

FÆLLES HOLDNING (EF) Nr. 38/96

fastlagt af Rådet den 18. juni 1996

med henblik på vedtagelse af Rådets direktiv 96/.../EF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil

(96/C 248/03)

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

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

under henvisning til forslag fra Kommissionen ⁽¹⁾,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg ⁽²⁾

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 189 C ⁽³⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Direktiv 77/143/EØF af 29. december 1976 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om teknisk kontrol med motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil ⁽⁴⁾, har adskillige gange været genstand for væsentlige ændringer; i forbindelse med nye ændringer af dette direktiv bør der, med henblik på at skabe klarhed, foretages en sammenskrivning til en enkelt tekst;
- (2) i forbindelse med den fælles transportpolitik bør vejtrafikken inden for Fællesskabets område finde sted under de bedst mulige vilkår såvel vedrørende sikkerheden som konkurrenceforholdene mellem de forskellige medlemsstaters transportører;
- (3) den voksende vejtrafik og de derved forøgede farer og skadevirkninger stiller alle medlemsstater over for sikkerhedsproblemer af lignende art og alvor;
- (4) 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 kontrolrede køretøjer, der anvendes i medlemsstaterne; endvidere kan denne situation indvirke på konkurrencevilkårene for transportører i de forskellige medlemsstater;

(5) det er derfor nødvendigt i videst muligt omfang at harmonisere bestemmelserne om tidsintervaller mellem sådanne eftersyn samt om de tvungne kontrolpunkter;

(6) kontrollen med ibrugtagne køretøjer bør være relativt enkel, hurtig og billig;

(7) der bør derfor i særdirektiver fastsættes EF-minimumsnormer og -metoder for kontrol på de i bilag II anførte punkter;

(8) i en overgangsperiode anvendes de nationale normer fortsat på de punkter, der ikke er omfattet af særdirektiver;

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

(10) for bremsesystemers vedkommende er det for tidligt allerede nu at fastsætte normer for indstillingen af lufttryk, luftpumpernes ydeevne mv. på grund af de forskellige testudstyr og -metoder, der anvendes i Fællesskabet;

(11) det er hensigten at ændre dette direktiv yderligere for at harmonisere og forbedre kontrolmetoderne;

⁽¹⁾ EFT nr. C 193 af 4. 7. 1996, s.1 og ændret forslag fremsendt den 18. 4. 1996.

⁽²⁾ EFT nr. C 39 af 12. 2. 1996, s. 24.

⁽³⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 29. februar 1996 (EFT nr. C 78 af 18. 3. 1996, s. 27), Rådets fælles holdning af ... (endnu ikke offentliggjort i Tidende) og Europa-Parlamentets afgørelse af ... (endnu ikke offentliggjort i Tidende).

⁽⁴⁾ EFT nr. L 47 af 18. 2. 1977, s. 47. Direktivet er senest ændret ved Kommissionens direktiv 94/23/EF (EFT nr. L 147 af 14. 6. 1994, s. 6).

- (12) så længe prøvningsprocedurer og -praksis ikke er harmoniseret, må medlemsstaterne selv vurdere, hvilken prøvningsprocedure de ønsker at benytte til at kontrollere, om køretøjerne opfylder kravene til bremsning;
- (13) medlemsstaterne skal inden for deres eget kompetenceområde overvåge kvaliteten af og fremgangsmåden for den tekniske kontrol med motorkøretøjer;
- (14) Kommissionen bør nøje kontrollere den praktiske gennemførelse af dette direktiv og regelmæssigt underrette Europa-Parlamentet og Rådet om de opnåede resultater;
- (15) 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 bremse-systemet;
- (16) forskrifter for bremsevirkningens referenceværdier med forskellig last for det enkelte motorkøretøj vil kunne bidrage til at genoprette denne tillid, og dette direktiv tillader kontrol efter denne fremgangsmåde som et alternativ til kontrol af overholdelse af minimumsværdierne for bremsevirkningen for hver kategori af motorkøretøjer;
- (17) hvad angår bremsesystemer, omfatter dette direktiv hovedsagelig motorkøretøjer, der er typegodkendt efter bestemmelserne i direktiv 71/320/EØF⁽¹⁾, skønt det erkendes, at visse typer motorkøretøjer er blevet godkendt på grundlag af nationale standarder, som kan være forskellige fra kravene i dette direktiv;
- (18) medlemsstaterne kan udvide bremsekontrollen til køretøjer eller kontrolpunkter, der ikke er omfattet af dette direktiv;
- (19) medlemsstaterne kan fastsætte strengere bestemmelser for bremsekontrollen eller øge kontrolhyppigheden;
- (20) 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;
- (21) en forkert indstilling af motoren og en utilstrækkelig vedligeholdelse heraf skader både motoren og det omgivende miljø som følge af øget brændstofforbrug og forurening; miljøvenlige transportformer bør fremmes;
- (22) for motorer med kompressionstænding (dieselmotorer) anses målingen af udstødningens røgtæthed for at være en tilstrækkelig præcis indikator for køretøjets vedligeholdelsesstand med hensyn til emissioner;
- (23) 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;
- (24) 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;
- (25) for de benzindrevne køretøjers vedkommende, hvor en typegodkendelse forudsætter, at de er udstyret med avancerede emissionskontrollsystemer såsom trevejskatalysator, der styres af en lambda-sonde, bør normerne for den periodiske kontrol med køretøjernes emission være strengere end for traditionelle køretøjer;
- (26) medlemsstaterne kan om nødvendigt udelukke visse kategorier af motorkøretøjer, der anses for at være af historisk betydning, fra direktivets anvendelsesområde; de kan også fastlægge deres egne standarder for kontrol af disse motorkøretøjer; denne mulighed bør ikke medføre, at der anvendes standarder, der er strengere end dem, som motorkøretøjet oprindeligt skulle opfylde;
- (27) 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;
- (28) Rådets direktiv 92/6/EØF⁽²⁾ kræver montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger i visse klasser af motorkøretøjer;

