



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 08.09.1995
KOM(95) 415 endelig udg.

95/0226 (SYN)

Forslag til

RÅDETS DIREKTIV

OM INDBYRDES TILNÆRMELSE AF MEDLEMSSTATERNES LOVGIVNING
OM TEKNISK KONTROL MED MOTORKØRETØJER
OG PÅHÆNGSKØRETØJER DERTIL

(kodifikation med ændringer)

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

A. GENERELT

1. Direktiv 77/143/EØF¹⁾, senest ændret ved Kommissionens direktiv 94/23/EF²⁾, omhandler teknisk kontrol med motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil (dvs. busser, lastbiler, påhængs- og sættevogne, hyrevogne, ambulancer, varebiler og personbiler). Det er fastsat, hvor hyppigt kontrollen skal finde sted, og hvilke punkter kontrollen skal omfatte.
2. Det er ved direktiv 92/6/EØF³⁾ fastsat, at der obligatorisk skal være monteret og anvendes hastighedsbegrænsende anordninger i visse klasser af motorkøretøjer i Fællesskabet.
3. Nærværende forslag omfatter ændring af direktiv 77/143/EØF hvad angår følgende:
 - * Der indføres effektiv regelmæssig kontrol med hastighedsbegrænsende anordninger i bestemte kategorier af lastbiler og busser⁴⁾, som skal sikre, at den harmoniserede maksimale hastighed, de monterede hastighedsbegrænsende anordninger i de pågældende køretøjer er indstillet til, ikke kan overskrides, og at anordningerne fungerer korrekt.
 - * Situationen for køretøjer af historisk interesse afklares. Skønt sådanne køretøjer er omfattet af bestemmelserne i artikel 2, stk. 3, i direktiv 77/143/EØF, bør medlemsstaterne have ret til at fastsætte deres egne krav for alle egenskaber, ikke blot bremsevirkningen.
 - * Kategori 4 (hyrevogne og ambulancer) overføres fra venstre til højre kolonne (kategori 5 og 6) i bilag II.

Samtidig benyttes lejligheden til at kodificere⁵⁾ den flere gange ændrede tekst til direktiv 77/143/EØF.

Af denne årsag er den officielle kodifikation erstattet med ændringer som er indarbejdet i den samlede tekst.

1) EFT nr. L 47 af 18.2.1977, s. 47.

2) EFT nr. L 147 af 14.6.1994, s. 6.

3) EFT nr. L 57 af 2.3.1992, s. 27.

4) Indeholdt i Kommissionens lovgivningsprogram (punkt 215) for 1994.

5) Indeholdt i Kommissionens lovgivningsprogram (bilag II) for 1994.

B. BEGRUNDELSE FOR EN FORANSTALTNING PÅ EF-PLAN

I. Nærhedsprincippet

a. *Hvilke formål har den påtænkte handling set i lyset af EF's forpligtelser?*

Der er behov for

- * at kunne foretage inspektion af hastighedsbegrænsende anordninger, som obligatorisk skal monteres og anvendes i lastbiler over 12 ton og busser over 10 t pr. 1. januar 1994
- * at sikre, at køretøjerne er færdselssikkerhedsmæssigt tilfredsstillende justeret og vedligeholdt
- * at undgå, at konkurrencen mellem transportvirksomhederne forvrides som følge af forskelligheder i den tekniske kontrol i medlemsstaterne.

Samtidig er der behov for at afklare retsstillingen ved at erstatte det flere gange ændrede direktiv 77/143/EØF om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil med en samlet tekst.

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

Kompetencen deles med medlemsstaterne, idet der er tale om en harmoniseringsforanstaltning baseret på traktatens artikel 75, stk. 1, litra c.

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

Uden en fælles standard, der gælder i alle medlemsstaterne, vil hastighedsbegrænsende anordninger ikke blive kontrolleret eller blive kontrolleret på grundlag af nationale bestemmelser, som uvægerligt vil være forskellige fra én medlemsstat til en anden. Dette vil medføre usikkerhed om, om sikkerheden er tilgodeset, og skabe ulige vilkår for transportvirksomhederne.

d. *Kan problemet løses mest effektivt af EF eller af medlemsstaterne?*

Se punkt B.I.f og B.I.g.



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

Som anført i punkt B.I.c vil der i mangel af EF-regler opstå usikkerhed om, om sikkerheden er tilgodeset, og ulige vilkår for transportvirksomhederne.

Hvis de enkelte medlemsstater frit kunne anvende deres egne kriterier for den tekniske inspektion, ville den frie bevægelighed for køretøjer blive hindret.

For at opnå maksimal effektivitet bør EF-lovgivningen endvidere suppleres med bestemmelser om teknisk kontrol af vejkøretøjer.

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

&

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

Det er nødvendigt at anvende et bindende retsmiddel til supplerings af den eksisterende EF-lovgivning for at opnå samme sikkerhedsniveau og miljøkvalitet i alle medlemsstater.

Det bedst egnede retsmiddel er et direktiv om ændring af grunddirektivet.

II. Kodifikation

Europa-Parlamentet, Kommissionen og Rådet har set på, hvordan EU-lovgivningen kunne gøres enklere og mere transparent, og fundet en overflod af retsmidler, som der adskillige gange var foretaget ofte ganske omfattende ændringer i. Man enedes om, at der måtte anvendes en arbejds metode, som ved hjælp af kodificering af retsakter skaber større overskuelighed og transparens.

Derfor besluttede Kommissionen den 1. april 1987 at give sit personale den instruks, at alle retsakter skal kodificeres efter højst 10 ændringer. Det blev understreget, at dette var et minimumskrav, og at tjenestegrenene skal tilstræbe endnu hyppigere kodifikation af de tekster, de er ansvarlige for, så EU-reglerne bliver overskuelige og let forståelige.



Vedlagte forslag fra Kommissionen om et kodificeret rådsdirektiv samler i én tekst Rådets direktiv 77/143/EØF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og de derefter følgende ændringer:

- Rådets direktiv 88/449/EØF
- Rådets direktiv 91/225/EØF
- Rådets direktiv 91/328/EØF
- Rådets direktiv 92/54/EØF
- Rådets direktiv 92/55/EØF
- Kommissionens direktiv 94/23/EF

Det er affattet i overensstemmelse med de grundprincipper, Rådet, Europa-Parlamentet og Kommissionen vedtog i 1974. Formålet er en bindende kodifikation, dvs. at de gældende direktiver afløses af én ny version, som indeholder hele teksten, men som ikke er ændret indholdsmæssigt, bortset fra de formelle ændringer, som selve kodifikationen kræver.

Som hidtil er den her forelagte tekst hentet fra de oprindelige direktiver, som de er offentliggjort i EF-Tidende. Artiklernes tidligere numre er anført til højre for dem, mens de nye numre står over dem.

