

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

KOM(91) 243 endelig udg.

Bruxelles, den 4. juli 1991

Forslag til

RADETS DIREKTIV

**OM ÆNDRING AF DIREKTIV 77/143/EØF
OM INDBYRDES TILNÆRMELSE AF MEDLEMSSTATERNES
LOVGIVNING OM TEKNISK KONTROL MED MOTORDREVNE KØRETØJER
OG PAHÆNGSKØRETØJER DERTIL**

(BREMSER)

(forelagt af Kommissionen)

Begrundelse

Almindelige bemærkninger

Den nuværende situation

Direktiv 77/143/EØF⁽¹⁾, ændret ved direktiv 88/449/EØF⁽²⁾, vedrører teknisk kontrol med tunge lastbiler, busser, påhængskøretøjer, sættevogne, hyrevogne, ambulancer og lette last- og varevogne.

I dette direktiv angives kontrollens hyppighed og det rummer en fortegnelse over de punkter, der skal kontrolleres.

Eftersom der i direktiv 77/143/EØF ikke er opstillet nogen kontrolnormer for de punkter, der skal kontrolleres, er det derfor nødvendigt at fastlægge fælles minimumskontrolnormer med henblik på at sikre et ensartet niveau for sikkerhed og miljøvenlighed overalt i Fællesskabet.

Direktiv 91/225/EØF⁽³⁾ om ændring af direktiv 77/143/EØF, der for nylig blev vedtaget af Rådet, tager sigte på at indføre en procedure for udstedelse af særdirektiver om kontrolnormer for de i bilag II til direktiv 77/143/EØF anførte punkter. I medfør af forslaget nedsættes der også et teknisk udvalg, der skal give Kommissionen fuldmagt til at vedtage en række foranstaltninger med henblik på at tilpasse de tekniske krav til motorkøretøjer til den fortløbende udvikling.

I forlængelse af ovenstående indeholder det nye forslag visse ændringer af bilag II til direktiv 77/143/EØF, ændret ved 88/449/EØF, således at man bedre kan indkredse de punkter inden for køretøjets bremsesystem, som skal kontrolleres sammen med kriterierne (objektive og subjektive) for årsagerne til disse punkters svigten.

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

(2) EFT L 222 af 12.8.1988, s. 10.

(3) EFT L 103 af 23.4.1991, s.3.

Forslagets anvendelsesområde

Anvendelsesområdet for direktiv 77/143/EØF, ændret ved 88/449/EØF, omfatter tunge og lette erhvervskøretøjer (så vel som hyrevogne og ambulancer), men omfatter ikke motordrevne køretøjer til personbefordring. Disse er genstand for et andet ændringsforslag, KOM(86) 214⁽⁴⁾. Det er Kommissionens hensigt at opfølge ændringen af forslaget hurtigst muligt for at sikre, at alle motordrevne køretøjer, både dem til personbefordring og til erhvervsformål underkastes den nødvendige tekniske kontrol.

De køretøjer, der er omfattet af det oprindelige direktiv 77/143/EØF, skal første gang til kontrol et år efter datoen for køretøjets ibrugtagning, og derefter årligt (1,1,1 osv.). Køretøjer, der omfattes af det ændrede direktiv 88/449/EØF (lette last- og varevogne), skal første gang til kontrol fire år efter den dato, hvor de blev taget i brug, og derefter hvert andet år (4,2,2,2 osv.). I henhold til forslaget KOM(86) 214 skal alle motordrevne køretøjer til personbefordring kontrolleres første gang efter tre års brug, næste gang efter fem års brug og derefter hvert eneste år (3,2,1,1,1 osv.).

Medlemsstaternes nuværende tekniske kontrolordninger omfatter i vid udstrækning de punkter, der skal kontrolleres, samt kriterierne for afvisning som anført i bilag II. For de medlemsstater, som endnu skal vedtage tekniske kontrolordninger for de lettere køretøjer (både til personbefordring og erhvervsformål), vil det tekniske bilag imidlertid give en vejledning for den minimale acceptable norm på dette vigtige sikkerhedsmæssige område. Målet er at give en vis sikkerhed for, at køretøjer i hele Fællesskabet holdes i en passende færdselssikkerhedsmæssig stand.

(4) EFT C 133 af 31.5.1986, s. 3.