⁽¹⁾ Rådets direktiv 71/320/EØF 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). Direktivet er senest ændret ved Kommissionens direktiv 91/422/EØF (EFT nr. L 233 af 22. 8. 1991, s. 21).

⁽²⁾ Rådets direktiv 92/6/EØF 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).

- (29) indtil der er sket en udvikling i teknologien inden for hastighedsbegrænsende anordninger, som gør det muligt at lette kontrollen hermed, kan der dog ved den tekniske kontrol allerede nu foretages en række undersøgelser af visse elementer, når dette er muligt;
- (30) 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;
- (31) Kommissionen agter at foretage en vurdering af de praktiske erfaringer med, om hastighedsbegrænsende anordninger fungerer korrekt, og aflægge beretning for Rådet herom; beretningens konklusioner skal danne grundlag for eventuelle forslag om bestemmelser vedrørende de fremtidige hastighedsbegrænsende anordninger;
- (32) der stilles samme tekniske krav til hyrevogne og ambulancer som til personbiler; kontrolpunkterne kan være de samme, hvorimod der er forskel i kontrolhyppigheden;
- (33) 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 færdsels-sikkerhedsmæssigt tilfredsstillende justeret og vedligeholdt; disse mål kan ikke nås på tilfredsstillende måde af medlemsstaterne hver for sig;
- (34) medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til fristerne for gennemførelsen i den nationale lovgivning og anvendelsen af de ophævede direktiver berøres ikke af dette direktiv —

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, navnlig dets bilag I og II.

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

Artikel 2

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

Artikel 3

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

Disse foranstaltninger skal meddeles de andre medlemsstater og Kommissionen.

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

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

KAPITEL II

Undtagelser og fravigelser

Artikel 4

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

2. Medlemsstaterne kan efter høring af Kommissionen udelukke visse køretøjer, som anvendes under særlige

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

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

Artikel 5

Uanset bestemmelserne i bilag I og II kan medlemsstaterne:

- 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 6

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

- 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.

I de medlemsstater, hvor der den 28. juli 1988 ikke 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 1995.

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

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.

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.

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 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.

2. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.

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.

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 9

1. Kommissionen forelægger senest den 31. december 1998 for Rådet en beretning om gennemførelsen af teknisk kontrol med personbiler ledsaget af sådanne forslag, som måtte være nødvendige, navnlig med hensyn til hyppigheden og indholdet af kontrollen.

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

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 ... (*). 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 retsfor skrifter, som de udsteder for at efterkomme dette direktiv.

3. Medlemsstaterne vedtager de foranstaltninger, der er nødvendige for at indføre den kontrolordning, der omhandles i dette direktiv.

De foranstaltninger, der vedtages, skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have en afskrækkende virkning.

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 ..., den ...

På Rådets vegne

Formand

(*) Et år efter direktivets ikrafttræden.

BILAG I

KØRETØJSKATEGORIER OG TIDSINTERVALLER FOR KONTROL

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

BILAG II

OBLIGATORISKE KONTROLPUNKTER

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

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

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

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

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⁽¹⁾.

