

Uitgave  
in de Nederlandse taal

## Mededelingen en bekendmakingen

<u>Nummer</u>	<u>Inhoud</u>	<u>Bladzijde</u>
	<i>I Mededelingen</i>	
	<b>Commissie</b>	
96/C 193/01	Ecu.....	1
96/C 193/02	Gemiddelde prijzen en representatieve prijzen van tafelwijnsoorten op de verschillende commercialisatiecentra .....	2
96/C 193/03	Voorafgaande aanmelding van een concentratie (Zaak nr. IV/M.734 — Melitta/Dow-Newco) <sup>(1)</sup> .....	3
96/C 193/04	Verzoek om onderzoek van een concentratie (Zaak nr. IV/M.784 — Kesko/Tuko) <sup>(1)</sup> .....	4
	<i>II Voorbereidende besluiten</i>	
	<b>Commissie</b>	
96/C 193/05	Voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten inzake de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens <sup>(1)</sup> .....	5
96/C 193/06	Gewijzigd voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten inzake de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens <sup>(1)</sup> .....	31

Nummer

Inhoud (vervolg)

Bladzijde

III *Bekendmakingen*

**Commissie**

96/C 193/07

Phare — Constructiewerken — Bericht van aanbesteding, uitgeschreven door de Regering van Estland, voor werken die worden gefinancierd door de Europese Unie in het bestek van het Meerlandenprogramma Phare 1993 ..... 32



## I

(Mededelingen)

## COMMISSIE

ECU (\*)

3 juli 1996

(96/C 193/01)

Bedrag in nationale valuta voor één eenheid:

Belgische en Luxemburgse frank	39,4742	Finse mark	5,87676
Deense kroon	7,38875	Zweedse kroon	8,39678
Duitse mark	1,91774	Pond sterling	0,805655
Griekse drachme	301,081	US-dollar	1,25424
Peseta	161,296	Canadese dollar	1,70665
Franse frank	6,48193	Yen	138,744
Iers pond	0,786212	Zwitserse frank	1,57470
Lire	1928,73	Noorse kroon	8,17829
Gulden	2,15053	IJslandse kroon	84,3102
Oostenrijkse schilling	13,4969	Australische dollar	1,60328
Escudo	197,042	Nieuwzeelandse dollar	1,83637
		Zuidafrikaanse rand	5,43401

De Commissie heeft een telexdienst met automatisch antwoordmechanisme in gebruik genomen die elke gebruiker, op diens aanvraag per telex, de omwisselingskoers in de voornaamste valuta geeft.

Deze dienst functioneert elke dag van 15.30 uur tot de volgende dag 13.00 uur.

De gebruiker dient als volgt te handelen:

- telex nr. 23789 te Brussel kiezen;
- zijn eigen telexadres geven;
- de code „cccc” vormen die het automatisch antwoordmechanisme in werking stelt en hem de omwisselingskoersen van de ecu per telex geeft;
- de mededeling niet onderbreken vóór het einde van de boodschap dat aangegeven wordt door het teken „ffff”.

*Noot:* De Commissie heeft ook een telexapparaat met automatische beantwoorder (nr. 21791) en een telekopieerapparaat met automatische beantwoorder (nr. 296 10 97) die dagelijkse gegevens betreffende de berekening van de landbouwmrekeningskoersen verstrekken.

(\*) Verordening (EEG) nr. 3180/78 van de Raad van 18 december 1978 (PB nr. L 379 van 30. 12. 1978, blz. 1), laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EEG) nr. 1971/89 (PB nr. L 189 van 4. 7. 1989, blz. 1).

Besluit 80/1184/EEG van de Raad van 18 december 1980 (Overeenkomst van Lomé) (PB nr. L 349 van 23. 12. 1980, blz. 34).

Beschikking nr. 3334/80/EGKS van de Commissie van 19 december 1980 (PB nr. L 349 van 23. 12. 1980, blz. 27).

Financieel Reglement van 16 december 1980 voor de toepassing van de algemene begroting van de Europese Gemeenschappen (PB nr. L 345 van 20. 12. 1980, blz. 23).

Verordening (EEG) nr. 3308/80 van de Raad van 16 december 1980 (PB nr. L 345 van 20. 12. 1980, blz. 1).

Beschikking van de Raad van Gouverneurs van de Europese Investeringsbank van 13 mei 1981 (PB nr. L 311 van 30. 10. 1981, blz. 1).

**Gemiddelde prijzen en representatieve prijzen van tafelwijnsorten op de verschillende commercialisatiecentra**

(96/C 193/02)

(Vastgesteld op 2 juli 1996 in toepassing van artikel 30, lid 1, van Verordening (EEG) nr. 822/87)