**FORSLAG TIL RADETS DIREKTIV
OM ÆNDRING AF DIREKTIV 77/143/EØF
OM INDBYRDES TILNÆRMELSE AF MEDLEMSSTATERNES
LOVGIVNING OM TEKNISK KONTROL MED MOTORDREVNE KØRETØJER
OG PÅHÆNGSKØRETØJER DERTIL
(BREMSER)**

RADET FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR -

under henvisning til Traktaten om Oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab, særlig artikel 75,

under henvisning til forslag fra Kommissionen⁽¹⁾,

under henvisning til udtalelse fra Europa-Parlamentet⁽²⁾,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg⁽³⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

Rådets direktiv 77/143/EØF⁽⁴⁾, ændret ved direktiv 88/449/EØF⁽⁵⁾, indeholder bestemmelser om regelmæssig teknisk kontrol af visse vej køretøjer (busser, tunge og lette lastbiler, tunge påhængskøretøjer og sættevogne, hyrevogne og ambulancer), men endnu ikke af motordrevne køretøjer til personbefordring;

det er hensigten med Rådets direktiv 91/225/EØF⁽⁶⁾ at indføre procedurer for udstedelse af særdirektiver om kontrol med de i bilag II til ovennævnte direktiv anførte punkter samt ligeledes at nedsætte et teknisk udvalg, der skal give Kommissionen fuldmagt til at vedtage en række foranstaltninger med henblik på at tilpasse de tekniske krav til motorkøretøjer til den fortløbende udvikling;

(1) EFT C

(2) EFT C

(3) EFT C

(4) EFT L 47 af 18.2.1977, s. 47.

(5) EFT L 222 af 12.8.1988, s. 10.

(6) EFT L 103 af 23.4.1991, s. 3.

alle medlemsstater har procedurer for teknisk kontrol af tunge erhvervs-køretøjers bremsesystem;

adskillige medlemsstater har nationale regler for teknisk kontrol af lettere køretøjer, herunder køretøjer til personbefordring, og disse regler svarer til den ordning, der er anført i dette forslag;

vurdering af kontrolprocedurerne ved typegodkendelse af de forskellige køretøjers bremser viser, at det ikke er realistisk at benytte disse procedurer ved den tekniske kontrol;

de krav, der skal opfyldes ved kontrollen med ibrugtagne køretøjer, bør især angå køretøjets vedligeholdelsesniveau, derunder dets mulighed for at opfylde typegodkendelseskravene, ved en relativt enkel, hurtig og billig kontrol;

på nuværende stadium er det ikke praktisk at sætte tal på den krævede bremsevirkning, indstillingen af lufttryk, luftpumpernes ydeevne m.v. på grund af medlemsstaternes forskellige testudstyr og -procedurer, og hensigten med kontrollen af bremseevnen må være, at der på kontroltidspunktet kan foretages en realistisk vurdering af, om køretøjet, uanset dets belastning og til den tilladte totalvægt, vil være sikkert på vejen, og om det, hvis det blev kontrolleret i henhold til de tekniske krav i bremse-typegodkendelsesdirektiv 71/320/EØF⁽⁷⁾ med ændringer, ville blive godkendt;

medlemsstaterne kan udvide anvendelsesområdet for bremsekontrol til at omfatte køretøjer eller kontrolpunkter ud over de i dette forslag nævnte;

medlemsstaterne kan fastsætte strengere bestemmelser for bremsekontrollen eller øge kontrolhyppigheden -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

(7) EFT L 202, 6.9.1971, s. 37.

Artikel 1

I direktiv 77/143/EØF foretages følgende ændringer:

1. Afsnit I i bilag II til direktiv 77/143/EØF, ændret ved direktiv 88/449/EØF, som omhandler bremseapparatet, affattes således:

"I. Bremseapparat

Den tekniske kontrol af køretøjers bremseapparat skal omfatte følgende punkter. Køretøjet godkendes ikke, hvis der konstateres nogen af de anførte mangler. De resultater, der opnås ved kontrol af bremseapparatet, skal svare til de tekniske krav i bremsedirektivet 71/320/EØF.