<i>Punkter, der skal kontrolleres</i>	<i>Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes</i>
1.1. Mekanisk tilstand og virkemåde	
1.1.1. Fodbremsepedalaksel	<ul style="list-style-type: none"> — for stram — slidt leje — for stort slid/slør
1.1.2. Pedalens tilstand og betjeningsanordningens vandring	<ul style="list-style-type: none"> — for stor eller for lille uudnyttet vandring — betjeningsanordningen returnerer ikke korrekt — skridsikker belægning på bremsespedal mangler, sidder løst eller er slidt
1.1.3. Vakuumpumpe eller kompressor og beholdere	<ul style="list-style-type: none"> — 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
1.1.4. Alarmanordning for utilstrækkeligt tryk, alarmanordningens manometer	<ul style="list-style-type: none"> — alarmanordning eller manometer defekt

⁽¹⁾ Rådets direktiv 71/320/EØF af 26. juli 1971 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om bremsesystemer for visse kategorier af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil (EFT nr. L 202 af 6. 9. 1971, s. 37). Direktivet er senest ændret ved direktiv 91/422/EØF (EFT nr. L 233 af 22. 8. 1991, s. 21).

<i>Punkter, der skal kontrolleres</i>	<i>Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes</i>
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
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
1.1.7. Ventiler (bremseventiler, styreventiler, regulatorer mv.)	<ul style="list-style-type: none"> — beskadiget, for stor luftudsivning — for stort olieforbrug i kompressoren — utilstrækkelig fastgørelse — udsivning af bremsevæske
1.1.8. Koblinger til påhængsvogn	<ul style="list-style-type: none"> — afspærringshaner eller selvlukkende ventiler defekte — utilstrækkelig fastgørelse — for store utætheder
1.1.9. Energilager eller trykluftbeholder	<ul style="list-style-type: none"> — beskadiget, tæret, utæt — aftapningsanordning virker ikke — utilstrækkelig eller ukorrekt fastgørelse
1.1.10. Servobremseaggregat, hovedcylinder (hydraulisk system)	<ul style="list-style-type: none"> — servoforstærker defekt — hovedcylinderen defekt eller utæt — hovedcylinderen utilstrækkeligt fastgjort — utilstrækkelig mængde bremsevæske — dæksel på hovedcylinder mangler — kontrollampe for bremsevæsken lyser eller er defekt — advarselsanordning for bremsevæskniveau defekt
1.1.11. Bremserør	<ul style="list-style-type: none"> — fare for svigt eller brud — utætheder i rør eller tilslutninger — beskadiget eller stærkt tæret — forkert monteret
1.1.12. Bremseslanger	<ul style="list-style-type: none"> — fare for svigt eller brud — beskadigede, slidte, for korte eller snoede — utætheder i slanger eller tilslutninger — spiles ud under tryk — porøs
1.1.13. Bremsebelægninger (bakker — klodser)	<ul style="list-style-type: none"> — nedslidte — tilsmudsede (olie, fedt osv.)

<i>Punkter, der skal kontrolleres</i>	<i>Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes</i>
1.1.14. Bremsetromler, bremseskiver	<ul style="list-style-type: none"> — stærkt slidte eller ridsede, revnede, utilstrækkeligt fastgjorte eller med brud — tilsmudsede (olie, fedt, osv.) — ankerpladen utilstrækkeligt fastgjort
1.1.15. Bremskabler, stænger, arme, forbindelsesled	<ul style="list-style-type: none"> — kabler beskadiget eller med knuder — stærkt slidte eller tærede — løse forbindelsesled mellem kabler eller stænger — defekte kabelstyr — bremsesystemets frie bevægelse begrænset — unormal bevægelse af arme/stænger/forbindelsesled som følge af dårlig justering eller stærkt slid
1.1.16. Bremscylindre (herunder fjederbremses og hydrauliske cylindre)	<ul style="list-style-type: none"> — revnede eller beskadigede — utætte — utilstrækkeligt fastgjorte — stærkt tærede — for stor vandring for cylinderen — støvbeskyttelsesmanchet mangler eller er stærkt beskadiget
1.1.17. Automatisk ventil for lastafhængig bremskraftregulering	<ul style="list-style-type: none"> — defekt forbindelse — forkert justering — sat sig fast, virker ikke — mangler
1.1.18. Automatiske justeringsanordninger	<ul style="list-style-type: none"> — sat sig fast eller unormal bevægelse som tegn på stærkt slid eller forkert justering — defekt
1.1.19. Retarder (hvis monteret eller krævet)	<ul style="list-style-type: none"> — løs forbindelse eller montering — defekt
1.2. Driftsbremse — præstationer og virkning	
1.2.1. Præstationer (gradvis forøgelse til maksimumsvirkning)	<ul style="list-style-type: none"> — utilstrækkelig bremsvirkning på et eller flere hjul — bremsvirkning på et hjul er mindre end 70 % af den højeste registrerede bremsvirkning på et andet hjul på samme aksel. Ved bremseprøve på vej vil køretøjet afvige stærkt fra sin kurs under opbremsningen — bremsvirkningen ikke gradvis (hug) — funktionstid unormalt lang på hvert hjul — store udsving i bremsvirkningen forårsaget af deformerede skiver eller ovale tromler

