

**COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN**

COM(91) 243 def.

Brussel, 4 juli 1991

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN DE RAAD

**TOT WIJZIGING VAN RICHTLIJN 77/143/EEG BETREFFENDE  
DE ONDERLINGE AANPASSING VAN DE WETGEVINGEN VAN  
DE LID-STATEN INZAKE DE TECHNISCHE CONTROLE VAN  
MOTORVOERTUIGEN EN AANHANGWAGENS**

**(REMMEN)**

(door de Commissie ingediend)



## Toelichting

### Algemeen

#### Huidige situatie

Richtlijn 77/143/EEG<sup>(1)</sup> zoals gewijzigd bij Richtlijn 88/449/EEG<sup>(2)</sup> heeft betrekking op de technische controle van zware vrachtwagens, autobussen, aanhangwagens, opleggers, taxi's, ziekenwagens en lichte vrachtauto's.

In deze richtlijn zijn bepalingen betreffende de frequentie van de controles en een lijst van de punten waarop de controles betrekking moeten hebben, opgenomen.

Aangezien in Richtlijn 77/143/EEG met betrekking tot de te controleren punten geen normen worden omschreven, is het nodig dat gemeenschappelijke minimumnormen met het oog op de gelijkwaardigheid van de prestatieniveaus op veiligheids- en milieugebied in de gehele Gemeenschap worden vastgesteld.

Richtlijn 91/225/EEG<sup>(3)</sup> tot wijziging van Richtlijn 77/143/EEG, die onlangs is vastgesteld door de Raad, heeft betrekking op een procedure voor de vaststelling van afzonderlijke richtlijnen voor de controle op de naleving van de normen betreffende de in bijlage II van Richtlijn 77/143/EEG genoemde punten. Het voorziet eveneens in de oprichting van een Technisch Comité, in het kader waarvan de Commissie maatregelen kan goedkeuren om de technische normen aan de vooruitgang aan te passen.

Daarbij aansluitend is het onderhavige voorstel tot wijziging van bijlage II van Richtlijn 77/143/EEG zoals gewijzigd bij Richtlijn 88/449/EEG gericht op het beter omschrijven van de onderdelen van de reminstallatie die moeten worden gecontroleerd, alsook van de (objectieve en subjectieve) normen voor het als ontoereikend beoordelen van die onderdelen.

---

(1) PB L 47 van 18.2.1977, blz. 47

(2) PB L 222 van 12.8.1988, blz. 10

(3) PB L 103 van 23.4.1991, blz. 3

### Toepassingsgebied

Richtlijn 77/143/EEG zoals gewijzigd bij Richtlijn 88/449/EEG heeft betrekking op zware en lichte bedrijfsvoertuigen (evenals taxi's en ziekenwagens) maar niet op personenauto's. Op personenwagens heeft het als document COM(86)214<sup>(4)</sup> ingediende wijzigingsvoorstel betrekking. Het ligt in de bedoeling van de Commissie de behandeling van dit wijzigingsvoorstel met alle mogelijke middelen te bespoedigen, en er aldus voor te zorgen dat op alle voertuigen en dus zowel op personenwagens als op bedrijfsvoertuigen de nodige technische controles moeten worden uitgevoerd.

Op de voertuigen waarop de oorspronkelijke Richtlijn 77/143/EEG betrekking heeft, is een controlefrequentie van toepassing die wordt omschreven als één jaar na de datum van ingebruikneming en vervolgens elk jaar (1, 1, 1, 1, enz.). Op de voertuigen waarop de Wijzigingsrichtlijn 88/449/EEG van toepassing is (lichte vrachtwagens), is een controlefrequentie van toepassing die wordt omschreven als vier jaar na de datum van ingebruikneming en vervolgens om de twee jaar (4, 2, 2, 2, enz.). Het voorstel van document COM(86)214 heeft betrekking op een eerste controle van personenauto's na een gebruik van drie jaar, vervolgens na vijf jaar en daarna jaarlijks (3, 2, 1, 1, 1, enz.).