Commercialisatiecentra	Ecu per % vol/hl	% van OP <sup>o</sup>	Commercialisatiecentra	Ecu per % vol/hl	% van OP <sup>o</sup>
<i>R I Oriënteringsprijs*</i>	3,828		<i>A I Oriënteringsprijs*</i>	3,828	
Heraklion	geen notering		Athene	geen notering	
Patras	geen notering		Heraklion	geen notering	
Requena	geen notering		Patras	geen notering	
Reus	geen notering		Alcázar de San Juan	2,349	61 %
Villafranca del Bierzo	geen notering <sup>(1)</sup>		Almendralejo	geen notering	
Bastia	geen notering		Medina del Campo	geen notering <sup>(1)</sup>	
Béziers	4,240	111 %	Ribadavia	geen notering	
Montpellier	4,259	111 %	Vilafranca del Penedés	geen notering	
Narbonne	4,312	113 %	Villar del Arzobispo	geen notering <sup>(1)</sup>	
Nîmes	4,236	111 %	Villarrobledo	geen notering <sup>(1)</sup>	
Perpignan	geen notering		Bordeaux	geen notering	
Asti	geen notering		Nantes	geen notering	
Firenze	geen notering <sup>(1)</sup>		Bari	geen notering <sup>(1)</sup>	
Lecce	geen notering		Cagliari	3,201	84 %
Pescara	geen notering		Chieti	2,955	77 %
Reggio Emilia	6,403	167 %	Ravenna (Lugo, Faenza)	3,349	87 %
Treviso	4,679	122 %	Trapani (Alcamo)	geen notering	
Verona (voor de lokale wijnen)	5,787	151 %	Treviso	geen notering <sup>(1)</sup>	
Representatieve prijs	4,437	116 %	Representatieve prijs	3,142	82 %
<i>R II Oriënteringsprijs*</i>	3,828			Ecu/hl	
Heraklion	geen notering		<i>A II Oriënteringsprijs*</i>	82,810	
Patras	geen notering		Rheinfalz (Oberhaardt)	71,408	86 %
Calatayud	geen notering		Rheinhessen (Hügelland)	geen notering <sup>(1)</sup>	
Falset	geen notering		De wijnbouwstreek van de Luxemburgse Moezel	geen notering	
Jumilla	geen notering <sup>(1)</sup>		Representatieve prijs	71,408	86 %
Navalcarnero	geen notering <sup>(1)</sup>				
Requena	geen notering		<i>A III Oriënteringsprijs*</i>	94,57	
Toro	geen notering		Mosel-Rheingau	geen notering	
Villena	geen notering <sup>(1)</sup>		De wijnbouwstreek van de Luxemburgse Moezel	geen notering	
Bastia	geen notering		Representatieve prijs	geen notering	
Brignoles	geen notering				
Bari	geen notering				
Barletta	geen notering				
Cagliari	4,186	109 %			
Lecce	geen notering				
Taranto	geen notering				
Representatieve prijs	4,186	109 %			
	Ecu/hl				
<i>R III Oriënteringsprijs*</i>	62,15				
Rheinfalz-Rheinhessen (Hügelland)	geen notering <sup>(1)</sup>				

(<sup>1</sup>) Overeenkomstig artikel 10 van Verordening (EEG) nr. 2682/77 niet in aanmerking genomen notering.

\* Van toepassing vanaf 1 februari 1995.

<sup>o</sup> OP = Oriënteringsprijs.

**Voorafgaande aanmelding van een concentratie****(Zaak nr. IV/M.734 — Melitta/Dow-Newco)**

(96/C 193/03)

**(Voor de EER relevante tekst)**

1. Op 25 juni 1996 ontving de Commissie een aanmelding van een beoogde concentratie in de zin van artikel 4 van Verordening (EEG) nr. 4064/89 van de Raad <sup>(1)</sup> waarin werd medegedeeld dat de ondernemingen Melitta Bentz KG, München/D en Dow Europe SA, Horgen/Zwitserland en Dow Brands Inc., Indianapolis/USA, die onder zeggenschap staat van het concern „The Dow Chemical Company”, in de zin van artikel 3, lid 1, onder b), van genoemde verordening medezeggenschap verkrijgen over de onderneming Cofresco Frischhalteprodukte GmbH + Co KG/D door de aankoop van aandelen van een nieuw gestichte vennootschap die een gezamenlijke onderneming is.
2. De bedrijfswerkzaamheden van de desbetreffende ondernemingen zijn:
  - Melitta Bentz KG: houdstermaatschappij van het Melitta-concern, productie en verkoop van huishoudproducten
  - Dow Europe SA: planning en beheer van zakenstrategie voor Dow-bedrijven in Europa, het Nabije Oosten en Afrika
  - Dow Brands Inc.: productie en verkoop van huishoudproducten en huishoudfolies
  - Dow Chemical Company: onderzoek en ontwikkeling van scheikundige producten, plastics, scheikundige vezels, schoonmaakproducten en huishoudverpakkingsmaterialen.
3. Op grond van een voorlopig onderzoek is de Commissie van oordeel dat de aangemelde concentratie binnen het toepassingsgebied van Verordening (EEG) nr. 4064/89 kan vallen. Ten aanzien van dit punt wordt de definitieve beslissing echter aangehouden.
4. De Commissie verzoekt belanghebbende derden haar hun eventuele opmerkingen ten aanzien van de voorgenomen concentratie kenbaar te maken.

Deze opmerkingen moeten de Commissie uiterlijk tien dagen na dagtekening van deze bekendmaking hebben bereikt. Zij kunnen per fax (faxnummer (32-2) 296 43 01/296 72 44) of per post, onder vermelding van referentie IV/M.734 — Melitta/Dow-Newco, aan onderstaand adres worden toegezonden:

Europese Commissie  
Directoraat-generaal Concurrentie (DG IV)  
Directoraat B — Task Force Fusiecontrole  
Kortenberglaan 150  
B-1040 Brussel.

---

<sup>(1)</sup> PB nr. L 395 van 30. 12. 1989, blz. 1. Verordening gerectificeerd in PB nr. L 257 van 21. 9. 1990, blz. 13.

**Verzoek om onderzoek van een concentratie****(Zaak nr. IV/M.784 — Kesko/Tuko)**

(96/C 193/04)

**(Voor de EER relevante tekst)**

1. Op 26 juni 1996 ontving de Commissie van de Finse autoriteiten een verzoek in de zin van artikel 22 van Verordening (EEG) nr. 4064/89 van de Raad <sup>(1)</sup> om een concentratie te onderzoeken waarbij de onderneming Kesko Oy in de zin van artikel 3, lid 1, onder b), van genoemde verordening volledig zeggenschap verkrijgt over Tuko Oy door de aankoop van aandelen.
2. De bedrijfswerkzaamheden van de desbetreffende ondernemingen zijn:
  - onderneming Kesko: groot- en kleinhandel van kruidenierswaren, hardware en andere goederen
  - onderneming Tuko: groot- en kleinhandel van kruidenierswaren, hardware en andere goederen.
3. Op grond van een voorlopig onderzoek is de Commissie van oordeel dat het verzoek ingediend werd in overeenkomst met artikel 22 van Verordening (EEG) nr. 4064/89. Ten aanzien van dit punt wordt de definitieve beslissing echter aangehouden.
4. De Commissie verzoekt belanghebbende derden haar hun eventuele opmerkingen ten aanzien van de concentratie kenbaar te maken.