<i>Punkter, der skal kontrolleres</i>	<i>Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes</i>
1.2.2. Bremssevirkning	<ul style="list-style-type: none"> — bremsekoefficienten i forhold til den højeste tilladte masse eller, når det drejer sig om sættevogne, til summen af det tilladte akseltryk, der, hvor det er muligt, er mindre end følgende: Minimumsbremsevirkning kategori 1 50 % ⁽¹⁾ kategori 2 43 % ⁽²⁾ kategori 3 40 % ⁽³⁾ kategori 4 50 % kategori 5 45 % ⁽⁴⁾ kategori 6 50 % — eller en bremssevirkning, der er mindre end de af fabrikanten eventuelt fastlagte referenceværdier for motorkøretøjets aksel ⁽⁵⁾
1.3. Nødbremse — præstationer og virkning (hvis der anvendes separate systemer)	
1.3.1. Præstationer	<ul style="list-style-type: none"> — bremsen virker ikke på den ene side — bremssevirkning på et hjul er mindre end 70 % af den højeste registrerede bremssevirkning på et andet hjul på samme aksel — bremssevirkningen ikke gradvis (hug) — påhængsvogns automatiske bremsesystem virker ikke
1.3.2. Bremssevirkning	<ul style="list-style-type: none"> — for alle køretøjskategorier, bremsekoefficienten er mindre end 50 % ⁽⁶⁾ af bremssevirkningen 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
1.4. Parkeringsbremse — præstationer og virkning	
1.4.1. Præstationer	<ul style="list-style-type: none"> — bremsen virker ikke på den ene side
1.4.2. Bremssevirkning	<ul style="list-style-type: none"> — for alle køretøjskategorier, bremsekoefficienten er mindre end 16 % i forhold til den højeste tilladte masse eller for motorkøretøjer mindre end 12 % i forhold til vogntogets tilladte totalmasse, idet den største værdi lægges til grund
1.5. Retarders eller motorbremmens ydeevne	<ul style="list-style-type: none"> — bremssevirkningen ikke gradvis — defekt
1.6. Blokeringsfri bremses	<ul style="list-style-type: none"> — advarselsanordningen for blokeringsfri bremsning defekt — defekt

⁽¹⁾ 48 % for kategori 1 køretøjer, som ikke har ABS monteret, eller som er typegodkendt inden den 1. oktober 1991 (datoen for forbud mod første ibrugtagning uden europæisk komponenttypegodkendelse (direktiv 71/320/EØF som ændret ved Kommissionens direktiv 88/194/EØF (EFT nr. L 92 af 9. 4. 1988, s. 47)).

⁽²⁾ 45 % for køretøjer, der er registreret efter 1988 eller fra datoen for anvendelsen af direktiv 71/320/EØF, som ændret ved Kommissionens direktiv 85/647/EØF (EFT nr. L 380 af 31. 12. 1985, s. 1), i medlemsstaternes nationale lovgivning, afhængigt af hvilken dato, der er den seneste.

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

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

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

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

KØRETØJER I KATEGORI 1, 2 OG 3	KØRETØJER I KATEGORI 4, 5 OG 6
<p>2. Styreapparat og rat</p> <p>2.1. Mekanisk tilstand 2.2. Rat 2.3. Slør i styreapparatet</p>	<p>2. Styreapparat</p> <p>2.1. Mekanisk tilstand 2.2. Slør i styreapparatet 2.3. Fastgørelsen af styreapparatet 2.4. Hjullejere</p>
<p>3. Udsyn</p> <p>3.1. Synsfelt 3.2. Rudernes tilstand 3.3. Førerspejle 3.4. Forrudevisker 3.5. Rudevasker</p>	<p>3. Udsyn</p> <p>3.1. Synsfelt 3.2. Rudernes tilstand 3.3. Førerspejle 3.4. Forrudevisker 3.5. Rudevasker</p>
<p>4. Lygter, lyssignaler, refleksanordninger og elektrisk udstyr</p> <p>4.1. Lygter til fjern- og nærlys 4.1.1. Tilstand og virkemåde 4.1.2. Indstilling 4.1.3. Afbrydere 4.1.4. Visuel virkningsgrad</p>	<p>4. Lysudstyr</p> <p>4.1. Lygter til fjern- og nærlys 4.1.1. Tilstand og virkemåde 4.1.2. Indstilling 4.1.3. Afbrydere</p>
<p>4.2. Positions- og markeringslygter</p> <p>4.2.1. Tilstand og virkemåde 4.2.2. Farve og visuel virkningsgrad</p>	<p>4.2. Tilstand og virkemåde, lygteglassenes tilstand, farve og visuel virkningsgrad i forbindelse med:</p> <p>4.2.1. Positions- og baglygter 4.2.2. Stoplygter 4.2.3. Retningsviserblinklygter 4.2.4. Baklygter 4.2.5. Tågelygter 4.2.6. Bagnummerpladelygte 4.2.7. Refleksanordninger 4.2.8. Havariblink</p>
<p>4.3. Stoplygter</p> <p>4.3.1. Tilstand og virkemåde 4.3.2. Farve og visuel virkningsgrad</p>	
<p>4.4. Retningsviserblinklygter</p> <p>4.4.1. Tilstand og virkemåde 4.4.2. Farve og visuel virkningsgrad 4.4.3. Kontakter 4.4.4. Blinkfrekvens</p>	
<p>4.5. Tågelygter for og bag</p> <p>4.5.1. Anbringelse 4.5.2. Tilstand og virkemåde 4.5.3. Farve og virkningsgrad</p>	