Bij de in de Lid-Staten toegepaste technische controles wordt reeds grotendeels uitgegaan van de in bijlage II opgenomen lijst van onderdelen en normen voor afkeuring. Voor de Lid-Staten waar evenwel nog geen technische controle voor lichtere voertuigen (zowel personenwagens als bedrijfsvoertuigen) wordt voorgeschreven, zal de technische bijlage in aanvaardbare minimumnormen voor de veiligheid op dit zeer belangrijke gebied kunnen voorzien. Doel van die voorschriften is het in redelijke mate erop kunnen rekenen dat in de gehele Gemeenschap de staat van de voertuigen aan aanvaardbare normen op het gebied van de verkeersveiligheid blijft beantwoorden.

---

(4) PB C 133 van 31.5.1986, blz. 3

VOORSTEL VOOR EEN  
RICHTLIJN VAN DE RAAD  
TOT WIJZIGING VAN RICHTLIJN 77/143/EEG  
BETREFFENDE DE ONDERLINGE AANPASSING VAN DE WETGEVINGEN VAN  
DE LID-STATEN INZAKE DE TECHNISCHE CONTROLE VAN  
MOTORVOERTUIGEN EN AANHANGWAGENS  
(REMMEN)

DE RAAD VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap,  
inzonderheid op artikel 75,

Gezien het voorstel van de Commissie<sup>(1)</sup>,

Gezien het advies van het Europese Parlement<sup>(2)</sup>,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité<sup>(3)</sup>,

Overwegende dat Richtlijn 77/143/EEG<sup>(4)</sup> zoals gewijzigd bij  
Richtlijn 88/449/EEG<sup>(5)</sup> voorziet in periodieke technische controles voor  
bepaalde wegvoertuigen (autobussen, zware en lichte vrachtauto's, zware  
aanhangwagens en opleggers, taxi's en ziekenwagens) maar nog niet voor  
personenwagens;

Overwegende dat Richtlijn 91/225/EEG<sup>(6)</sup> van de Raad tot doel heeft te voorzien  
in procedures voor de vaststelling van afzonderlijke richtlijnen inzake controle  
op de naleving van de normen betreffende de punten van de in bijlage II van  
bovengenoemde richtlijnen opgenomen lijst en een Technisch Comité op te richten  
in het kader waarvan de Commissie maatregelen zal kunnen nemen om de technische  
normen aan de vooruitgang aan te passen;

---

(1) PB C

(2) PB C

(3) PB C

(4) PB L 47 van 18.2.1977, blz. 47

(5) PB L 222 van 12.8.1988, blz. 10

(6) PB L 103 van 23.4.1991, blz. 3

Overwegende dat alle Lid-Staten procedures hebben vastgesteld voor het controleren van de staat van de reminstallatie van zware bedrijfsvoertuigen;

Overwegende dat verschillende Lid-Staten beschikken over nationale voorschriften voor het controleren van lichtere voertuigen met inbegrip van personenwagens en dat deze voorschriften met het in dit voorstel omschreven systeem in overeenstemming zijn;

Overwegende dat uit de beoordeling van de goedkeuringsprocedures betreffende de reminstallatie voor alle voertuigen blijkt dat het niet realistisch is de integratie van deze controleprocedures in de technische controle te overwegen;

Overwegende dat het met betrekking tot de voor de controle na ingebruikneming voor te schrijven normen aangewezen is uit te gaan van de onderhoudstoestand van het voertuig, zodat aan de hand van een betrekkelijk eenvoudige, snelle en goedkope testmethode kan worden nagegaan in welke mate het aan de goedkeuringsnormen beantwoordt;

Overwegende dat gezien de verscheidenheid van de testapparatuur en -procedures in de Lid-Staten het vaststellen van waarden voor de vereiste bedrijfszekerheid van remsystemen, voor de regeling en opbouw van de luchtdruk in die systemen, enz. , in het huidige stadium als onhaalbaar moet worden beschouwd, en dat het testen van de remkrecht erop gericht moet zijn op het ogenblik van de controle voldoende realistisch te kunnen antwoorden op de vraag of het voertuig, ongeacht zijn lading binnen de grenzen van zijn maximaal toegestane gewicht, veilig is voor het verkeer en beantwoordt aan de technische normen van Richtlijn 71/320/EEG(7) inzake de goedkeuring van reminrichtingen zoals gewijzigd;

Overwegende dat de Lid-Staten de controle betreffende de reminstallatie tot niet in dit voorstel genoemde voertuigen of onderdelen mogen uitbreiden;

Overwegende dat de Lid-Staten met betrekking tot de reminstallatie strengere of frequentere controles mogen toepassen,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD :

---

(7) PB L 202 van 6.9.1971, blz. 37

Artikel 1

Richtlijn 77/143/EEG wordt als volgt gewijzigd :

1. In bijlage II van Richtlijn 77/143/EEG zoals gewijzigd bij Richtlijn 88/449/EEG wordt het op de reminstallatie betrekking hebbende punt I vervangen door :

"I. Reminstallatie

De technische controle moet met betrekking tot de reminstallatie van het voertuig betrekking hebben op de volgende punten, ten aanzien waarvan de vaststelling van om het even welk van de vermelde defecten de afkeuring van het voertuig tot gevolg heeft. De resultaten van de controle van de reminstallatie dienen in overeenstemming te zijn met de technische normen van Richtlijn 71/320/EEG inzake reminrichtingen."

Te controleren onderdelen

Redenen voor afkeuring

1.1. Mechanische toestand en werking

1.11. As van de voetrempeedaal

- Zit te strak
- Heeft versleten kussenblok
- Vertoont te veel slijtage/speling

1.12. Staat en slag van de bedieningspedaal

- De aanloopslag is te groot of te klein
- De remschakeling komt niet op de juiste wijze los
- Het anti-slipkussen op de rempeedaal ontbreekt, zit los of is door slijtige glad geworden

1.13. Vacuümpomp of compressor en reservoirs

- De voor het efficiënt functioneren van de remmen nodige lucht- en/of vacuümdruk komt te traag tot stand
- Er is te weinig lucht- en/of vacuümdruk voor het ten minste tweemaal aantrekken van de rem nadat de verklikkerinrichting heeft gewerkt (of een meetinstrument gevaar signaleert)
- Er is duidelijk drukverlies ten gevolge van een luchtlek of er zijn waarneembare luchtlekken

1.14. Signaal lage-drukindicator of -aanwijzer

- De lage-drukindicator/ luchtdrukaanwijzer werkt slecht of is defect



- 1.15. Schakelaar voor handbediening
- Vertoont barsten of beschadiging, te grote slijtage
  - De regelklep werkt slecht
  - De bedieningsschakelaar is niet goed op de klepstang bevestigd of het afsluiterhuis zit los
  - De koppelingen zitten los of het systeem lekt
  - Functioneert niet behoorlijk
- 1.16. Parkeerrem, bedieningshandel, parkeerrempanning
- De parkeerrempanning blijft niet goed vastzitten
  - De scharnierpin van de hefboom of het palwerk vertonen te veel slijtage
  - Te grote beweeglijkheid van de handel wijst op een verkeerde afstelling
- 1.17. Remkleppen (voetkleppen, ontlastingsventielen, reduceerklappen, enz.)
- Er is beschadiging, te grote luchtlekkage
  - Het olieverlies uit de compressor is te groot
  - Zitten los/zijn slecht gemonteerd
  - Er is verlies van remvloeistof
- 1.18. Koppelingen voor
- De afdichtingen of veiligheids-

- 1.19. Energie- of drukreservoir
- Is beschadigd, gecorrodeerd, lekt
  - Het draineerstuk werkt niet
  - Zit los/is slecht gemonteerd
- 1.20. Rembekrachtiging, hoofdcilinder (hydraulische systemen)
- De rembekrachtiging is defect of ineffectief
  - De hoofdcilinder is defect of lekt
  - De hoofdcilinder zit los
  - Er is te weinig remvloeistof
  - De kap van het reservoir van de hoofdcilinder ontbreekt
  - Het controlelampje voor de remvloeistof licht op of is defect
  - Het waarschuwingssignaal met betrekking tot de remvloeistof werkt slecht
- 1.21. Harde remleidingen
- Er is gevaar voor defecten of breuken
  - Er zijn lekken in leidingen of koppelingen
  - Er is beschadiging of te veel corrosie
  - De leidingen zijn verkeerd gemonteerd
- 1.22. Remslangen
- Er is gevaar voor defecten of scheuren
  - De remslangen zijn beschadigd, doorgeschuurd, te kort, getordeerd
  - De slangen of koppelingen vertonen lekken
  - De slangen vertonen door de druk veroorzaakte verwijdingen
  - De slangen vertonen porositeit
- 1.23. Rembekledingen (voeringen - segmenten)
- Vertonen te veel (zichtbare) slijtage
  - Zijn (zichtbaar) vuil (olie, vet, enz.)