Bilag IV indeholder en sammenligningstabel, som viser sammenhængen mellem gamle og nye numre. For at bibeholde alle de berørte direktivers gennemførelses- og anvendelsesdatoer er der i bilag III, del B, anført gennemførelses- og anvendelsesdatoer for alle de direktiver, der ophæves.

C. FORSLAGETS OMFANG


Som anført under punkt A er der behov for at samle lovgivningen i ét overskueligt direktiv.

Desuden bør hastighedsbegrænsende anordninger snarest muligt tilføjes på listen over punkter, der skal kontrolleres ved den årlige kontrol.

Det er endvidere påkrævet at afklare situationen for køretøjer af historisk interesse.

Endelig benyttes lejligheden til at overflytte kategori 4 (hyrevogne og ambulancer) fra venstre til højre kolonne (kategori 5 og 6) i bilag II, da de tekniske krav til disse køretøjer - og dermed de punkter, der skal kontrolleres - er de samme som for personbiler.

Formålet med det nye direktiv er at tilgodese disse behov.



D. FORSLAGETS INDHOLD

Som anført under punkt A består forslaget både i en kodifikation af gældende direktiver og en udvidelse af deres omfang.

Nedenstående artikler og afsnit er ændret eller tilføjet og ændrer den nuværende situation som følger:

Artikel 4, stk. 3, giver medlemsstaterne ret til at anvende deres egne prøvningskrav (ikke blot med hensyn til bremsevirkning) for alle veteranbilers egenskaber.

Artikel 11 fastsætter datoen for, hvornår ændringerne og tilføjjelsen af hastighedsbegrænsende anordninger på listen over punkter, der skal kontrolleres, træder i kraft (de ophævede direktivers frister opretholdes).

Bilag II overflytter kategori 4 (hyrevogne og ambulancer) fra venstre til højre kolonne (kategori 5 og 6).

Bilag II, punkt 7.9 om "fartskriver (tilstedeværelse og forsegling)" udvides, eftersom hastighedsbegrænsende anordninger i reglen aktiveres af køretøjets fartskriver.

Bilag II, punkt 7.10 om "hastighedsbegrænsende anordning" er tilføjet, og den påkrævede inspektion er beskrevet i tre underpunkter.

Følgende artikler og bilag er nye men omhandler udelukkende kodifikationen af teksten:

Artikel 10 ophæver det oprindelige direktiv.

Bilag III indeholder en liste over ophævede og stadig gældende direktiver.

Bilag IV giver sammenhængen mellem det nye direktiv og de tekster, som den kodificerede tekst består af.

E. VIRKNINGER FOR ERHVERVSLIVET

Vedtagelse af foranstaltninger, der gør regelmæssig kontrol af hastighedsbegrænsende anordninger obligatorisk, vil hverken få virkninger for beskæftigelsen eller for omkostningerne til teknisk kontrol af køretøjet.

Der vil heller ikke blive tale om oprettelse af nye virksomheder.

Derimod vil forslaget gøre konkurrencevilkårene ensartede, idet den type kontrol, der indføres, er standardiseret.



F. INTERESSE FOR EØS

EFTA-landene er i overensstemmelse med artikel 99 i EØS-aftalen blevet hørt om forslaget, som de i princippet har tilsluttet sig.

G. HØRING

Liste over organisationer, som er blevet hørt om forslaget, og som har fremført særlige synspunkter.

- Alle de berørte nationale administrationer i medlemsstaterne.
- Visse EFTA-lande.
- Instanser, der er bemyndigede til at udføre teknisk kontrol af køretøjer (CITA, DEKRA og TÜV).
- De største private kontrolinstanser.
- De internationale organisationer, der repræsenterer automobilsektoren (ACEA).
- Den europæiske sammenslutning af leverandører af værkstedsudstyr.
- Organisationer, der repræsenterer bil- og reparationsbranchen (Cecra, Clepa, Groeneveld Transport Efficiency og Mannesmann Kienzle).
- Den internationale sammenslutning, der repræsenterer de berørte transportvirksomheder (IRU).

RÅDETS DIREKTIV

om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning
om teknisk kontrol med motorkøretøjer
og påhængskøretøjer dertil

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 75,

under henvisning til forslag fra Kommissionen¹⁾,

i samarbejde med Europa-Parlamentet²⁾,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg³⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

Direktiv 77/143/EØF⁴⁾ af 29. december 1976 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om teknisk kontrol med motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil har adskillige gange været genstand for væsentlige ændringer; i forbindelse med nye ændringer af nævnte direktiv bør der, med henblik på at skabe klarhed, foretages en omarbejdelse af de pågældende bestemmelser;

1) EFT nr. C

2) EFT nr. C

3) EFT nr. C

4) EFT nr. L 47 af 18.2.1977, s. 47. Direktivet er senest ændret ved direktiv 94/23/EF (EFT nr. L 147 af 14.6.1994, s. 6).

- i forbindelse med den fælles transportpolitik bør landevejstrafikken inden for Fællesskabets område finde sted under de bedst mulige vilkår såvel vedrørende sikkerheden som konkurrenceforholdene mellem de forskellige medlemsstaters transportører;
- den voksende landevejstrafik og de derved forøgede farer og skadevirkninger stiller alle medlemsstater over for sikkerhedsproblemer af lignende art og alvor;
- de nuværende kontrolnormer og -metoder varierer fra den ene medlemsstat til den anden, og denne situation medfører uensartethed med hensyn til sikkerheden og miljøvenligheden af de kontrollerede køretøjer, der anvendes i medlemsstaterne; endvidere kan denne situation indvirke på konkurrencevilkårene for transportører i de forskellige medlemsstater;
- det er derfor nødvendigt i videst muligt omfang at harmonisere bestemmelserne om tidsintervaller mellem sådanne eftersyn samt om de tvungne kontrolpunkter;
- kontrollen med ibrugtagne køretøjer bør være relativt enkel, hurtig og billig;
- der bør derfor i særdirektiver vedtaget af Rådet fastsættes EF-minimumsnormer og -metoder for den tekniske kontrol på de i bilag II anførte punkter;
- i en overgangsperiode finder de nationale normer fortsat anvendelse på de punkter, der ikke er omfattet af særdirektiver;
1. betragtning
direktiv
77/143/EØF
(ændret)
2. betragtning
direktiv
77/143/EØF
3. betragtning
direktiv
91/225/EØF
4. betragtning
direktiv
77/143/EØF
7. betragtning
direktiv 92/55/EØF
4. betragtning
direktiv
91/225/EØF
5. betragtning
direktiv
91/225/EØF




det er nødvendigt, at der kan foretages en hurtig tilpasning til den tekniske udvikling af de normer og metoder, der fastsættes i sær-
direktiverne, og for at lette gennemførelsen af de nødvendige foran-
staltninger 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;