KØRETØJER I KATEGORI 1, 2 OG 3	KØRETØJER I KATEGORI 4, 5 OG 6
4.6. Baklygter 4.6.1. Tilstand og virkemåde 4.6.2. Farve og visuel virkningsgrad	
4.7. Bagnummerpladelygte	
4.8. Refleksanordninger — tilstand og farve	
4.9. Signallamper	
4.10. Elektriske forbindelser mellem det trækkende køretøj og påhængsvogn eller sættevogn	
4.11. Elektriske kabler	
5. Aksler, hjul, dæk, affjedring	5. Aksler, hjul, dæk, affjedring
5.1. Aksler	5.1. Aksler
5.2. Hjul og dæk	5.2. Hjul og dæk
5.3. Affjedring	5.3. Affjedring
6. Chassis og dele fastgjort til chassis	6. Chassis og dele fastgjort til chassis
6.1. Chassis eller ramme og dertil fastgjorte dele 6.1.1. Almindelig tilstand 6.1.2. Udstødning og lyddæmper 6.1.3. Brændstofbeholder og -ledninger 6.1.4. Bagkofangers geometriske kendetegn og tilstand, lastbiler 6.1.5. Reservehjulets fastgørelsesanordning 6.1.6. Sammenkoblingsanordning på trækkende køretøjer, påhængsvogne og sættevogne	6.1. Chassis eller ramme og dertil fastgjorte dele 6.1.1. Almindelig tilstand 6.1.2. Udstødning og lyddæmper 6.1.3. Brændstofbeholder og -ledninger 6.1.4. Reservehjulets fastgørelsesanordning 6.1.5. Sammenkoblingsanordningens sikkerhed (hvis en sådan forefindes)
6.2. Kabine og karrosseri 6.2.1. Almindelig tilstand 6.2.2. Fastgørelse 6.2.3. Døre og låse 6.2.4. Gulv 6.2.5. Førersæde 6.2.6. Trinbræt	6.2. Karrosseri 6.2.1. Tilstand 6.2.2. Døre og låse
7. Forskelligt udstyr	7. Forskelligt udstyr
7.1. Sikkerhedsseler	7.1. Fastgøring af førersædet

KØRETØJER I KATEGORI 1, 2 OG 3	KØRETØJER I KATEGORI 4, 5 OG 6
7.2. Ildslukker	7.2. Fastgøring af batteriet
7.3. Låse- og tyverisikringsanordninger	7.3. Lydsignalapparat
7.4. Advarselstrekant	7.4. Advarselstrekant
7.5. Forbindskasse	7.5. Sikkerhedsseler 7.5.1. Monteringssikkerhed 7.5.2. Selernes tilstand 7.5.3. Virkemåde
7.6. Stopklods(er) til hjul	
7.7. Lydsignalapparat	
7.8. Speedometer	
7.9. Fartskriver (tilstedeværelse og forsegling) — kontrol af, at fartskrivers installationsplade er gyldig (hvis fartskriver er påbudt ifølge rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 ⁽¹⁾) — i tvivlstilfælde kontrol af, at dækkenes omkreds eller dimensioner stemmer overens med oplysningerne på fartskriverens installationsplade — kontrol af, at fartskriverens forsegling er ubrudt og eventuel anden beskyttelse mod ulovlige indgreb er ubeskadiget, hvis dette er praktisk muligt	
7.10. Hastighedsbegrænsende anordning — kontrol af, at der forefindes hastighedsbegrænsende anordning, hvis den er påbudt ved direktiv 92/6/EØF ⁽²⁾ — 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
8.1. Støj	8.1. Støj

⁽¹⁾ Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrollapparatet inden for vejtransport (EFT nr. L 370 af 31. 12. 1985, s. 8). Forordningen er senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 2479/95 (EFT nr. L 256 af 26. 10. 1995, s. 8).