<u>Punkter, der skal kontrolleres</u>	<u>Arsager til, at køretøjet ikke kan godkendes</u>
1.1 Mekanisk tilstand og virkemåde	
1.11 Fodbremsepedalaksel	- for stram - slidt leje - for stort slid/slør
1.12 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 lidt glat
1.13 Vakuumpumpe eller kompressor og beholdere	- for lang tid til opnåelse af arbejdstryk - 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
1.14 Alarmanordning for utilstrækkeligt tryk eller manometer	- alarmanordning for utilstrækkeligt tryk/manometer defekt

- | | |
|---|--|
| 1.15 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 |
| 1.16 Parkeringsbremse, betjeningsarm, parkeringsbremsepal/tandkrans | <ul style="list-style-type: none">- parkeringsbremsepal/tandkrans spærrer ikke rigtigt- for stort slid på betjeningsarmens aksel eller spærreanordningen- for stor vandring for betjeningsarmen, tegn på forkert justering |
| 1.17 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 |
| 1.18 Koblinger til påhængsvogn | <ul style="list-style-type: none">- afspærringshaner eller selvlukkende ventiler defekte- utilstrækkelig fastgørelse- for store utætheder |

- | | |
|--|--|
| 1.19 Energilager eller trykluft-beholder | <ul style="list-style-type: none">- beskadiget, tæret, utæt- aftapningsanordning virker ikke- utilstrækkelig fastgørelse |
| 1.20 Servobremseaggregat, hovedcy-linder (hydraulisk system) | <ul style="list-style-type: none">- servoforstærker defekt- hovedcylindren defekt eller utæt- hovedcylindren utilstrækkeligt fastgjort- utilstrækkelig mængde bremsevæske- dæksel på hovedcylinder mangler- kontrollampe for bremsevæskens lyser eller er defekt- advarselsanordning for bremsevæskens niveau defekt |
| 1.21 Bremsørør | <ul style="list-style-type: none">- fare for svigt eller brud- utætheder i rør eller tilslutninger- beskadiget eller stærkt tæret- forkert monteret |
| 1.22 Bremseslanger | <ul style="list-style-type: none">- fare for svigt eller brud- beskadigede, slidte, for korte eller snoede- utætheder i slanger eller tilslutninger- spiles ud under tryk- porøs |
| 1.23 Bremsebelægninger (bakker - klodser) | <ul style="list-style-type: none">- nedslidte (hvor det er synligt)- tilsmudsede (olie, fedt osv.), (hvor det er synligt) |

- | | |
|---|--|
| 1.24 Bremsetromler, bremseskiver | <ul style="list-style-type: none">- stærkt slidte eller ridsede, revnede, utilstrækkeligt fastgjorte eller med brud- tilsmudsede (olie, fedt, osv.), hvor det er synligt- ankerpladen utilstrækkeligt fastgjort |
| 1.25 Bremseskabler, stænger, arme, forbindelsesled | <ul style="list-style-type: none">- kabler beskadiget eller med knuder- stærkt slidte eller tærede- løse forbindelsesled mellem kabler eller stænger- defekte kabelstyr- bremsesystemets frie bevægelse begrænset- tegn på dårlig justering eller stærkt slid i form af unormal bevægelse af arme/stænger/forbindelsesled |
| 1.26 Bremsseåbnere (også for fjederbrems) og hjulcylindre | <ul style="list-style-type: none">- revnede eller beskadigede- utætte- utilstrækkeligt fastgjorte- stærkt tærede- for stor vandring for stempler eller membraner- støvbeskyttelsesmanchet mangler eller er stærkt beskadiget |

- | | |
|--|--|
| 1.27 Ventil for lastafhængig bremsekraftregulering | <ul style="list-style-type: none">- defekt forbindelse- forkert justering- sat sig fast, virker ikke- mangler |
| 1.28 Automatiske justeringsanordninger | <ul style="list-style-type: none">- sat sig fast eller unormal bevægelse som tegn på stærkt slid eller forkert justering- defekt |
| 1.29 Retarder (hvis monteret eller krævet) | <ul style="list-style-type: none">- løs forbindelse eller montering- defekt |
| 1.3 Driftsbremse - præstationer og virkning | |
| 1.31 Præstationer (gradvis forøgelse til maksimum) | <ul style="list-style-type: none">- lille eller ingen bremsevirkning på et eller flere hjul- bremsevirkning på et hjul mindre end 70% af den højest registrerede bremsevirkning på et andet hjul på samme aksel (ved prøve på vej vil køretøjet afvige stærkt fra sin kurs under opbremsningen)- bremsevirkningen ikke gradvis (hug)- funktionstid unormalt lang på et af hjulene- store udsving i bremsevirkningen forårsaget af ovale skiver eller tromler |
| 1.32 Bremsevirkning | <ul style="list-style-type: none">- bremsevirkning utilstrækkelig, minimumspræstation ikke opfyldt |