Deze opmerkingen moeten de Commissie uiterlijk tien dagen na dagtekening van deze bekendmaking hebben bereikt. Zij kunnen per fax (faxnummer 32/2/296 43 01/296 72 44) of per post, onder vermelding van referentie IV/M.784 — Kesko/Tuko, aan onderstaand adres worden toegezonden:

Europese Commissie,  
Directoraat-generaal Concurrentie (DG IV),  
Directoraat B — Task Force Fusiecontrole,  
Kortenberglaan 150,  
B-1040 Brussel.

---

<sup>(1)</sup> PB nr. L 395 van 30. 12. 1989, blz. 1. Verordening gerectificeerd in PB nr. L 257 van 21. 9. 1990, blz. 13.

## II

*(Vorbereidende besluiten)*

## COMMISSIE

**Voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten inzake de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens**

(96/C 193/05)

*(Voor de EER relevante tekst)*

COM(95) 415 def. — 95/0226(SYN)

*(Door de Commissie ingediend op 8 september 1995)*

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de Commissie,

In samenwerking met het Europees Parlement,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité,

Overwegende dat Richtlijn 77/143/EEG van de Raad van 29 december 1976 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten inzake de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens<sup>(1)</sup> bij verschillende gelegenheden aanzienlijk werd gewijzigd; dat, nu nieuwe wijzigingen worden overwogen, vanuit een oogpunt van duidelijkheid die richtlijnen algeheel en in één tekst dienen te worden herzien;

Overwegende dat in het kader van het gemeenschappelijk vervoerbeleid het verkeer van bepaalde voertuigen in de Gemeenschap onder zo gunstig mogelijke omstandigheden dient plaats te vinden, zowel met betrekking tot de veiligheid als met betrekking tot de concurrentievoorwaarden voor de vervoerders in de verschillende Lid-Staten;

Overwegende dat de steeds grotere verkeersdichtheid en de toenemende gevaren en overlast die daaruit voortvloeien alle Lid-Staten voor veiligheidsproblemen van gelijke aard en omvang stellen;

Overwegende dat de huidige controlenormen en -methoden van Lid-Staat tot Lid-Staat verschillen; dat daardoor de gelijkwaardigheid van de prestatieniveaus op veiligheids- en milieugebied van de gecontroleerde voertuigen die in de Lid-Staten worden gebruikt, in het gedrang komt; dat deze situatie voorts van invloed kan zijn op de mededingingsvoorwaarden voor vervoerders uit de verschillende Lid-Staten;

Overwegende dat hieruit de noodzaak voortvloeit om de frequentie van deze controles en de verplicht te controleren punten zoveel mogelijk te harmoniseren;

1e overweging  
Richtlijn 77/143/EEG (gewijzigd)

2e overweging  
Richtlijn 77/143/EEG

3e overweging  
Richtlijn 91/225/EEG

4e overweging  
Richtlijn 77/143/EEG

<sup>(1)</sup> PB nr. L 47 van 18. 2. 1977, blz. 47. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 94/23/EG (PB nr. L 147 van 14. 6. 1994, blz. 6).

Overwegende dat de controle na ingebruikneming van het voertuig betrekkelijk eenvoudig, snel en goedkoop moet zijn;

7e overweging  
Richtlijn 92/55/EEG

Overwegende dat er dus minimale communautaire normen en methoden voor de technische controle van de in bijlage II opgesomde punten dienen te worden omschreven in bijzondere richtlijnen van de Raad;

4e overweging  
Richtlijn 91/225/EEG

Overwegende dat als overgangsmaatregel de nationale normen van toepassing blijven op de punten die niet vallen onder de bijzondere richtlijnen;

5e overweging  
Richtlijn 91/225/EEG

Overwegende dat de in bijzondere richtlijnen vastgestelde normen en methoden snel moeten kunnen worden aangepast aan de technische vooruitgang en dat, teneinde de tenuitvoerlegging van de daartoe vereiste maatregelen te vergemakkelijken, een procedure moet worden ingesteld voor nauwe samenwerking tussen de Lid-Staten en de Commissie in een comité voor de aanpassing van de technische controle aan de technische vooruitgang.

6e overweging  
Richtlijn 91/225/EEG (eerste zin)

Overwegende dat, voor wat betreft remsystemen, het vaststellen van waarden voor de regeling en opbouw van de luchtdruk in die systemen, in het huidige stadium als onhaalbaar moet worden beschouwd;

7e overweging  
Richtlijn 92/54/EEG (gewijzigd)

Overwegende dat het voornemen bestaat om deze richtlijn verder te wijzigen teneinde hierin harmonische en verbeterde methoden voor het uitvoeren van de controle op te nemen;

8e overweging  
Richtlijn 94/23/EG

Overwegende dat, in afwachting van geharmoniseerde controleprocedures en -praktijken, de Lid-Staten naar eigen inzicht een controleprocedure kunnen toepassen om vast te stellen of het voertuig in kwestie aan de remeisen voldoet;

5e overweging  
Richtlijn 94/23/EG

Overwegende dat allen die zich met de technische controle van voertuigen bezighouden, ervan doordrongen zijn dat de controlemethode, en met name de toestand waarin het voertuig wordt gecontroleerd (belaste, gedeeltelijk belaste of onbelaste toestand) van invloed zijn op de mate van vertrouwen die degenen die de controle uitvoeren, hebben aangaande de bedrijfszekerheid van het remsysteem;