⁽²⁾ Rådets direktiv 92/6/EØF 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

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

- a) Hvis udstødningen ikke kontrolleres af et avanceret emissionskontrolsystem, såsom en trevejskatalysator med *lambda*sonde:
1. Visuel inspektion af udstødningssystemet med henblik på en kontrol af, at der ikke findes nogen utætheder.
 2. Visuel inspektion af emissionskontrolsystemet, 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/EØF⁽¹⁾, 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 emissionskontrolsystem såsom en trevejskatalysator med *lambda*sonde:

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 udstødningsskikkens 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:
Udstødningsskikkens 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 tomgangsomdrejningstal 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.

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

Måling af udstødningsskikkens røgtæthed ved et højere omdrejningstal, (ubelastet, dvs. motoren accelereres fra tomgangs-omdrejningstallet op til det højeste regulerede omdrejningstal). Røgtæthedsniveauet må ikke overstige det niveau, der er angivet på skiltet i overensstemmelse med direktiv 72/306/EØF⁽²⁾. 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.

8.2.3. Kontroludstyr

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

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

⁽¹⁾ 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, specialudgave 1970 (1), s. 149), Direktivet er senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/12/EF (EFT nr. L 100 af 19. 4. 1994, s. 42)

⁽²⁾ 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). Direktivet er 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	
9. Yderligere kontrolpunkter for køretøjer til offentlig personbefordring	
9.1. Nødudgang(e) (herunder hamre til knusning af ruder), (eller) nødudgangsskilt(e)	
9.2. Opvarmningsanlæg	
9.3. Luftforsyning	
9.4. Arrangement af siddepladser	
9.5. Indvendig belysning	
10. Identifikation af køretøjet	10. Identifikation af køretøjet
10.1. Nummerplade	10.1. Nummerplade
10.2. Stelnummer	10.2. Stelnummer

BILAG III

DEL A

Direktiver, der ophæves

(jf. artikel 10)

Rådets direktiv 77/143/EØF af 29. december 1976 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,
- Kommissionens direktiv 92/55/EØF,
- Rådets direktiv 94/23/EF.

DEL B

Direktiv	Frist for	
	gennemførelse	anvendelse
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)	28. juli 1990	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)	22. juni 1993	22. juni 1993
92/55/EØF (EFT nr. L 225 af 10. 8. 1992, s. 68) før køretøjerne i bilag II, punkt 8.2.1, litra a) før køretøjerne i bilag II, punkt 8.2.2, før køretøjerne i bilag II, punkt 8.2.1, litra b)	22. juni 1993	1. januar 1994 1. januar 1996 1. januar 1997
94/23/EØF (EFT nr. L 147 af 14. 6. 1994, s. 6)	1. januar 1997	1. januar 1997

BILAG IV

SAMMENLIGNINGSTABEL NR. 1

(dispositive del)

Nærværende direktiv	77/143/EØF	88/449/EØF	91/225/EØF	91/328/EØF	92/54/EØF	92/55/EØF	94/23/EØF
Artikel 1, stk. 1	Artikel 1						
Artikel 1, stk. 2	Artikel 2, stk. 1						
Artikel 2	Artikel 4						
Artikel 3, stk. 1, første led	Artikel 5, stk. 1						
Artikel 3, stk. 1, andet led	Artikel 5, stk. 2						
Artikel 3, stk. 2	Artikel 5, stk. 3						
Artikel 3, stk. 3							Artikel 2
Artikel 4, stk. 1	Artikel 2, stk. 2						
Artikel 4, stk. 2	Artikel 2, stk. 3						
Artikel 4, stk. 3							Artikel 4
Artikel 5, første til sjette led	Artikel 3						
Artikel 5, syvende led							Artikel 3
Artikel 6, stk. 1	Artikel 7, stk. 1	Artikel 1, stk. 1					
Artikel 6, stk. 2				Artikel 1, stk. 1			
Artikel 7, stk. 1 og 2			Artikel 1				

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

SAMMENLIGNINGSTABEL NR. 2

(køretøjskategorier underlagt teknisk kontrol)

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							
Kategori 1	Bilag I						
Kategori 2	Kategori 1						
Kategori 3	Kategori 2						
Kategori 4	Kategori 3						
Kategori 5	Kategori 4						
Kategori 6		Artikel 1, stk. 2		Artikel 1, stk. 2			

SAMMENLIGNINGSTABEL NR. 3

(kontrolpunkter)

