτική εξέταση του συστήματος εξάτμισης για να ελεγχθεί εάν το σύστημα είναι πλήρες και εάν υπάρχουν διαρροές.

2. Οπτική εξέταση του εκ κατασκευής εξοπλισμού ελέγχου των εκπομπών, εφόσον υπάρχει, για να ελεγχθεί εάν το σύστημα είναι πλήρες και σε καλή κατάσταση και εάν υπάρχουν διαρροές.

Ύστερα από κάποιο εύλογο χρονικό διάστημα που απαιτείται για να φθάσει ο κινητήρας στην κανονική κατάσταση λειτουργίας (λαμβανομένων υπόψη των συστάσεων του κατασκευαστή), μετράται σε κατάσταση βραδυπορείας του κινητήρα (χωρίς φορτίο) η περιεκτικότητα των εκπομπών σε μονοξείδιο του άνθρακα (CO).

Η μέγιστη επιτρεπόμενη περιεκτικότητα των καυσαερίων σε CO είναι εκείνη που ορίζει ο κατασκευαστής του οχήματος. Σε περίπτωση που δεν είναι γνωστό το δεδομένο αυτό ή όταν οι αρμόδιες υπηρεσίες των κρατών μελών αποφασίζουν να μην χρησιμοποιήσουν το εν λόγω δεδομένο ως τιμή αναφοράς, η περιεκτικότητα των καυσαερίων σε CO δεν πρέπει να υπερβαίνει:

i) για τα οχήματα που ταξινομήθηκαν ή τέθηκαν σε κυκλοφορία για πρώτη φορά στο χρονικό διάστημα μεταξύ της ημερομηνίας από την οποία τα κράτη μέλη απαιτούν τα οχήματα αυτά να είναι σύμφωνα προς την οδηγία 70/220/ΕΟΚ (*) και 1ης Οκτωβρίου 1986: CO — 4,5 % κατ' όγκο,

ii) για τα οχήματα που ταξινομήθηκαν ή τέθηκαν σε κυκλοφορία για πρώτη φορά μετά την 1η Οκτωβρίου 1986: CO — 3,5 % κατ' όγκο.

β) Όταν οι εκπομπές καυσαερίων ρυθμίζονται από κάποιο προηγμένο σύστημα ελέγχου των εκπομπών, όπως τριοδικό καταλυτικό μετατροπέα ελεγχόμενο με αισθητήρα λάμδα:

1. Οπτική εξέταση του συστήματος εξάτμισης για να ελεγχθεί εάν το σύστημα είναι πλήρες και σε καλή κατάσταση και εάν υπάρχουν διαρροές.

2. Οπτική εξέταση του εκ κατασκευής εξοπλισμού ελέγχου των εκπομπών, εφόσον υπάρχει, για να ελεγχθεί εάν το σύστημα είναι πλήρες και σε καλή κατάσταση και εάν υπάρχουν διαρροές.

3. Προσδιορισμός της απόδοσης του συστήματος ελέγχου των εκπομπών του οχήματος, με μέτρηση της τιμής λάμδα και της περιεκτικότητας των καυσαερίων σε CO σύμφωνα με το τμήμα 4 ή σύμφωνα με τις διαδικασίες που προτείνει ο κατασκευαστής και έχουν γίνει δεκτές κατά την έγκριση τύπου. Για κάθε δοκιμή, ο κινητήρας του οχήματος πρέπει να φθάσει στην κανονική κατάσταση λειτουργίας σύμφωνα με τις συστάσεις του κατασκευαστή.

4. Εκπομπές στο σωλήνα εξάτμισης — οριακές τιμές

Η μέγιστη επιτρεπόμενη περιεκτικότητα των καυσαερίων σε CO είναι εκείνη που καθορίζει ο κατασκευαστής του οχήματος. Σε περίπτωση που το δεδομένο αυτό δεν είναι γνωστό, η περιεκτικότητα των καυσαερίων σε CO δεν πρέπει να υπερβαίνει:

i) Μέτρηση με τον κινητήρα σε βραδυπορεία:

Η μέγιστη επιτρεπόμενη περιεκτικότητα των καυσαερίων σε CO δεν πρέπει να υπερβαίνει το 0,5 % κατ' όγκο και για τα οχήματα που έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τις οριακές τιμές της στήλης Α ή Β του πίνακα στο τμήμα 5.3.1.4 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 98/69/ΕΚ (**) ή μεταγενέστερα, η μέγιστη περιεκτικότητα σε CO δεν πρέπει να υπερβαίνει το 0,3 % κατ' όγκο. Όταν δεν είναι δυνατή η αναγνώριση σύμφωνα με την οδηγία 70/220/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 98/69/ΕΚ, τα ανωτέρω εφαρμόζονται στα οχήματα που ταξινομήθηκαν ή τέθηκαν για πρώτη φορά σε κυκλοφορία μετά την 1η Ιουλίου 2002.

ii) Μέτρηση με υψηλές στροφές βραδυπορεία (χωρίς φορτίο), οι στροφές του κινητήρα πρέπει να είναι τουλάχιστον 2 000 ΣΑΛ:

Μέγιστη περιεκτικότητα σε CO: 0,3 % κατ' όγκο και για τα οχήματα που έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τις οριακές τιμές της στήλης Α του πίνακα στο τμήμα 5.3.1.4 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 98/69/ΕΚ ή μεταγενέστερα, η μέγιστη περιεκτικότητα σε CO δεν πρέπει να υπερβαίνει το 0,2 % κατ' όγκο. Όταν δεν είναι δυνατή η αναγνώριση σύμφωνα με την οδηγία 70/220/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 98/69/ΕΚ, τα ανωτέρω εφαρμόζονται στα οχήματα που ταξινομήθηκαν ή τέθηκαν για πρώτη φορά σε κυκλοφορία μετά την 1η Ιουλίου 2002.

Λάμδα: 1 ± 0,03 ή όπως προβλέπουν οι προδιαγραφές του κατασκευαστή.

iii) Για μηχανοκίνητα οχήματα με ενσωματωμένα συστήματα διάγνωσης (OBD) σύμφωνα με την οδηγία 70/220/ΕΟΚ (όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 98/69/ΕΚ και τις επακόλουθες τροποποιήσεις της), τα κράτη μέλη μπορούν, εναλλακτικά προς τη δοκιμή που ορίζεται στο σημείο i), να προσδιορίζουν την ορθή λειτουργία του συστήματος εκπομπών με κατάλληλη ανάγνωση της διάταξης OBD και ταυτόχρονο έλεγχο της ορθής λειτουργίας του συστήματος OBD.

8.2.2. Μηχανοκίνητα οχήματα με πετρελαιοκινητήρα (ανάφλεξη διά συμπιέσεως)

α) Μέτρηση της θολερότητας των καυσαερίων κατά την ελεύθερη επιτάχυνση του κινητήρα (χωρίς φορτίο από την ταχύτητα βραδυπορείας έως την ταχύτητα στην οποία ανακόπτεται η παροχή καυσίμου) με το μοχλό ταχυτήτων στο νεκρό σημείο και το συμπλέκτη συμπλεγμένο.

β) Προετοιμασία του οχήματος:

1. Τα οχήματα μπορούν να υποβάλλονται σε δοκιμή χωρίς προετοιμασία, μολονότι για λόγους ασφαλείας πρέπει να ελέγχεται εάν έχει θερμανθεί ο κινητήρας και εάν είναι σε εν γένει ικανοποιητική κατάσταση από μηχανολογική άποψη.

2. Εξαιρέσει όσων προδιαγράφονται στο στοιχείο δ) σημείο 5 κατωτέρω, δεν απορρίπτεται κανένα όχημα εκτός εάν έχει υποβληθεί σε προετοιμασία σύμφωνα με τις κατωτέρω απαιτήσεις.

i) Ο κινητήρας πρέπει να έχει θερμανθεί πλήρως, επί παραδείγματι η θερμοκρασία του ελαίου του κινητήρα, όταν μετράται με καθετήρα στο σωλήνα στάθμης του ελαίου, πρέπει να είναι τουλάχιστον 80 °C, ή χαμηλότερη, εφόσον αυτή είναι η φυσιολογική θερμοκρασία λειτουργίας, ή η θερμοκρασία του συγκροτήματος του κινητήρα, όταν μετράται με τη στάθμη της υπερέρυθρης ακτινοβολίας, να είναι τουλάχιστον ισοδύναμη. Εάν, λόγω του σχήματος του οχήματος, η μέτρηση αυτή είναι πρακτικά αδύνατη, η φυσιολογική θερμοκρασία λειτουργίας του κινητήρα μπορεί να επιτευχθεί με άλλα μέσα, π.χ. με τη λειτουργία του ανεμιστήρα του κινητήρα.

ii) Το σύστημα εξάτμισης πρέπει να έχει καθαρισθεί με τουλάχιστον τρεις κύκλους ελεύθερης επιτάχυνσης ή με άλλη ανάλογη μέθοδο.