6e overweging  
Richtlijn 94/23/EG

Overwegende dat het voor elk voertuigmodel voorschrijven van referentiewaarden voor de remkracht in verschillende laadtoestanden zou helpen dat vertrouwen te herstellen en dat deze richtlijn het op deze manier testen mogelijk maakt als alternatief voor het testen aan de hand van minimumremkrachtwwaarden voor elke voertuigcategorie;

7e overweging  
Richtlijn 94/23/EG



Overwegende dat, wat remsystemen betreft, het toepassingsgebied van deze richtlijn voornamelijk betrekking heeft op voertuigen die zijn goedgekeurd overeenkomstig het bepaalde in Richtlijn 71/320/EEG<sup>(2)</sup>, hoewel wordt erkend dat bepaalde types voertuigen werden goedgekeurd overeenkomstig nationale normen die van de voorschriften van deze richtlijn kunnen afwijken;

9e overweging  
Richtlijn 94/23/EG (eerste zin)

Overwegende dat de Lid-Staten de controle betreffende de reminstallatie tot niet in deze richtlijn genoemde voertuigen of punten mogen uitbreiden;

8e overweging  
Richtlijn 92/54/EEG

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

9e overweging  
Richtlijn 92/54/EEG

Overwegende dat deze richtlijn tot doel heeft de uitlaat-emissies tijdens de nuttige levensduur van voertuigen aan de hand van periodieke controles laag te houden en voertuigen die de oorzaak zijn van aanzienlijke vervuiling zolang zij niet goed worden onderhouden uit het verkeer te bannen;

3e overweging  
Richtlijn 92/55/EEG

Overwegende dat een slechte afstelling van de motor en onvoldoende onderhoud nadelig zijn voor de motor en voor het milieu, omdat zij de verontreiniging en het energieverbruik doen toenemen;

8e en 9e overweging  
Richtlijn 92/55/EEG

Overwegende dat het belangrijk is milieuvriendelijk vervoer tot ontwikkeling te brengen;

Overwegende dat voor dieselmotoren (motoren met compressieontsteking) het meten van de opaciteit van de uitlaatemissies wordt geacht te volstaan om de onderhoudstoestand van het voertuig wat betreft de emissies vast te stellen;

10e overweging  
Richtlijn 92/55/EEG

Overwegende dat voor conventionele benzinemotoren (motoren met elektrische ontsteking) het meten van de koolmonoxide-emissies van de uitlaatpijp van het voertuig bij stationair draaien van de motor wordt geacht te volstaan om de onderhoudstoestand van het voertuig wat betreft de emissies vast te stellen;

11e overweging  
Richtlijn 92/55/EEG

Overwegende dat zonder periodiek onderhoud het percentage van bovengenoemde voertuigen dat niet aan de normen inzake uitlaatemissies voldoet, naar verwachting groot zou kunnen zijn;

12e overweging  
Richtlijn 92/55/EEG

<sup>(2)</sup> Richtlijn van de Raad van 26 juli 1971 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende de reminrichtingen van bepaalde categorieën motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan (PB nr. L 202 van 6.9.1971, blz. 37). Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 91/422/EEG (PB nr. L 233 van 22.8.1991, blz. 21).

Overwegende dat voor voertuigen met een benzinemotor welke op grond van de goedkeuringsvoorschriften met geavanceerde emissiebestrijdingssystemen zoals een gesloten driewegkatalysator met lambdasonde moeten zijn uitgerust, de normen voor het controleren van de emissies bij gebruik strenger zullen moeten zijn dan voor conventionele voertuigen;

13e overweging  
Richtlijn 92/55/EEG

Overwegende dat de Lid-Staten hun eigen keuringsnormen kunnen vaststellen voor voertuigen die van historisch belang worden geacht;

9e overweging  
(laatste zin) (gewijzigd)  
en 10e overweging  
Richtlijn 94/23/EG

Overwegende dat de Lid-Staten weliswaar het recht hebben om hun eigen normen voor historische voertuigen vast te stellen, maar dat deze normen niet strenger mogen zijn dan de eisen waaraan het voertuig oorspronkelijk moest voldoen;

Overwegende dat deze richtlijn moet kunnen worden aangepast naar aanleiding van toekomstige ontwikkelingen betreffende voorschriften voor de constructie van voertuigen die controles tijdens het gebruik vergemakkelijken, en verfijningen van de methoden die het mogelijk maken de werkelijke prestaties van de voertuigen in het verkeer beter te controleren;

14e overweging  
Richtlijn 92/55/EEG

Overwegende dat Richtlijn 92/6/EEG van de Raad<sup>(\*)</sup> voorziet in de installatie en het gebruik van snelheidsbegrenzers op bepaalde wegvoertuigen;

Overwegende dat hieruit de noodzaak voortvloeit dat de jaarlijkse technische inspectie van de goede werking van de snelheidsbegrenzer zo spoedig mogelijk op de lijst van verplichte controlepunten wordt opgenomen, teneinde er zo goed mogelijk voor te zorgen dat de inrichtingen die de snelheid van de betreffende voertuigen beperken de geharmoniseerde maximumwaarden niet kunnen overschrijden;

Overwegende dat het vaststellen van de goede werking van de snelheidsbegrenzer thans aan de Lid-Staten wordt overgelaten, waarbij zij alle mogelijke methoden kunnen toepassen die zij passend achten; dat het voornemen bestaat de testprocedures en normen te zijner tijd te harmoniseren;

Overwegende dat de Commissie de correcte werking van de snelheidsbegrenzer in bedrijf zal beoordelen en hierover verslag zal uitbrengen aan de Raad; dat de conclusies van dit verslag de basis zullen vormen voor alle eventuele verdere voorstellen inzake de vereisten voor de technische controle van de snelheidsbegrenzer voor zover nodig geacht;

Overwegende dat de technische voorschriften voor taxi's en ziekenwagens overeenkomen met die voor personenwagens; dat de te controleren punten vergelijkbaar kunnen zijn, zij het dat de controles met een verschillende frequentie worden uitgevoerd;

<sup>(\*)</sup> Richtlijn van de Raad van 10 februari 1992 betreffende de installatie en het gebruik, in de Gemeenschap, van snelheidsbegrenzers in bepaalde categorieën motorvoertuigen (PB nr. L 57 van 2. 3. 1992, blz. 27).