6. betragtning
direktiv
91/225/EØF
(første sætning)



- for bremsesystemers vedkommende vil det være for tidligt allerede nu at fastsætte normer for indstillingen af lufttryk, luftpumpernes ydeevne m.v. på grund af medlemsstaternes forskellige testudstyr og -metoder;
7. betragtning
direktiv 92/54/EØF
(ændret)
- det er hensigten at ændre dette direktiv yderligere, så det omfatter harmoniske og forbedrede kontrolmetoder;
8. betragtning
direktiv 94/23/EF
- så længe prøvningsprocedurer og -praksis ikke er harmoniseret, må medlemsstaterne selv vurdere, hvilken prøvningsprocedure de ønsker at benytte til at kontrollere, om køretøjet opfylder kravene til bremsning;
5. betragtning
direktiv 94/23/EF
- 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 den tekniske kontrol med bremsesystemet;
6. betragtning
direktiv 94/23/EF
- forskrifter for bremsevirkningens referenceværdier med forskellig last for det enkelte motorkøretøj vil kunne bidrage til at genoprette denne tillid, og dette direktiv tillader som et alternativ til kontrol efter denne fremgangsmåde kontrol af overholdelse af minimumsværdierne for bremsevirkningen for hver kategori af motorkøretøjer;
7. betragtning
direktiv 94/23/EF
- hvad angår bremsesystemer, omfatter dette direktiv hovedsagelig motorkøretøjer, der er typegodkendt efter bestemmelserne i direktiv 71/320/EØF⁵⁾, skønt det erkendes, at visse typer motorkøretøjer er blevet godkendt på grundlag af nationale standarder, som kan være forskellige fra kravene i dette direktiv;
9. betragtning
direktiv 94/23/EF
(første sætning)
- medlemsstaterne kan udvide bremsekontrollen til køretøjer eller kontrolpunkter, der ikke er omfattet af dette direktiv;
8. betragtning
direktiv 92/54/EØF

5) Rådets direktiv af 26. juli 1971 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om bremseapparater for visse kategorier af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil (EFT nr. L 202 af 6.9.1971, s.37). Senest ændret ved direktiv 91/422/EØF (EFT nr. L 233 af 22.8.1991, s. 21).



medlemsstaterne kan fastsætte strengere bestemmelser for bremsekontrollen eller øge kontrolhyppigheden;

9. betragtning
direktiv 92/54/EØF

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;

3. betragtning
direktiv 92/55/EØF

en forkert indstilling af motoren og en utilstrækkelig vedligeholdelse heraf skader både motoren og det omgivende miljø som følge af øget brændstofforbrug og forurening;

8. og 9.
betragtning
direktiv 92/55/EØF

miljøvenlige transportformer bør fremmes;

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

10. betragtning
direktiv 92/55/EØF

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;

11. betragtning
direktiv 92/55/EØF

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;

12. betragtning
direktiv 92/55/EØF

for de benzindrevne køretøjers vedkommende, hvor en typegodkendelse forudsætter, at de er udstyret med avancerede emissionskontrolsystemer såsom trevejskatalysator, der styres af en lambda-sonde, bør normerne for den periodiske kontrol med køretøjernes emission være strengere end for traditionelle køretøjer;

13. betragtning
direktiv 92/55/EØF



medlemsstaterne kan fastlægge deres egne standarder for kontrol af motorkøretøjer, der anses for at have historisk betydning;

9. betragtning
(sidste sætning)
(ændret) og

selv om medlemsstaterne får ret til at fastsætte deres egne standarder for veteranbiler, bør disse standarder ikke være strengere end dem, som motorkøretøjet oprindeligt skulle opfylde;

10. betragtning
direktiv 94/23/EF

dette direktiv skal gradvis tilpasses for at tage hensyn til fremskridt, der gøres med hensyn til konstruktion af motorkøretøjer, og som vil kunne lette kontrollen af ibrugtagne køretøjer, samt til de fremskridt, der gøres med hensyn til kontrolmetoder, der bedre afspejler forholdene under den faktiske brug af køretøjet;

14. betragtning
direktiv 92/55/EØF


Rådets direktiv 92/6/EØF⁶⁾ kræver montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger i visse klasser af motorkøretøjer;

på listen over tvungne kontrolpunkter skal der hurtigst muligt tilføjes en årlig teknisk kontrol af hastighedsbegrænsende anordninger, så det i videst muligt omfang sikres, at anordningen på et givet køretøj ikke kan overskride den harmoniserede øvre grænse;

på nuværende tidspunkt er det op til medlemsstaterne at bestemme, hvilken måde de finder mest hensigtsmæssig til kontrol af, at hastighedsbegrænsende anordninger fungerer korrekt; hensigten er, at kontrolprocedurer og krav med tiden skal harmoniseres;

Kommissionen agter at foretage en vurdering af de praktiske erfaringer med, om hastighedsbegrænsende anordninger fungerer korrekt, og aflægge rapport for Rådet herom; rapportens konklusioner skal danne grundlag for eventuelle forslag om yderligere krav til den tekniske kontrol af hastighedsbegrænsende anordninger;

6) Rådets direktiv af 10. februar 1992 om montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger i visse klasser af motorkøretøjer i Fællesskabet (EFT nr. L 57 af 2.3.1992, s. 27).



der stilles samme tekniske krav til hyrevogne og ambulancer som til personbiler; kontrolpunkterne kan være de samme, hvorimod der er forskel i kontrolhyppigheden;



i betragtning af foranstaltningens virkninger i den berørte sektor er de i dette direktiv omhandlede fællesskabsforanstaltninger - under hensyn til subsidiaritetsprincippet - nødvendige for, at det ønskede mål kan nås, nemlig at reglerne for teknisk kontrol harmoniseres, således at konkurrencen mellem transportvirksomhederne ikke forvrides og det garanteres, at køretøjerne er færdselssikkerhedsmæssigt tilfredsstillende justeret og vedligeholdt; disse mål kan ikke nås på tilfredsstillende måde af medlemsstaterne hver for sig;

medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til de frister for gennemførelsen i den nationale lovgivning og anvendelsen, som er anført i bilag III, del B, må ikke berøres -

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 og dets bilag I og II. Artikel 1
77/143/EØF
2. De køretøjskategorier, der skal afprøves, kontrollens hyppighed og de tvungne kontrolpunkter er anført i bilag I og II. Artikel 2, stk. 1
77/143/EØF

Artikel 2

Den tekniske kontrol i henhold til dette direktiv skal udøves af staten eller af de organer eller virksomheder, der er udpeget af staten, og som virker under dens direkte tilsyn. Artikel 4
77/143/EØF

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. Artikel 5, stk. 1
77/143/EØF
- Disse foranstaltninger skal meddeles de andre medlemsstater og Kommissionen. Artikel 5, stk. 2
77/143/EØF

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.