γ) Διαδικασία δοκιμής:

1. Οπτική εξέταση του εκ κατασκευής εξοπλισμού ελέγχου των εκπομπών, εφόσον υπάρχει, για να ελεγχθεί εάν το σύστημα είναι πλήρες και σε καλή κατάσταση και εάν υπάρχουν διαρροές.

2. Ο κινητήρας, και ο τυχόν υπερτροφοδότης, πρέπει να είναι σε κατάσταση βραδυπορείας πριν από την έναρξη κάθε κύκλου ελεύθερης επιτάχυνσης. Για τα βαρέα πετρελαιοκίνητα οχήματα, αυτό σημαίνει αναμονή επί τουλάχιστον 10 δευτερόλεπτα από την άφεση του επιταχυντή.

3. Κατά την έναρξη κάθε κύκλου ελεύθερης επιτάχυνσης πρέπει το ποδόπληκτρο του επιταχυντή να πιέζεται πλήρως και γρήγορα (σε χρόνο κάτω του 1 δευτερολέπτου), βαθμιαία και όχι απότομα ώστε να επιτευχθεί η μέγιστη παροχή από την αντλία έγχυσης.

4. Κατά τη διάρκεια κάθε κύκλου ελεύθερης επιτάχυνσης, ο κινητήρας πρέπει να φθάνει την ταχύτητα αποκοπής ή, στα οχήματα με αυτόματη μετάδοση της κίνησης, την ταχύτητα που προδιαγράφει ο κατασκευαστής ή εφόσον δεν διατίθενται τα δεδομένα αυτά, τα 2/3 της ταχύτητας αποκοπής, πριν αφεθεί ο επιταχυντής. Αυτό μπορεί να ελεγχθεί π.χ. με παρακολούθηση της ταχύτητας του κινητήρα ή με την πάροδο ικανού χρόνου μεταξύ αρχικής ενεργοποίησης του επιταχυντή και άφεσής του, ο οποίος στην περίπτωση των οχημάτων των κατηγοριών 1 και 2 του παραρτήματος 1 πρέπει να είναι τουλάχιστον 2 δευτερόλεπτα.

δ) Οριακές τιμές

1. Η συγκέντρωση δεν πρέπει να υπερβαίνει εκείνη που αναγράφεται στην πινακίδα σύμφωνα με την οδηγία 72/306/ΕΟΚ (***).

2. Σε περίπτωση που το δεδομένο αυτό δεν είναι γνωστό ή όταν οι αρμόδιες υπηρεσίες των κρατών μελών αποφασίσουν να μην το χρησιμοποιήσουν ως τιμή αναφοράς, το επίπεδο συγκέντρωσης δεν πρέπει να υπερβαίνει εκείνο που προδιαγράφεται από τον κατασκευαστή ή τις ακόλουθες οριακές τιμές του συντελεστή απορρόφησης:

Μέγιστος συντελεστής απορρόφησης για:

— πετρελαιοκινητήρες με φυσική αναρρόφηση = 2,5 m^{-1},

— πετρελαιοκινητήρες με υπερπλήρωση = 3,0 m^{-1},

— το όριο των 1,5 m^{-1} ισχύει για τα κάτωθι οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου σύμφωνα με τις οριακές τιμές της:

α) στήλης Β του πίνακα στο τμήμα 5.3.1.4 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 98/69/ΕΚ — (Ελαφρά πετρελαιοκίνητα οχήματα επαγγελματικής χρήσης-Euro4)·

β) στήλης Β1 των πινάκων στο τμήμα 6.2.1 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 88/77/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 1999/96/ΕΚ (****) — (Βαρέα πετρελαιοκίνητα οχήματα επαγγελματικής χρήσης-Euro4)·

γ) στήλης Β2 των πινάκων στο τμήμα 6.2.1 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 88/77/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 1999/96/ΕΚ — (Βαρέα πετρελαιοκίνητα οχήματα επαγγελματικής χρήσης-Euro5)·

δ) στήλης C των πινάκων στο τμήμα 6.2.1 του παραρτήματος I της οδηγίας 88/77/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 1999/96/ΕΚ — Βαρέα οχήματα επαγγελματικής χρήσης-ΕΕV)

ή τις οριακές τιμές σε μεταγενέστερες τροποποιήσεις της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 98/69/ΕΚ, ή τις οριακές τιμές σε μεταγενέστερες τροποποιήσεις της οδηγίας 88/77/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 1999/96/ΕΚ, ή τιμές ισοδύναμες αν χρησιμοποιείται άλλου τύπου μηχανή από εκείνη που χρησιμοποιείται για τον έγκριση τύπου ΕΚ.