Overwegende dat, gezien de effecten van de maatregel voor de betrokken sector, de in de onderhavige richtlijn bedoelde communautaire maatregelen in het licht van het subsidiariteitsbeginsel nodig zijn ter realisering van de beoogde doelstellingen, namelijk harmonisatie van de voorschriften met betrekking tot de technische controle om vervalsing van de concurrentie tussen transportondernemingen te voorkomen, en waarborging dat de voertuigen vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid op een behoorlijke manier worden afgesteld en onderhouden; dat deze doelstellingen niet voldoende door de individuele Lid-Staten kunnen worden verwezenlijkt;

Overwegende dat de verplichtingen van de Lid-Staten ten aanzien van de in bijlage III, deel B, vermelde termijnen voor omzetting in nationaal recht respectievelijk tenuitvoerlegging van de desbetreffende richtlijnen onverlet moeten blijven,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

#### HOOFDSTUK I

#### Algemene bepalingen

##### *Artikel 1*

1. In elke Lid-Staat moeten de in die Staat geregistreerde motorvoertuigen, alsmede hun aanhangwagens en opleggers, een periodieke technische controle ondergaan, overeenkomstig deze richtlijn en de bijlagen I en II.

Artikel 1,  
77/143/EEG

2. De categorieën voertuigen die moeten worden gecontroleerd, de frequentie van de technische controle en de verplicht te controleren punten staan in de bijlagen I en II.

Artikel 2, lid 1,  
77/143/EEG

##### *Artikel 2*

De technische controle in de zin van deze richtlijn moet worden uitgevoerd door de Staat of door organen of instellingen die door de Staat zijn aangewezen en die onder rechtstreeks toezicht van de Staat staan.

Artikel 4,  
77/143/EEG

##### *Artikel 3*

1. De Lid-Staten nemen de maatregelen die zij nodig achten voor het leveren van het bewijs dat het voertuig met goed gevolg een technische controle heeft ondergaan die minstens voldoet aan de bepalingen van deze richtlijn.

Artikel 5, lid 1,  
77/143/EEG

Deze maatregelen worden aan de Lid-Staten en de Commissie medegedeeld.

Artikel 5, lid 2,  
77/143/EEG

2. Iedere Lid-Staat erkent het in een andere Lid-Staat afgegeven bewijs dat een motorvoertuig dat in deze laatste Lid-Staat is ingeschreven, alsmede de aanhangwagen of oplegger daarvan met goed gevolg een technische controle hebben ondergaan die minstens voldoet aan de bepalingen van deze richtlijn, alsof hij dit bewijs zelf had afgegeven.

Artikel 5, lid 3,  
77/143/EEG

3. De Lid-Staten maken gebruik van passende procedures om, voor zover dit uitvoerbaar is, ervoor te zorgen dat de remkracht van de op hun grondgebied ingeschreven voertuigen voldoet aan de in deze richtlijn vastgestelde eisen.

Artikel 2,  
94/23/EG

## HOOFDSTUK II

### Uitzonderingen en afwijkingen

#### *Artikel 4*

1. De Lid-Staten hebben de mogelijkheid voertuigen van de strijdkrachten en ter handhaving van de openbare orde uit te sluiten van de werkingssfeer van deze richtlijn.

Artikel 2, lid 2,  
77/143/EEG

2. De Lid-Staten kunnen na raadpleging van de Commissie bepaalde voertuigen die worden geëxploiteerd of gebruikt onder bijzondere voorwaarden, alsmede voertuigen die weinig of geen gebruik maken van de openbare weg, of die tijdelijk uit de circulatie zijn genomen, uitsluiten van de werkingssfeer van deze richtlijn of onderwerpen aan speciale bepalingen.

Artikel 2, lid 3,  
77/143/EEG

3. De Lid-Staten mogen, na raadpleging van de Commissie, hun eigen keuringsnormen vaststellen voor voertuigen die van historisch belang worden geacht.

Artikel 4,  
94/23/EG (gewijzigd)

#### *Artikel 5*

Niettegenstaande het bepaalde in de bijlagen I en II kunnen de Lid-Staten:

Artikel 3,  
77/143/EEG

— de datum van de eerste verplichte technische controle vervroegen en het voertuig in voorkomend geval aan een controle onderwerpen alvorens het wordt geregistreerd;

— de periode tussen twee opeenvolgende verplichte technische controles bekorten;

- de technische controle van de facultatieve uitrusting verplicht stellen;
- het aantal te controleren punten uitbreiden;
- de verplichte periodieke technische controle uitbreiden tot andere categorieën voertuigen;
- aanvullende speciale controles voorschrijven;
- voor de op hun grondgebied ingeschreven voertuigen hogere minima voor de bedrijfszekerheid van de remsystemen eisen dan de in bijlage II vermelde en daarbij de keuring in zwaarder belaste toestand laten verrichten, mits hiermee de eisen van de oorspronkelijke typegoedkeuring niet worden overschreden.