Artikel 5, stk. 3
77/143/EØF
3. Medlemsstaterne anvender de relevante procedurer for - så vidt som det er praktisk muligt - at sikre, at bremsevirkningen i motor-køretøjer, der er indregistreret inden for deres område, opfylder kravene i dette direktiv.

Artikel 2
94/23/EF



KAPITEL II

Undtagelser og fravigelser

Artikel 4

1. Medlemsstaterne kan udelukke forsvarets og politiets køretøjer fra dette direktivs anvendelsesområde. Artikel 2, stk. 2
77/143/EØF

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, eller som midlertidigt er ude af drift, fra dette direktivs anvendelsesområde eller anvende særlige bestemmelser for dem. Artikel 2, stk. 3
77/143/EØF

3. Medlemsstaterne kan efter samråd med Kommissionen fastsætte deres egne standarder for kontrol af køretøjer, der anses for at have historisk betydning. Artikel 4
94/23/EF
(ændret)

Artikel 5

Uanset bestemmelserne i bilag I og II kan medlemsstaterne

Artikel 3

77/143/EØF

- fremskynde datoen for den første tvungne tekniske kontrol, samt eventuelt underkaste køretøjet en kontrol forud for dets registrering
- afkorte intervallet mellem to på hinanden følgende tvungne kontroleftersyn
- gøre den tekniske kontrol af frivilligt udstyr tvungen
- forhøje antallet af kontrolpunkter
- udvide den periodiske kontrol til også at omfatte andre kategorier af køretøjer
- foreskrive yderligere særlig kontrol
- kræve højere minimumsbremsevirkninger og inkludere kontrol med større last end dem, der er fastsat i bilag II, for de køretøjer, der er registreret inden for deres område, forudsat at sådanne krav ikke overstiger kravene i motorkøretøjets oprindelige typegodkendelse.

Artikel 3

94/23/EF



Artikel 6

1. Uanset bestemmelserne i bilag I og II og senest indtil den 1. januar 1993 kan medlemsstaterne:

Artikel 7, stk. 1
77/143/EØF

- udskyde datoen for den første tvungne tekniske kontrol
- forlænge intervallet mellem to på hinanden følgende tvungne kontroleftersyn
- mindske antallet af kontrolpunkter
- ændre kategorierne af køretøjer, der er underkastet tvungen teknisk kontrol

under forudsætning af, at alle de i bilag I, punkt 5, nævnte varebiler underkastes tvungen teknisk kontrol i overensstemmelse med bestemmelserne i dette direktiv inden denne dato.

og artikel 1, stk. 1
88/449/EØF

I de medlemsstater, hvor der den 26. juli 1988 ikke fandtes en ordning med teknisk kontrol af denne kategori af køretøjer i lighed med den, der er omhandlet i dette direktiv, finder stk. 1 dog anvendelse indtil den 1. januar 1995.

(⇒ artikel 7, stk. 2
77/143/EØF)

2. For så vidt angår de i bilag I, punkt 6, nævnte personbiler, finder stk. 1 anvendelse indtil den 1. januar 1994.

Artikel 1, stk. 1
91/328/EØF

I de medlemsstater, hvor der den 31. december 1991 ikke allerede fandtes en ordning med regelmæssig teknisk kontrol af denne kategori af køretøjer i lighed med den, der er omhandlet i dette direktiv, finder stk. 1 dog anvendelse indtil den 1. januar 1998.

(⇒ artikel 7, stk. 3
77/143/EØF)

KAPITEL III

Afsluttende bestemmelser

Artikel 7

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.

Artikel 1
91/225/EØF
(⇒ artikel 5a, stk. 1
77/143/EØF)
2. De ændringer, der er nødvendige med henblik på at tilpasse de i særdirektiverne fastsatte normer og metoder til den tekniske udvikling, vedtages efter proceduren i artikel 8.

Artikel 1
91/225/EØF
(⇒ artikel 5a, stk. 2
77/143/EØF)

Artikel 8


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"; det består af repræsentanter for medlemsstaterne og har en repræsentant for Kommissionen som formand.

Artikel 1
91/225/EØF
(⇒ artikel 5b, stk. 1
77/143/EØF)
2. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.

Artikel 1
91/225/EØF
(⇒ artikel 5b, stk. 2
77/143/EØF)

3. 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. Det udtaler sig med det flertal, der er fastsat i traktatens artikel 148, stk. 2, for vedtagelse af de afgørelser, som Rådet skal træffe på forslag af Kommissionen. Under afstemninger i udvalget tillægges de stemmer, der afgives af repræsentanterne for medlemsstaterne, den vægt, der er fastlagt i nævnte artikel. Formanden deltager ikke i afstemningen.
- Artikel 1
91/225/EØF
(⇒ artikel 5b, stk.
3
77/143/EØF)
4. a) Kommissionen vedtager de påtænkte foranstaltninger, når de er i overensstemmelse med udvalgets udtalelse.
- b) Er de påtænkte foranstaltninger ikke i overensstemmelse med udvalgets udtalelse, eller hvis der ikke er afgivet nogen udtalelse, forelægger Kommissionen straks Rådet et forslag til de foranstaltninger, der skal træffes. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.
- Har Rådet efter udløbet af en frist på tre måneder regnet fra forslaget forelægges for Rådet ikke truffet nogen afgørelse, vedtages de foreslåede foranstaltninger af Kommissionen.
- Artikel 1
91/225/EØF
(⇒ artikel 5b, stk.
4
77/143/EØF)

Artikel 9

1. Kommissionen forelægger senest den 31. december 1998 for Rådet en rapport om gennemførelsen af teknisk kontrol med personbiler ledsaget af sådanne forslag, som måtte være nødvendige, navnlig med hensyn til hyppigheden og indholdet af kontrollen.
- Artikel 3
91/328/EØF
- 

2. Kommissionen forpligter sig til, senest tre år efter indførelsen af regelmæssig kontrol med hastighedsbegrænsende anordninger og på basis af de til den tid indhentede erfaringer, at foretage 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 reglerne bør ændres.



Artikel 10

De direktiver, der er opregnet i bilag III, del A, ophæves, uden at dette indskrænker medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til fristerne for gennemførelse og anvendelse i bilag III, del B.

Henvisninger til de ophævede direktiver betragtes som henvisninger til nærværende direktiv og skal læses i overensstemmelse med de i bilag IV anførte sammenligningstabeller.