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, første afsnit	Indledning, første afsnit						
Indledning, andet afsnit					Artikel 1, stk. 1		
Indledning, tredje afsnit					Artikel 1, stk. 1		
Punkt 1					Artikel 1, stk. 1		
Punkt 1.2							
Punkt 1.2.1							Artikel 1
Punkt 1.2.2							
Punkt 1.3					Artikel 1, stk. 1		
Punkt 1.3.1							
Punkt 1.3.2							Artikel 1
Punkt 1.4					Artikel 1, stk. 1		
Punkt 1.4.1							
Punkt 1.4.2							Artikel 1
Punkt 1.5					Artikel 1, stk. 1		
Punkt 1.6							
Punkt 2		Artikel 1, stk. 3					
Punkt 7.8							
Punkt 7.9 (første til tredje led)	Artikel 1, stk. 3						
Punkt 7.10 (første til tredje led)							
Punkt 8		Artikel 1, stk. 3					
Punkt 8.1							
Punkt 8.2						Artikel 1, stk. 1	
Punkt 8.2.4							
Punkt 8.3		Artikel 1, stk. 3					
Punkt 10.2							

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

UDKAST TIL RÅDETS BEGRUNDELSE

I. INDLEDNING

Kommissionen forelagde den 8. september 1995 Rådet et forslag til direktiv om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil ⁽¹⁾, baseret på EF-traktatens artikel 75.

Europa-Parlamentet afgav udtalelse den 29. februar 1996 ⁽²⁾, og Det Økonomiske og Sociale Udvalg afgav udtalelse den 22. november 1995 ⁽³⁾

Kommissionen forelagde på baggrund af disse udtalelser den 18. april 1996 Rådet et ændret forslag ⁽⁴⁾.

Rådet fastlagde den 18. juni 1996 sin fælles holdning i overensstemmelse med EF-traktatens artikel 189 C.

II. FORMÅLET MED FORSLAGET

Kommissionens ændrede forslag tager sigte på en udvidelse af anvendelsesområdet for direktiv 77/143/EØF ⁽⁵⁾ for at sikre, at køretøjerne anvendes på Fællesskabets område på de bedst mulige betingelser, i henseende til såvel sikkerheden som konkurrencevilkårene for transportvirksomheder fra de forskellige medlemsstater. Det er endvidere formålet med forslaget at samle direktiv 77/143/EØF og de direktiver, hvorved dette direktiv er ændret, i én og samme tekst.

Kommissionens forslag indeholder følgende ændringer:

- i) Kommissionen foreslår, at hastighedsbegrænsende anordninger bliver omfattet af den tekniske kontrol i Fællesskabet for at undgå konkurrencefordrejninger mellem transportvirksomhederne som følge af forskellig teknisk kontrol i medlemsstaterne. Hvis der ikke fastsættes fælles standarder, vil hastighedsbegrænserne ikke blive kontrolleret, eller de vil blive kontrolleret på grundlag af nationale standarder, der er forskellige fra medlemsstat til medlemsstat.
Mere præcist foreslås det, at hastighedsbegrænsere føjes til listen i bilag II over punkter, der obligatorisk skal kontrolleres idet der tilføjes et nyt punkt 7.10
- ii) da hastighedsbegrænserne normalt er forbundet med den fartskriver, der er installeret i køretøjer, der i øjeblikket anvendes af erhvervschauffører, foreslås der en ændring af punkt 7.9 i bilag II, der i den nuværende form er affattet således »7.9. Fartskriver (tilstedeværelse og forsegling)«. Hensigten med ændringen er at kontrollere, om fartskriveren ud over at være installeret i køretøjet også har en gyldig installationsplade, og, hvis det er nødvendigt, om dækkenes nominelle omkreds stemmer overens med oplysningerne på fartskriveren, samt, hvis det er muligt, om forseglingen er ubrudt
- iii) i forslagets artikel 4, stk. 3, hedder det, at medlemsstaterne kan fastsætte deres egne standarder for køretøjer, der har historisk betydning, hvilket er en ændring i forhold til artikel 4 i Kommissionens direktiv 94/23/EF, hvor denne mulighed er begrænset til kun at gælde for fastsættelse af standarder for kontrol af bremsernes effektivitet

⁽¹⁾ EFT nr. C 193 af 4. 7. 1996, s. 5.

⁽²⁾ EFT nr. C 78 af 18. 3. 1996, s. 26.

⁽³⁾ EFT nr. C 39 af 12. 2. 1996, s. 24.

⁽⁴⁾ EFT nr. C 193 af 4. 7. 1996, s. 1.

⁽⁵⁾ Rådets direktiv 77/143/EØF af 29. december 1976 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om teknisk kontrol med motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil (EFT nr. L 47 af 18. 2. 1977, s. 47). Direktivet er senest og dermed for sjette gang ændret ved Kommissionens direktiv 94/23/EF (EFT nr. L 147 af 14. 6. 1994, s. 6).