- 1.24. Remtrommels, remschijven
- Vertonen te veel slijtage, kerven, scheuren, zitten los of zijn gebroken
  - Zijn (zichtbaar) vuil (olie, vet, enz.)
  - De ankerplaat zit los
- 1.25. Remkabels, stangen, handels, overbrenging
- De kabels zijn beschadigd, geknoopt
  - Er is te veel slijtage of corrosie
  - De kabel of stangkoppeling zit los
  - De kabelgeleiding is defect
  - De werking van het remsysteem wordt belemmerd
  - Abnormale beweeglijkheid van de handels/stangen/overbrenging wijst op slechte afstelling of te veel slijtage
- 1.26. Aandrijvingsmechanismen (veerremmen inbegrepen) of hydraulische remcilinders
- Vertonen barsten of beschadiging
  - Lekken
  - Zitten los/zijn niet goed gemonteerd
  - Vertonen te veel corrosie
  - De slag van de zuiger of van het diafragmamechanisme is te groot
  - De stofkap ontbreekt of vertoont teveel beschadiging

- 1.27. Belastingdetector
- De overbrenging is defect
  - Is niet juist afgesteld
  - Is geblokkeerd, werkt niet
  - Ontbreekt
- 1.28. Automatische nastelling
- Is geblokkeerd of vertoont abnormale beweeglijkheid die wijst op te veel slijtage of verkeerde afstelling
  - Is defect
- 1.29. Vertrager (indien gemonteerd of voorgeschreven)
- De koppelstukken of bevestigingen zijn slecht
  - Is defect
- 1.3. Remkracht en bedrijfszekerheid van de bedrijfsrem
- 1.31. Remkracht (geleidelijk tot maximum opgevoerde kracht)
- De remkracht is op een of meer wielen te klein of ontbreekt
  - De remkracht is voor een of meer wielen kleiner dan 70 % van de hoogst geregistreeerde remkracht voor een ander wiel op dezelfde as (het bij het remmen in het kader van een verplichte wegtest door het voertuig afgelegde traject is niet voldoende rechtlijnig)
  - De remkracht gaat niet geleidelijk op (blokkering)
  - De remwerking vertoont voor een of meer wielen abnormale vertraging
  - De remkracht vertoont te grote schommelingen ten gevolge van onrondheid van de remschijven of remtrommels
- 1.32. Bedrijfszekerheid
- De remmen zijn inefficiënt, er is geen minimale remkracht

**1.4. Remkracht en bedrijfszekerheid  
van de secundaire rem (noodrem -  
indien afzonderlijk werkend  
systeem)**

**1.41. Remkracht**

- Rem(men) werkt (werken) aan één kant niet
- De remkracht is voor een of meer wielen kleiner dan 70 % van de hoogst geregistreeerde remkracht voor een ander wiel op dezelfde as
- De remkracht loopt niet geleidelijk op (blokkering)
- Het automatisch remsysteem voor de aanhanger werkt niet

**1.42. Bedrijfszekerheid**

- De rem is inefficiënt, er is geen minimale remkracht

**1.5. Remkracht en bedrijfszekerheid  
van de parkeerrem**

**1.51. Remkracht**

- De rem werkt aan één kant niet

**1.52. Bedrijfszekerheid**

- De rem is inefficiënt, er is geen minimale remkracht

1.6. Remkracht van de  
vertrager of motorrem

- De remkracht loopt niet geleidelijk op  
(vertrager)
- Er is een defect

1.7. Anti-blokkeersysteem

- De verklikker voor het  
anti-blokkeersysteem is defect
- Het systeem is defect

Artikel 2

1. De Lid-Staten treffen de nodige maatregelen om vóór 1 Januari 1993 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.
2. Wanneer de Lid-Staten de in lid 1 bedoelde bepalingen aannemen, wordt naar deze richtlijn verwezen in die bepalingen of bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de Lid-Staten.
3. De Lid-Staten delen de Commissie de bepalingen van intern recht mede, die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 3

Deze richtlijn is gericht tot de Lid-Staten.

Gedaan te Brussel,

Voor de Raad

De Voorzitter

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:

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.

-16-

ISSN 0254-1513

COM(91) 243 def.

# DOCUMENTEN

NL

07

---

Catalogusnummer : CB-CO-91-285-NL-C

ISBN 92-77-73777-8

---

Bureau voor officiële publikaties der Europese Gemeenschappen  
L-2985 Luxemburg