Artikel 11


1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 1. januar 1996. 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.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsforskrifter, som de udsteder for at efterkomme dette direktiv.

Artikel 12

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



Artikel 13

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Rådets vegne
formand



BILAG I

Køretøjskategori	Tidsintervaller for kontrol	
1. Motorkøretøjer til personbefordring med mere end 8 siddepladser foruden førerens	1 år efter første ibrugtagning, derefter årligt	bilag I kategori 1 77/143/EØF
2. Motorkøretøjer til godstransport med en tilladt totalvægt på over 3500 kg	1 år efter første ibrugtagning, derefter årligt	bilag I kategori 2 77/143/EØF
3. Påhængsvogne og sættevogne med en tilladt totalvægt på over 3500 kg	1 år efter første ibrugtagning, derefter årligt	bilag I kategori 3 77/143/EØF
4. Hyrevogne, ambulancer	1 år efter første ibrugtagning, derefter årligt	bilag I kategori 4 77/143/EØF
5. Motorkøretøjer med mindst fire hjul, der normalt anvendes til vejgodstransport, med en tilladt totalvægt på højst 3500 kg, med undtagelse af landbrugstraktorer og arbejdsredskaber	4 år efter første ibrugtagning, derefter hvert andet år	Artikel 1, stk. 2 88/449/EØF (⇒ bilag I kategori 5 77/143/EØF)
6. Motorkøretøjer til personbefordring med højst 8 siddepladser foruden førerens	4 år efter første registrering, derefter hvert andet år	Artikel 1, stk. 2 91/328/EØF (⇒ bilag I kategori 6 77/143/EØF)

BILAG II

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.

indledning,
1. afsnit
77/143/EØF

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

Artikel 1, stk. 1
92/54/EØF

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.

Artikel 1, stk. 1
92/54/EØF

Medlemsstaterne skal dog påse, at køretøjer, der ikke opfylder mindstekravene til bremsesystemer og udstødning, ikke benyttes i trafikken.



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

1. Bremsesystem

Artikel 1, stk. 1
92/54/EØF
(⇒ overskrift 1
bilag II
77/143/EØF)

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.

Punkter, der skal kontrolleres

Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes

Artikel 1, stk. 1
92/54/EØF²⁾

1.1 Mekanisk tilstand og virkemåde

Artikel 1, stk. 1
92/54/EØF²⁾

1.1.1 Fodbremsepedalaksel

- for stram
- slidt leje
- for stort slid/slør

Artikel 1, stk. 1
92/54/EØF²⁾

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

Artikel 1, stk. 1
92/54/EØF²⁾

1.1.3 Vakuumpumpe eller kompressor og beholdere

- 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

Artikel 1, stk. 1
92/54/EØF²⁾

1.1.4 Alarmanordning for utilstrækkeligt tryk, alarmanordningens manometer

- alarmanordning eller manometer defekt

Artikel 1, stk. 1
92/54/EØF²⁾

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

- | | | | |
|-------|--|--|---|
| 1.1.5 | Håndaktiveret bremseventil | <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 | Artikel 1, stk. 1
92/54/EØF ⁷ |
| 1.1.6 | Parkeringsbremse, betjeningsarm, parkeringsbremsetandkrans | <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 | Artikel 1, stk. 1
92/54/EØF ⁷ |
| 1.1.7 | Ventiler (bremseventiler, styreventiler, regulatorer m.v.) | <ul style="list-style-type: none">- beskadiget, for stor luftudsivning- for stort olieforbrug i kompressoren- utilstrækkelig fastgørelse- udsivning af bremsevæske | Artikel 1, stk. 1
92/54/EØF ⁷ |

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

1.1.8	Koblinger til påhængsvogn	<ul style="list-style-type: none">- afspærringshaner eller selvlukkende ventiler defekte- utilstrækkelig fastgørelse- for store utætheder	Artikel 1, stk. 1 92/54/EØF ⁷
1.1.9	Energilager eller trykluftbeholder	<ul style="list-style-type: none">- beskadiget, tæret, utæt- aftappingsanordning virker ikke- utilstrækkelig eller ukorrekt fastgørelse	Artikel 1, stk. 1 92/54/EØF ⁷
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 bremsevæskenuiveau defekt	Artikel 1, stk. 1 92/54/EØF ⁷
1.1.11	Bremserør	<ul style="list-style-type: none">- fare for svigt eller brud- utætheder i rør eller tilslutninger- beskadiget eller stærkt tæret- forkert monteret	Artikel 1, stk. 1 92/54/EØF ⁷
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	Artikel 1, stk. 1 92/54/EØF ⁷
1.1.13	Bremsebelægnings (bakker - klodser)	<ul style="list-style-type: none">- nedslidte- tilsmudsede (olie, fedt osv.)	Artikel 1, stk. 1 92/54/EØF ⁷
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	Artikel 1, stk. 1 92/54/EØF ⁷

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

1.1.15 Bremskabler,
stænger, arme,
forbindelsesled

- 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

Artikel 1, stk. 1
92/54/EØF⁷



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

- | | | | |
|--------|--|---|---|
| 1.1.16 | Bremsecylindre
(herunder fjeder-
bremses 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 | Artikel 1, stk. 1
92/54/EØF ⁷ |
| 1.1.17 | Automatisk ventil for
lastafhængig
bremsekraft-
regulering | <ul style="list-style-type: none">- defekt forbindelse- forkert justering- sat sig fast, virker ikke- mangler | Artikel 1, stk. 1
92/54/EØF ⁷ |
| 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 | Artikel 1, stk. 1
92/54/EØF ⁷ |
| 1.1.19 | Retarder (hvis monteret eller krævet) | <ul style="list-style-type: none">- løs forbindelse eller montering- defekt | Artikel 1, stk. 1
92/54/EØF ⁷ |
| 1.2 | Driftsbremse - præstationer og virkning | | Artikel 1, stk. 1
92/54/EØF ⁷ |
| 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 | Artikel 1
94/23/EF ⁷ |

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

- 1.2.2 Bremsvirkning - bremskoefficienten 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: Artikel 1
94/23/EF

Minimumsbremsevirkning

kategori 1	50% ⁷⁾
kategori 2	43% ⁸⁾
kategori 3	40% ⁹⁾
kategori 4	50%
kategori 5	45% ¹⁰⁾
kategori 6	50%

- eller en bremsvirkning, der er mindre end de af fabrikanten eventuelt fastlagte referenceværdier for motorkøretøjets aksel¹¹⁾

- 1.3 Nødbremse - præstationer og virkning (hvis der anvendes separate systemer) Artikel 1, stk. 1
92/54/EØF⁷⁾

- 1.3.1 Præstationer - bremsen virker ikke på den ene side Artikel 1, stk. 1
92/54/EØF⁷⁾
- bremsvirkning på et hjul er mindre end 70 % af den højeste registrerede bremsvirkning på et andet hjul på samme aksel
- bremsvirkningen ikke gradvis (hug)
- påhængsvogns automatiske bremse-system virker ikke

7) 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 88/194/EØF (EFT nr. L 92 af 9.4.1988, s. 47)).