Artikel 3,  
94/23/EG

#### *Artikel 6*

1. In afwijking van het bepaalde in de bijlagen I en II kunnen de Lid-Statens uiterlijk tot 1 januari 1993:

Artikel 7, lid 1,  
77/143/EEG

- de datum van de eerste verplichte technische controle uitstellen;
- de tijdsperiode tussen twee opeenvolgende verplichte technische controles verlengen;
- het aantal te controleren punten beperken;
- de categorieën voertuigen die aan de verplichte technische controle zijn onderworpen, wijzigen,

op voorwaarde dat voor alle in punt 5 van bijlage I bedoelde lichte bedrijfsvoertuigen vóór genoemde datum overeenkomstig deze richtlijn een technische controle verplicht wordt gesteld.

en  
Artikel 1, lid 1,  
88/449/EEG  
(→ artikel 7, lid 2, 77/143/EEG)

In de Lid-Statens waar per 26 juli 1988 geen regelmatige technische controle voor deze categorie van voertuigen bestond die vergelijkbaar is met de in deze richtlijn bedoelde controle, is lid 1 echter van toepassing tot 1 januari 1995.

2. Met betrekking tot de in bijlage I, punt 6, bedoelde personenauto's is lid 1 tot 1 januari 1994 van toepassing.

Artikel 1, lid 1,  
91/328/EEG (→ Artikel 7, lid 3, 77/143/EEG)

In de Lid-Statens waar per 31 december 1991 geen stelsel van periodieke technische controle voor deze categorie motorvoertuigen bestond dat vergelijkbaar is met het stelsel van deze richtlijn, is lid 1 echter van toepassing tot 1 januari 1998.

## HOOFDSTUK III

## Slotbepalingen

*Artikel 7*

1. De Raad neemt op voorstel van de Commissie met gekwalificeerde meerderheid van stemmen de bijzondere richtlijnen aan die nodig zijn voor het omschrijven van de minimale normen en methoden met betrekking tot de controle van de in bijlage II opgesomde punten.

Artikel 1,  
91/225/EEG (→ artikel 5 bis, lid 1, 77/143/EEG)

2. De wijzigingen die nodig zijn voor de aanpassing van de normen en methoden van de bijzondere richtlijnen aan de technische vooruitgang worden vastgesteld volgens de procedure van artikel 8.

Artikel 1,  
91/225/EEG (→ artikel 5 bis, lid 2, 77/143/EEG)

*Artikel 8*

1. De Commissie wordt bijgestaan door een Comité voor de aanpassing aan de technische vooruitgang van de richtlijn betreffende de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens, hierna „Comité” te noemen, dat is samengesteld uit vertegenwoordigers van de Lid-Staten en wordt voorgezeten door een vertegenwoordiger van de Commissie.

Artikel 1,  
91/225/EEG (→ artikel 5 ter, leden 1 en 2,  
77/143/EEG)

2. Het Comité stelt zijn reglement van orde vast.

3. De vertegenwoordiger van de Commissie legt aan het Comité een ontwerp voor van de te nemen maatregelen. Het Comité brengt advies uit over dit ontwerp binnen een termijn die de voorzitter naar gelang van de urgentie van de aangelegenheid kan vaststellen. Het Comité spreekt zich uit met de meerderheid van stemmen die in artikel 148, lid 2, van het Verdrag is voorgescreven voor de aanneming van de besluiten die de Raad op voorstel van de Commissie dient te nemen. Bij de stemming in het Comité worden de stemmen van de vertegenwoordigers van de Lid-Staten overeenkomstig genoemd artikel gewogen. De voorzitter neemt niet aan de stemming deel.

Artikel 1,  
91/225/EEG (→ artikel 5 ter, leden 3 en 4,  
77/143/EEG)

4. a) De Commissie stelt de beoogde maatregelen vast wanneer zij in overeenstemming zijn met het advies van het Comité.

b) Wanneer de beoogde maatregelen niet in overeenstemming zijn met het advies van het Comité of indien geen advies is uitgebracht, dient de Commissie overwijd bij de Raad een voorstel in be-

treffende de te nemen maatregelen. De Raad besluit met gekwalificeerde meerderheid van stemmen.

Indien de Raad binnen drie maanden na de indiening van het voorstel geen besluit heeft genomen, worden de voorgestelde maatregelen door de Commissie vastgesteld.

#### *Artikel 9*

1. De Commissie legt de Raad uiterlijk op 31 december 1998 een verslag voor over de toepassing van de technische controle voor personenauto's, vergezeld van alle nodige voorstellen, met name ten aanzien van de frequentie en de inhoud van de controles.

Artikel 3,  
91/328/EEG

2. Zij verbindt zich ertoe om, uiterlijk drie jaar na invoering van de regelmatige controle van snelheidsbegrenzers, na te gaan of, op basis van de ervaring op dat moment, de vastgestelde controles volstaan om slecht functionerende snelheidsbegrenzers of snelheidsbegrenzers waarmee is geknoeid, op te sporen, en of de voorschriften dienen te worden gewijzigd.

#### *Artikel 10*

De in bijlage III, deel A, genoemde richtlijnen worden hierbij ingetrokken, onverminderd de verplichtingen van de Lid-Staten betreffende de in bijlage III, deel B, vastgestelde termijnen voor de omzetting en tenuitvoerlegging.

Verwijzingen naar de ingetrokken richtlijnen worden geacht betrekking te hebben op onderhavige richtlijn en dienen te worden gelezen met behulp van de in bijlage IV opgenomen concordantietabel.

#### *Artikel 11*

1. De Lid-Staten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om vóór 1 januari 1996 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Wanneer de Lid-Staten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar onderhavige richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de Lid-Staten.

2. De Lid-Staten delen de Commissie de belangrijkste bepalingen van intern recht mede, die zij vaststellen om aan deze richtlijn te voldoen.

*Artikel 12*

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

*Artikel 13*

Deze richtlijn is gericht tot de Lid-Staten.