Όταν δεν είναι δυνατή η αναγνώριση σύμφωνα με το τμήμα 5.3.1.4 του παραρτήματος I της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 98/69/ΕΚ, ή με το τμήμα 6.2.1 του παραρτήματος I της οδηγίας 88/77/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 1999/96/ΕΚ, τα ανωτέρω εφαρμόζονται στα οχήματα που θα ταξινομηθούν ή θα τεθούν για πρώτη φορά σε κυκλοφορία μετά την 1η Ιουλίου 2008.

3. Τα οχήματα που ταξινομήθηκαν ή τέθηκαν σε κυκλοφορία για πρώτη φορά πριν από την 1η Ιανουαρίου 1980 απαλλάσσονται των απαιτήσεων αυτών.

4. Όχημα απορρίπτεται μόνον εφόσον η μέση αριθμητική τιμή τριών τουλάχιστον κύκλων ελεύθερης επιτάχυνσης, υπερβαίνει την οριακή τιμή. Για τον υπολογισμό επιτρέπεται να απορριφθούν μετρήσεις που παρεκκλίνουν σημαντικά από τη μετρηθείσα μέση τιμή ή το αποτέλεσμα οιουδήποτε άλλου στατιστικού υπολογισμού που λαμβάνει υπόψη τη σκέδαση των μετρήσεων. Τα κράτη μέλη μπορούν να περιορίσουν τον αριθμό των κύκλων δοκιμής.

5. Επίσης για να αποφεύγονται άσκοπες δοκιμές, τα κράτη μέλη μπορούν, κατά παρέκκλιση των διατάξεων του τμήματος 2.2 στοιχείο δ) σημείο 4, να εγκρίνουν τα οχήματα στα οποία μετρήθηκαν τιμές σημαντικά κατώτερες των οριακών τιμών ύστερα από λιγότερους από τρεις κύκλους ελεύθερης επιτάχυνσης ή μετά τους κύκλους καθαρισμού (ή άλλης ισοδύναμης μεθόδου) που προδιαγράφονται στο τμήμα 2.2 στοιχείο δ) σημείο 2ii). Επίσης για να αποφεύγονται άσκοπες δοκιμές, τα κράτη μέλη μπορούν, κατά παρέκκλιση των διατάξεων του τμήματος 2.2 στοιχείο δ) σημείο 4, να εγκρίνουν τα οχήματα στα οποία μετρήθηκαν τιμές σημαντικά κατώτερες των οριακών τιμών μετά από λιγότερους από τρεις κύκλους ελεύθερης επιτάχυνσης ή μετά τους κύκλους καθαρισμού (ή άλλης ισοδύναμης μεθόδου) που προδιαγράφονται στο τμήμα 2.2 στοιχείο δ) σημείο 2ii).

8.2.3. Εξοπλισμός δοκιμών

Οι εκπομπές των οχημάτων ελέγχονται με τη βοήθεια συσκευών που επιτρέπουν να εξακριβώνεται η τήρηση των οριακών τιμών που ορίζονται ή αναφέρονται από τον κατασκευαστή.

8.2.4. Στην περίπτωση που, κατά την έγκριση τύπου ΕΚ, τα οχήματα ορισμένου τύπου δεν μπόρεσαν να ανταποκριθούν στις οριακές τιμές που ορίζει η παρούσα οδηγία, τα κράτη μέλη μπορούν να ορίσουν ανώτερες τιμές για τα εν λόγω οχήματα με βάση αποδείξεις που προσκομίζει ο κατασκευαστής. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή η οποία με τη σειρά της ενημερώνει τα υπόλοιπα κράτη μέλη.

(*) ΕΕ L 76 της 9.3.1970, σ. 1.
(**) ΕΕ L 350 της 28.12.1998, σ. 1.
(***) ΕΕ L 190 της 20.8.1972, σ. 1.
(****) ΕΕ L 44 της 16.2.2000, σ. 1.»