8) 45% for køretøjer, der er registreret efter 1988 eller fra datoen for gennemførelsen af typegodkendelsesdirektiv 71/320/EØF, ændret ved direktiv 85/647/EØF (EFT nr. L 380 af 31.12.1985, s. 1), i medlemsstaternes nationale lovgivning, afhængigt af hvilken dato, der er den seneste.

9) 43% for sættevogne og kærre, der er registreret efter 1988 eller fra datoen for gennemførelsen af typegodkendelsesdirektiv 71/320/EØF, ændret ved direktiv 85/647/EØF, i medlemsstaternes nationale lovgivning, afhængigt af hvilken dato, der er den seneste.


10) 50% for kategori 5 motorkøretøjer, der er registreret efter 1988 eller fra datoen for gennemførelsen af typegodkendelsesdirektiv 71/320/EØF, som ændret ved direktiv 85/647/EØF, medlemsstaternes nationale lovgivning, afhængigt af hvilken dato, der er den seneste.

11) 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 kontrollidspunktet.

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

- 1.3.2 Bremsvirkning - for alle køretøjskategorier, bremsekoefficienten er mindre end 50%¹²⁾ af bremsevirkningen fastlagt i 1.2.2 i forhold til den højeste tilladte masse eller, når det drejer sig om sættevogne, til summen af det tilladte akseltryk
- Artikel 1
94/23/EF⁷⁾

¹²⁾ For kategori 2 og 5 motorkøretøjer vil minimumsvirkningen for nødbremser være 2,2 m/s² (eftersom bremsevirkningen for nødbremser ikke blev berørt i direktiv 85/647/EØF).



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

1.4	Parkeringsbremse - præstationer og virkning		Artikel 1, stk. 1 92/54/EØF ⁷
1.4.1	Præstationer	- bremsen virker ikke på den ene side	Artikel 1, stk. 1 92/54/EØF ⁷
1.4.2	Bremsevirkning	- for alle køretøjskategorier, bremse- koefficienten 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	Artikel 1 94/23/EF ⁷
1.5	Retarders eller motorbremsens ydeevne	- bremsevirkningen ikke gradvis - defekt	Artikel 1, stk. 1 92/54/EØF ⁷
1.6	Blokeringsfri bremser	- advarselsanordningen for blokeringsfri bremsning defekt - defekt	Artikel 1, stk. 1 92/54/EØF ⁷



KØRETØJER I KATEGORI 1, 2 OG 3	KØRETØJER I KATEGORI 4, 5 OG 6	**)
2. STYREAPPARAT OG RAT	2. STYREAPPARAT	Artikel 1, stk. 3 88/449/EØF ⁷⁾
2.1 Mekanisk tilstand	2.1 Mekanisk tilstand	Artikel 1, stk. 3 88/449/EØF ⁷⁾
2.2 Rat	2.2 Slør i styreapparatet	
2.2 Slør i styreapparatet	2.3 Fastgørelsen af styreapparatet	
	2.4 Hjullejer	
3. UDSYN	3. UDSYN	Artikel 1, stk. 3 88/449/EØF ⁷⁾
3.1 Synsfelt	3.1 Synsfelt	Artikel 1, stk. 3 88/449/EØF ⁷⁾
3.2 Rudernes tilstand	3.2 Rudernes tilstand	
3.3 Førerspejle	3.3 Førerspejle	
3.4 Forrudevasker	3.4 Forrudevasker	
3.5 Rudevasker	3.5 Rudevasker	
4. LYGTER, LYSSIGNALER, REFLEKSANORDNINGER OG ELEKTRISK UDSTYR	4. LYSUDSTYR	Artikel 1, stk. 3 88/449/EØF ⁷⁾
4.1 Lygter til fjern- og nærlys	4.1 Lygter til fjern- og nærlys	Artikel 1, stk. 3 88/449/EØF ⁷⁾
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, lygteglassenes tilstand, farve og visuel virkningsgrad i forbindelse med	Artikel 1, stk. 3 88/449/EØF ⁷⁾
4.2.1 Tilstand og virkemåde	4.2.1 Positions- og baglygter	Artikel 1, stk. 3 88/449/EØF ⁷⁾
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 Nummerpladelygte	
	4.2.7 Refleksanordninger	
	4.2.8 Havariblink	



KØRETØJER I KATEGORI 1, 2 OG 3	KØRETØJER I KATEGORI 4, 5 OG 6	**)
4.3 Stoplygter		Artikel 1, stk. 3 88/449/EØF ⁷
4.3.1 Tilstand og virkemåde		
4.3.2 Farve og visuel virkningsgrad		
4.4 Retningsviserblinklygter		Artikel 1, stk. 3 88/449/EØF ⁷
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		Artikel 1, stk. 3 88/449/EØF ⁷
4.5.1 Anbringelse		
4.5.2 Tilstand og virkemåde		
4.5.3 Farve og visuel virkningsgrad		
4.6 Baklygter		Artikel 1, stk. 3 88/449/EØF ⁷
4.6.1 Tilstand og virkemåde		
4.6.2 Farve og visuel virkningsgrad		
4.7 Bagnummerpladelygte		Artikel 1, stk. 3 88/449/EØF ⁷
4.8 Refleksanordninger - tilstand og farve		Artikel 1, stk. 3 88/449/EØF ⁷
4.9 Signallamper		Artikel 1, stk. 3 88/449/EØF ⁷
4.10 Elektriske forbindelser mellem det trækkende køretøj og påhængsvogn eller sættevogn		Artikel 1, stk. 3 88/449/EØF ⁷
4.11 Elektriske kabler		Artikel 1, stk. 3 88/449/EØF ⁷
5. AKSLER, HJUL, DÆK AFFJEDRING	5. AKSLER, HJUL, DÆK AFFJEDRING	Artikel 1, stk. 3 88/449/EØF ⁷
5.1 Aksler	5.1 Aksler	Artikel 1, stk. 3 88/449/EØF ⁷
5.2 Hjul og dæk	5.2 Hjul og dæk	Artikel 1, stk. 3 88/449/EØF ⁷