---



## BIJLAGE I

Categorieën voertuigen	Frequentie van de controles	
1. Motorvoertuigen voor personenvervoer waarvan het aantal zitplaatsen — die van de bestuurder niet meegerekend — meer dan acht bedraagt	Eén jaar na de datum van ingebruikneming, vervolgens elk jaar	Bijlage I, categorie 1, 77/143/EEG
2. Motorvoertuigen voor goederenvervoer met een toegestaan maximumgewicht van meer dan 3 500 kg	Eén jaar na de datum van ingebruikneming, vervolgens elk jaar	Bijlage I, categorie 2, 77/143/EEG
3. Aanhangwagens en opleggers met een toegestaan maximumgewicht van meer dan 3 500 kg	Eén jaar na de datum van ingebruikneming, vervolgens elk jaar	Bijlage I, categorie 3, 77/143/EEG
4. Taxi's, ziekenwagens	Eén jaar na de datum van ingebruikneming, vervolgens elk jaar	Bijlage I, categorie 4, 77/143/EEG
5. Motorvoertuigen op ten minste vier wielen die normaal dienen voor het vervoer van voorwerpen over de weg en waarvan het toegestane maximumgewicht niet meer dan 3 500 kg bedraagt, met uitzondering van landbouwtractoren en landbouwmachines	Vier jaar na de datum van ingebruikneming, vervolgens om de twee jaar	Artikel 1, lid 2, 88/449/EEG (→ bijlage 1, categorie 5, 77/143/EEG)
6. Motorvoertuigen voor personenvervoer waarvan het aantal zitplaatsen — die van de bestuurder niet meegerekend — niet meer dan acht bedraagt	Vier jaar na de datum van ingebruikneming, vervolgens om de twee jaar	Artikel 1, lid 2, 91/328/EEG (→ bijlage 1, categorie 6, 77/143/EEG)

## BIJLAGE II

De controle moet op zijn minst betrekking hebben op de onderstaande punten, mits deze de verplichte uitrusting betreffen van het voertuig dat in de desbetreffende Lid-Staat wordt goedgekeurd.	Inleiding, 1e alinea, 77/143/EEG
De in deze bijlage bedoelde controles mogen worden uitgevoerd zonder demontage van de onderdelen van het voertuig.	Artikel 1, lid 1, 92/54/EEG
Indien het voertuig gebreken vertoont op onderstaande controlepunten, stellen de bevoegde autoriteiten van de Lid-Staten in een procedure de voorwaarden vast waaronder het voertuig aan het verkeer mag deelnemen totdat het voldoet aan een nieuwe technische keuring.	Artikel 1, lid 1, 92/54/EEG
De Lid-Staten dienen er echter zorg voor te dragen dat voertuigen die niet aan de minimumeisen inzake remsystemen en emissies voldoen, niet tot het wegverkeer worden toegelaten	

## VOERTUIGEN IN DE CATEGORIEËN 1, 2, 3, 4, 5 EN 6

<b>1. Reminstallatie</b> De controle van de reminstallatie heeft betrekking op de volgende punten. De tijdens de controle verkregen waarden moeten, voor zover dat doenlijk is, voldoen aan de technische normen van Richtlijn 71/320/EEG.		Artikel 1, lid 1, 92/54/EEG (→ rubriek 1, bijlage II, 77/143/EEG)
<i>Te controleren punten</i>	<i>Redenen voor afkeuring</i>	
1.1. Mechanische toestand en werking		Artikel 1, lid 1, 92/54/EEG (*)
1.1.1. Draaipunten van het voertrempeedaal	<ul style="list-style-type: none"> <li>— zit te strak</li> <li>— heeft versleten lagering</li> <li>— vertoont te veel slijtage/speling</li> </ul>	Artikel 1, lid 1, 92/54/EEG (*)
1.1.2. Staat en slag van het bedieningspedaal	<ul style="list-style-type: none"> <li>— de vrije slag is te groot of te klein</li> <li>— de remschakeling komt moeilijk terug in de rustpositie</li> <li>— het anti-sliprubber op het rempedaal ontbreekt, zit los of is door slijtage glad geworden</li> </ul>	Artikel 1, lid 1, 92/54/EEG (*)
1.1.3. Vacuümpomp of compressor en reservoirs	<ul style="list-style-type: none"> <li>— de voor het efficiënt functioneren van de remmen benodigde lucht- en/of vacuümdruk komt te traag tot stand</li> <li>— er is te weinig lucht- en/of vacuümdruk voor het ten minste tweemaal aantrekken van de rem nadat het waarschuwingssignaal heeft gewerkt (of een meetinstrument gevaar signaleert)</li> <li>— er is duidelijk drukverlies ten gevolge van een luchtlek of er zijn waarneembare luchtlekken</li> </ul>	Artikel 1, lid 1, 92/54/EEG (*)
1.1.4. Lage-drukverklikker of -manometer	<ul style="list-style-type: none"> <li>— de lage-drukindicator/manometer werkt slecht of is defect</li> </ul>	Artikel 1, lid 1, 92/54/EEG (*)
1.1.5. Handremventiel	<ul style="list-style-type: none"> <li>— vertoont barsten of beschadiging, te grote slijtage</li> <li>— de regelklep werkt slecht</li> <li>— de bedieningsschakelaar is niet goed op de klepstang bevestigd of het afsluiterhuis zit los</li> <li>— de koppelingen zitten los of het systeem lekt</li> <li>— functioneert niet behoorlijk</li> </ul>	Artikel 1, lid 1, 92/54/EEG (*)
1.1.6. Parkeerrem, bedieningshandel, parkeerremvergrendeling	<ul style="list-style-type: none"> <li>— de vergrendeling blijft niet goed vastzitten</li> <li>— de scharnierpin van de hefboom of de vergrendeling vertoont teveel slijtage</li> <li>— te grote beweeglijkheid van de handel wijst op een verkeerde afstelling</li> </ul>	Artikel 1, lid 1, 92/54/EEG (*)
1.1.7. Remkleppen (voetkleppen, ontluchtingsventielen, regelkleppen, enz.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— er is beschadiging, te grote luchtlekkage</li> <li>— het olievlies uit de compressor is te groot</li> <li>— zitten los/zijn slecht gemonteerd</li> <li>— er is verlies van remvloeistof</li> </ul>	Artikel 1, lid 1, 92/54/EEG (*)