**1.4 Nødbremse - præstationer og
virkning (hvis der anvendes
separate systemer)**

1.41 Præstationer

- bremsen virker ikke på den ene side
- bremsevirkning på et hjul er mindre end 70% af den højest registrerede bremsevirkning på et andet hjul på samme aksel
- bremsevirkningen ikke gradvis (hug)
- påhængsvogns automatiske bremsesystem virker ikke

1.42 Bremsevirkning

- bremsevirkning utilstrækkelig, minimumspræstation ikke opfyldt

1.5 Parkeringsbremse - præstationer og virkning

1.51 Præstationer

- bremsen virker ikke på den ene side

1.52 Bremsevirkning

- bremsevirkning utilstrækkelig, minimumspræstation ikke opfyldt

- | | |
|---|--|
| 1.6 Retarders eller motorbremse -
præstationer | - bremsevirkningen ikke gradvis
(retarder)
- defekt |
| 1.7 Blokeringsfri bremses | - advarselsanordningen for bloke-
ringsfri bremsning defekt
- defekt |

Artikel 2

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at efterkomme dette direktiv inden den 1. januar 1993. De underretter straks Kommissionen herom.
2. Når medlemsstaterne vedtager de i stk. 1 nævnte love og administrative bestemmelser, henvises der deri til dette direktiv, eller de ledsages ved offentliggørelsen af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.
3. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 3

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Rådets vegne
Formand

Competitiveness and Employment Impact Statement

I. What is the main reason for introduction this measure?

It is recognised as being of vital importance that vehicles are maintained in such a condition so as to ensure that they are safe and roadworthy. This proposal formalises the key items of the vehicles braking system that need to be tested and inspected giving criteria (both objective and subjective) on the reasons for acceptance or failure of those items. The proposal aims at gaining a reasonable assurance that vehicles, across the Community, are maintained in an acceptable road safety condition.

II. Features of the business in question

All users of vehicles, the subject of Directive 77/143/EEC as amended. Also, garages, technical services and agencies charged with vehicle roadworthiness testing. As things stand at the moment, only commercial vehicles, including taxis and ambulances are covered by roadworthiness Directives. The amendment to include passenger cars within a Community roadworthiness scheme remains on the table of the Council. Until this amendment is adopted this proposal on vehicle brake testing will not affect passenger cars nor those small businesses responsible for their operation and maintenance.

III. What obligations does the measure impose directly on business?

Member States current roadworthiness schemes largely encapsulate the items to be tested and their criteria for failure as given in Annex II. However, for those Member States that have yet to adopt roadworthiness schemes for the lighter vehicles (both passenger and commercial), the technical Annex II will provide a formula for the minimum acceptable standard in this safety critical area. However, as yet passenger cars will be unaffected by this proposal until they are included within the roadworthiness scheme.

IV. What indirect obligations are national, regional or local authorities likely to impose on business?

Implementation of the obligations as described in III.

V. Are there any special provisions in respect of SME's?

Where roadworthiness testing is delegated to private garages it is likely that the equipment and procedures that those garages adopt in testing the vehicles' brakes will be largely unaffected by this proposal.

VI. What is the likely effect on:

a) The competitiveness of business

This proposal will equalise the conditions of competition by standardising on the type of test to be applied.

b) Employment

Neutral

VII. Have the relevant representative organisations been consulted?

All Member States roadworthiness testing authorities, the coordinating body of roadworthiness testing agencies (CITA), the European Garage Equipment association, major private testing organisations, the European Motor Manufacturing Industry (CCMC and CLCA) and the European Freight Organisations have been consulted.

KOM(91) 243 endelig udg.

DOKUMENTER

DA

07

Katalognummer : CB-CO-91-285-DA-C

ISBN 92-77-73771-9