KØRETØJER I KATEGORI 1, 2
OG 3

KØRETØJER I KATEGORI 4, 5
OG 6

**)

5.3 Affjedring

5.3 Affjedring


Artikel 1, stk. 3
88/449/EØF⁷



KØRETØJER I KATEGORI 1, 2 OG 3	KØRETØJER I KATEGORI 4, 5 OG 6	**)
6. CHASSIS OG DELE FASTGJORT TIL CHASSIS	6. CHASSIS OG DELE FASTGJORT TIL CHASSIS	Artikel 1, stk. 3 88/449/EØF ⁷
6.1 Chassis eller ramme og dertil fastgjorte dele	6.1 Chassis eller ramme og dertil fastgjorte dele	Artikel 1, stk. 3 88/449/EØF ⁷
6.1.1 Almindelig tilstand	6.1.1 Almindelig tilstand	
6.1.2 Udstødning og lyd-dæmper	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	Artikel 1, stk. 3 88/449/EØF ⁷
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	Artikel 1, stk. 3 88/449/EØF ⁷
7.1 Sikkerhedsseler	7.1 Fastgøring af førersædet	Artikel 1, stk. 3 88/449/EØF ⁷
7.2 Ildslukker	7.2 Fastgøring af batteriet	Artikel 1, stk. 3 88/449/EØF ⁷
7.3 Låse- og tyverisikringsanordninger	7.3 Lydsignalapparat	Artikel 1, stk. 3 88/449/EØF ⁷

KØRETØJER I KATEGORI 1, 2 OG 3	KØRETØJER I KATEGORI 4, 5 OG 6	**)	
7.4	Advarselstrekant	7.4 Advarselstrekant	Artikel 1, stk. 3 88/449/EØF ¹³⁾
7.5	Forbindskasse	7.5 Sikkerhedsseler	Artikel 1, stk. 3 88/449/EØF ¹³⁾
		7.5.1 Monteringssikkerhed	
		7.5.2 Selernes tilstand	
		7.5.3 Virkemåde	
7.6	Stopklods(er) til hjul		Artikel 1, stk. 3 88/449/EØF ¹³⁾
7.7	Lydsignalapparat		Artikel 1, stk. 3 88/449/EØF ¹³⁾
7.8	Speedometer		Artikel 1, stk. 3 88/449/EØF ¹³⁾
7.9	Fartskriver (tilstedeværelse og forsegling)		Artikel 1, stk. 3 88/449/EØF ¹³⁾
	- kontrol af, at fartskri- vers installationsplade er gyldig (hvis fart- skriver er påbudt ifølge rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 ¹³⁾		
	- kontrol af, at dækkenes omkreds stemmer over- ens med oplysningerne på fartskriverens installationsplade		
	- kontrol af, at fartskri- verens forsegling er ubruds og eventuel anden beskyttelse mod ulovlige indgreb er ubeskadiget, hvis dette er praktisk muligt		

13) Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport (EFT nr. L 370 af 31.12.1985, s. 8.). Senest ændret ved kommissionsforordning (EØF) nr. 3688/92 (EFT nr. L 374 af 22.12.1992, s. 12.).



KØRETØJER I KATEGORI 1, 2
OG 3

KØRETØJER I KATEGORI 4, 5
OG 6

**))

7.10 Hastighedsbegrænsende
anordning

- kontrol af, at der forefindes hastighedsbegrænsende anordning, hvis den er påbudt ved direktiv 92/6/EØF¹⁴⁾
- 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

8. GENER

8. GENER


Artikel 1, stk. 3
88/449/EØF⁷⁾

8.1 Støj

8.1 Støj

Artikel 1, stk. 3
88/449/EØF⁷⁾

14) Rådets direktiv af 10. februar 1992 om montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger i visse klasser af motorkøretøjer i Fællesskabet (EFT nr. L 57 af 2.3.1992, s. 27.).



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

8.2. Udstødning

Artikel 1, stk. 1
92/55/EØF¹⁵⁾

8.2.1. Motorkøretøjer, der er udstyret med motor med styret tænding (benzinmotor)

Artikel 1, stk. 1
92/55/EØF¹⁵⁾

- 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).

Udstødningsskikkens 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/EØF¹⁵⁾, 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.

15) Rådets direktiv 70/220/EØF af 20. marts 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af udstødningsskikkens fra køretøjsmotorer med styret tænding (EFT nr. L 76 af 9.3.1970, s. 1). Senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/12/EF (EFT nr. L 100 af 19.4.1992, s. 42).

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

b) Hvis udstødningen kontrolleres af et avanceret emissionskontrolsystem såsom en trevejskatalysator med lambdasonde:

1. Visuel inspektion af udstødningssystemet med henblik på en kontrol af, at der ikke findes nogen utætheder, og at alle dele er komplette.
2. Visuel inspektion af emissionskontrolsystemet med henblik på en konstatering af, at det nødvendige udstyr forefindes.
3. Bestemmelse af effektiviteten af køretøjets emissionskontrolsystem ved måling af lambda-værdien og CO-indholdet af udstødningsgassen 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.

- 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.

- Måling ved et højere tomgangsomedrejningstal med ubelastet motor, idet motorens omdrejningstal mindst skal andrage 2 000 min⁻¹.

CO-indhold: må ikke overstige 0,3 volumenprocent.

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

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

8.2.2 Motorkøretøjer, der er udstyret med kompressionstændingsmotor (dieselmotor)

Artikel 1, stk. 1
92/55/EØF⁷

Måling af udstødningsgassens røgtæthed ved et højere omdrejningstal, (ubelastet, dvs. motoren accelereres fra tomgangsomedrejningstallet op til det højeste regulerede omdrejningstal). Røgtæthedsniveauet må ikke overstige det niveau, der er angivet på skiltet i overensstemmelse med direktiv 72/306/EØF¹⁶⁾. 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 EØF-typegodkendelsen.

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

8.2.3 Kontroludstyr

Artikel 1, stk. 1
92/55/EØF⁷

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 EØF-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.

Artikel 1, stk. 1
92/55/EØF⁷

16) 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 nr. L 190 af 20.8.1972, s. 1). Senest ændret ved Kommissionens direktiv 89/491/EØF (EFT nr. L 238 af 15.8.1989, s. 43).