- iv) i bilag II til forslaget er køretøjer i kategori 4 — hyrevogne og ambulancer — flyttet fra venstre til højre kolonne og er dermed anført sammen med køretøjer i kategori 5 og 6, således at de punkter, der obligatorisk skal kontrolleres i forbindelse med hyrevogne og ambulancer, ikke længere svarer til dem, der gælder for busser og tunge lastvogne, men til dem, der gælder for personbiler; der er imidlertid forskel på, hvor ofte den tekniske kontrol skal foretages
- v) i bilag II til forslaget er der tilføjet et nyt fjerde afsnit i indledningen, hvori det hedder, at medlemsstaterne omgående skal forbyde kørsel med køretøjer, der ikke opfylder mindstekravene til bremsesystemer og udstødning.

III. GENNEMGANG AF RÅDETS FÆLLES HOLDNING

Rådets fælles holdning svarer i alt væsentligt til Kommissionens forslag. Den omfatter dog en række ændringer i forhold til forslaget.

Det drejer sig om følgende ændringer:

- tilføjelse i artikel 4, stk. 1, således at medlemsstaterne får mulighed for at udelukke brandvæsenets køretøjer fra direktivets anvendelsesområde
- tilføjelse i artikel 4, stk. 2, således at medlemsstaterne efter høring af Kommissionen kan udelukke køretøjer, der anses for at have historisk betydning og som er bygget før den 1. januar 1960
- fastsættelse i artikel 11, stk. 1, af direktivets anvendelsesdato til et år efter dets ikrafttræden
- indsættelse af et nyt stk. 3 i artikel 11, i stedet for det fjerde afsnit, som Kommissionen havde foreslået indsat i indledningen til bilag II. I henhold til dette stykke skal medlemsstaterne vedtage de foranstaltninger, der er nødvendige for at indføre den kontrolordning, der omhandles i dette direktiv, og foranstaltningerne skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have en afskrækkende virkning.
- ændring i bilag II til direktivudkastet af andet led i punkt 7.9 vedrørende fartskriver; den nye tekst er affattet således:
 - »i tvivlstilfælde kontrol af, at dækkenes omkreds eller dimensioner stemmer overens med oplysningerne på fartskriverens installationsplade«.

IV. EUROPA-PARLAMENTETS ÆNDRINGSFORSLAG

1. Ændringsforslag fra Europa-Parlamentet som Kommissionen har overtaget, og som Rådet har godkendt

Rådet har fulgt Kommissionens forslag ved, om ikke ord til andet så dog indholdsmæssigt, at godkende følgende ændringsforslag fra Europa-Parlamentet:

- angående trettende betragtning, ændringsforslag 2 om indsættelse i direktivet af en ny betragtning, vedrørende bl. a. artikel 2, om kvaliteten af og fremgangsmåden for den tekniske kontrol
- angående fjortende betragtning, ændringsforslag 3 om i direktivet at indsætte en ny betragtning — ligeledes for at sikre kontrollens effektivitet — hvorefter Kommissionen nøje bør kontrollere den praktiske gennemførelse af direktivet og regelmæssigt bør underrette Europa-Parlamentet og Rådet om de opnåede resultater
- angående artikel 2, ændringsforslag 8, hvorefter medlemsstaterne skal sikre, at den tekniske kontrol, der foretages i offentlige eller private kontrolcentre, er objektiv og af høj kvalitet.

2. **Ændringsforslag fra Europa-Parlamentet, som Kommissionen ikke har overtaget, og som Rådet ikke har godkendt**

Rådet har ikke godkendt:

- *ændringsforslag 1*, hvorefter der i direktivet skal indsættes en betragtning, hvori der henvises til Europa-Parlamentets beslutning om officiel kodifikation. Rådets fælles holdning indeholder rent faktisk nye væsentlige elementer og udgør en omarbejdning af direktiv 77/143/EØF, hvorved bestemmelserne samles i én og samme tekst
 - *ændringsforslag 10*, hvorefter der i direktivet skal indsættes en betragtning, ifølge hvilken Kommissionen i 1996 skal forelægge Europa-Parlamentet og Rådet en beretning om, hvorvidt det er muligt at udvide den tekniske kontrol til også at omfatte to- og trehjulede køretøjer. Rådet finder, at det på dette stadium er for tidligt at udvide direktivets anvendelsesområde
 - *ændringsforslag 6*, hvorefter der skal fastsættes kortere tidsintervaller for kontrol af lette erhvervskøretøjer. Rådet finder, at medlemsstaterne ikke i øjeblikket er i stand til at gennemføre en sådan foranstaltning, da den fornødne infrastruktur ikke er til stede
 - *ændringsforslag 7*, hvorefter fremgangsmåden for kontrol af indholdet af kulilte (CO) i benzinmotorkøretøjers udstødning skal ændres, således at kontrollen først skal foretages ved koldstart. Rådet finder, at køretøjer uden katalysator dermed vil blive stillet ringere, da den oprindelige godkendelse af disse køretøjer ikke omfatter kontrol, der først foretages ved koldstart.
-