KØRETØJER I KATEGORI 1, 2 OG 3	KØRETØJER I KATEGORI 4, 5 OG 6	**)	
8.3	Radiostøjdæmpning	Artikel 1, stk. 3 88/449/EØF ^{?)}	
9.	YDERLIGERE KONTROLPUNKTER FOR KØRETØJER TIL OFFENTLIG PERSON- BEFORDRING	Artikel 1, stk. 3 88/449/EØF ^{?)}	
9.1	Nødudgang(e) (herunder hamre til knusning af ruder), (eller) nødudgangsskilt(e)	Artikel 1, stk. 3 88/449/EØF ^{?)}	
9.2	Opvarmningsanlæg	Artikel 1, stk. 3 88/449/EØF ^{?)}	
9.3	Luftforsyning	Artikel 1, stk. 3 88/449/EØF ^{?)}	
9.4	Arrangement af siddepladser	Artikel 1, stk. 3 88/449/EØF ^{?)}	
9.5	Indvendig belysning	Artikel 1, stk. 3 88/449/EØF ^{?)}	
10.	IDENTIFIKATION AF KØRETØJET	10. IDENTIFIKATION AF KØRETØJET	Artikel 1, stk. 3 88/449/EØF ^{?)}
10.1	Nummerplade	10.1 Nummerplade	Artikel 1, stk. 3 88/449/EØF ^{?)}
10.2	Stelnummer	10.2 Stelnummer	Artikel 1, stk. 3 88/449/EØF ^{?)}

*) ⇒ Samme punkt i det ændrede bilag II til direktiv 77/143/EØF.

***) De punkter, der skal kontrolleres for kategori 4 (hyrevogne og ambulancer), er opregnet i venstre kolonne i bilag II til direktiv 77/143/EØF.

BILAG III, DEL A

**Direktiver, der ophæves
(jf. artikel 10)**

Rådets direktiv 77/143/EØF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om teknisk kontrol med motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil samt følgende direktiver om ændring heraf:

- Rådets direktiv 88/449/EØF
- Rådets direktiv 91/225/EØF
- Rådets direktiv 91/328/EØF
- Rådets direktiv 92/54/EØF
- Rådets direktiv 92/55/EØF
- Kommissionens direktiv 94/23/EF

BILAG III, DEL B

<u>Direktiv</u>	<u>Frist for gennemførelse</u>	<u>Frist for anvendelse</u>
77/143/EØF (EFT nr. L 47 af 18.2.1977, s. 47)	31. december 1977	31. december 1977
88/449/EØF (EFT nr. L 222 af 12.8.1988, s. 10)	27/28. juli 1990	27/28. juli 1990
91/225/EØF (EFT nr. L 103 af 23.4.1991, s. 3)	1. januar 1992	1. januar 1992
91/328/EØF (EFT nr. L 178 af 6.7.1991, s. 29)	1. juli 1993	1. juli 1993
92/54/EØF (EFT nr. L 225 af 10.8.1992, s. 63)	21/22. juni 1993	21/22. juni 1993
92/55/EØF (EFT nr. L 225 af 10.8.1992, s. 68) for køretøjerne i bilag II, punkt 8.2.1(a) for køretøjerne i bilag II, punkt 8.2.2 for køretøjerne i bilag II, punkt 8.2.1(b)	21/22. juni 1993	1. januar 1994 1. januar 1996 1. januar 1997
94/23/EF (EFT nr. L 147 af 14.6.1994, s. 6)	1. januar 1997	1. januar 1997

Sammenligningstabel nr. 1

Nærværende direktiv	77/143/EØF	88/449/EØF	91/225/EØF	91/328/EØF	92/54/EØF	92/55/EØF	94/23/EF
Art. 1, stk. 1	Art. 1						
Art. 1, stk. 2	Art. 2, stk. 1						
Art. 2	Art. 4						
Art. 3, stk. 1, 1. led	Art. 5, stk. 1						
Art. 3, stk. 1, 2. led	Art. 5, stk. 2						
Art. 3, stk. 2	Art. 5, stk. 3						
Art. 3, stk. 3							Art. 2
Art. 4, stk. 1	Art. 2, stk. 2						
Art. 4, stk. 2	Art. 2, stk. 3						
Art. 4, stk. 3							Art. 4
Art. 5, 1-6. led	Art. 3						
Art. 5, 7. led							Art. 3
Art. 6, stk. 1	Art. 7, stk. 1	Art. 1, stk. 1					
Art. 6, stk. 2				Art. 1, stk. 1			
Art. 7, stk. 1-2			Art. 1				
Art. 8, stk. 1-4			Art. 1				
Art. 9, stk. 1				Art. 3			
Art. 9, stk. 2							
Art. 10							
Art. 11, stk. 1	Art. 6	Art. 2, stk. 1	Art. 2, stk. 1	Art. 2, stk. 1	Art. 2, stk. 1,	Art. 2, stk. 1-3	Art. 5, stk. 1
Art. 11, stk. 2		Art. 2, stk. 2	Art. 2, stk. 2	Art. 2, stk. 2	Art. 2, stk. 2	Art. 2, stk. 4	Art. 5, stk. 2
Art. 12							
Art. 13	Art. 8	Art. 3	Art. 3	Art. 4	Art. 3	Art. 3	Art. 6

Sammenligningstabel nr. 2

Nærværende direktiv	77/143/EØF	88/449/EØF	91/225/EØF	91/328/EØF	92/54/EØF	92/55/EØF	94/23/EF
Bilag I	Bilag I						
Kategori 1	Kategori 1						
Kategori 2	Kategori 2						
Kategori 3	Kategori 3						
Kategori 4	Kategori 4						
Kategori 5		Art. 1, stk. 2					
Kategori 6				Art. 1, stk. 2			

CS



Sammenligningstabel nr. 3

Nærværende direktiv	77/143/EØF	88/449/EØF	91/225/EØF	91/328/EØF	92/54/EØF	92/55/EØF	94/23/EF
Bilag II ^{*)}	Bilag II						
Indledning, 1. afsnit	Indledning, 1. afsnit						
Indledning, 2. afsnit					Art. 1, stk. 1		
Indledning, 3. afsnit					Art. 1, stk. 1		
Indledning, 4. afsnit							
Punkt 1-1.2					Art. 1, stk. 1		
Punkt 1.2.1-1.2.2							Art. 1
Punkt 1.3-1.3.1					Art. 1, stk. 1		
Punkt 1.3.2		88/078X					Art. 1
Punkt 1.4-1.4.1					Art. 1, stk. 1		
Punkt 1.4.2							Art. 1
Punkt 1.5-1.6					Art. 1, stk. 1		
Punkt 2-7.8		Art. 1, stk. 3					
Punkt 7.9 (1.-3. led)	Art. 1, stk. 3						
Punkt 7.10 (1.-3. led)							
Punkt 8-8.1		Art. 1, stk. 3					
Punkt 8.2-8.2.4						Art. 1, stk. 1	
Punkt 8.3-8.3.2		Art. 1, stk. 3					

57

*) NB. Kategori 4 (hyrevogne og ambulancer) overført fra venstre til højre kolonne (kategori 5 og 6) i bilag II.

ISSN 0254-1459

KOM(95) 415 endelig udg.

DOKUMENTER

DA

07 06

Katalognummer : CB-CO-95-457-DA-C

ISBN 92-77-93025-X

Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer

L-2985 Luxembourg