1.1.8. Koppelingskoppen voor remmen voor aanhangwagens	<ul style="list-style-type: none"> <li>— afsluitkranen of zelfsluitende kleppen defect</li> <li>— zitten los/zijn slecht gemonteerd</li> <li>— lekken</li> </ul>	Artikel 1, lid 1, 92/54/EEG (*)
1.1.9. Energie- of drukreservoir	<ul style="list-style-type: none"> <li>— is beschadigd, gecorrodeerd, lekt</li> <li>— het ontwateringsventiel werkt niet</li> <li>— zit los/is slecht gemonteerd</li> </ul>	Artikel 1, lid 1, 92/54/EEG (*)
1.1.10. Rembekrachtiging, hoofdcilinder (hydraulische systemen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— de rembekrachtiging is defect of ineffectief</li> <li>— de hoofdcilinder is defect of lekt</li> <li>— de hoofdcilinder zit los</li> <li>— er is te weinig remvloeistof</li> <li>— de kap van het reservoir van de hoofdcilinder ontbreekt</li> <li>— het controlelampje voor de remvloeistof licht op of is defect</li> <li>— het waarschuwingssignaal met betrekking tot de remvloeistof werkt slecht</li> </ul>	Artikel 1, lid 1, 92/54/EEG (*)
1.1.11. Niet-flexibele remleidingen	<ul style="list-style-type: none"> <li>— er is gevaar voor defecten of breuken</li> <li>— er zijn lekken in leidingen of koppelingen</li> <li>— er is beschadiging of te veel corrosie</li> <li>— de leidingen zijn verkeerd gemonteerd</li> </ul>	Artikel 1, lid 1, 92/54/EEG (*)
1.1.12. Remslangen	<ul style="list-style-type: none"> <li>— er is gevaar voor defecten of scheuren</li> <li>— de remslangen zijn beschadigd, doorsgesleurd, te kort, getordeerd</li> <li>— de slangen of koppelingen vertonen lekken</li> <li>— de slangen vertonen door de druk veroorzaakte verwijdingen</li> <li>— de slangen vertonen porositeit</li> </ul>	Artikel 1, lid 1, 92/54/EEG (*)
1.1.13. Remvoeringen/remblokken	<ul style="list-style-type: none"> <li>— vertonen te veel slijtage</li> <li>— zijn vervuild (olie, vet, enz.)</li> </ul>	Artikel 1, lid 1, 92/54/EEG (*)
1.1.14. Remtrommels, remschijven	<ul style="list-style-type: none"> <li>— vertonen te veel slijtage, kerven, scheuren, zitten los of zijn gebroken</li> <li>— zijn vuil (olie, vet, enz.)</li> <li>— de ankerplaat zit los</li> </ul>	Artikel 1, lid 1, 92/54/EEG (*)
1.1.15. Remkabels, stangen, handels, overbrenging	<ul style="list-style-type: none"> <li>— de kabels zijn beschadigd, geknikt</li> <li>— er is te veel slijtage of corrosie</li> <li>— de bevestiging van de kabels of stangen is niet geborgd</li> <li>— de kabelgeleiding is defect</li> <li>— de werking van het remsysteem wordt belemmerd</li> <li>— abnormale beweeglijkheid van de handels/stangen/overbrenging wijst op slechte afstelling of teveel slijtage</li> </ul>	Artikel 1, lid 1 92/54/EEG (*)

1.1.16. Remcilinders (veerremcilinders en hydraulische remcilinders inbegrepen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— vertonen barsten of beschadiging</li> <li>— lekken</li> <li>— zitten los/zijn niet goed gemonteerd</li> <li>— vertonen te veel corrosie</li> <li>— de slag van de zuiger of van het diafragma-mechanisme is te groot</li> <li>— de stofkap ontbreekt of vertoont te veel beschadiging</li> </ul>	Artikel 1, lid 1 92/54/EEG (*)
1.1.17. Automatische lastafhankelijke remkrachtregelaar	<ul style="list-style-type: none"> <li>— de overbrenging is defect</li> <li>— is niet juist afgesteld</li> <li>— is geblokkeerd, werkt niet</li> <li>— ontbreekt</li> </ul>	Artikel 1, lid 1, 92/54/EEG (*)
1.1.18. Zelfafstellende remhefbomen (indien aanwezig)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— is geblokkeerd of vertoont abnormale beweeglijkheid die wijst op te veel slijtage of verkeerde afstelling</li> <li>— is defect</li> </ul>	Artikel 1, lid 1, 92/54/EEG (*)
1.1.19. Retarder (indien gemonteerd of voorgeschreven)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— de koppelstukken of bevestigingen zijn slecht</li> <li>— is defect</li> </ul>	Artikel 1, lid 1, 92/54/EEG (*)
1.2. Remkracht en bedrijfszekerheid van de bedrijfsrem		Artikel 1, lid 1, 92/54/EEG (*)
1.2.1. Remkracht (geleidelijk tot maximum opgevoerde kracht)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— onvoldoende remkracht op een of meerdere wielen</li> <li>— de remkracht is voor een of meer wielen kleiner dan 70 % van de hoogste geregistreeerde remkracht voor een ander wiel op dezelfde as. In geval van een remtest op de weg wijkt het voertuig te veel af van de rechte weg</li> <li>— de remkracht loopt niet geleidelijk op (blokkering)</li> <li>— abnormaal hoge reactietijd voor een of meer wielen</li> <li>— de remkracht vertoont te grote schommelingen doordat de remschijven vervormd of de remtrommels ovaal zijn</li> </ul>	Artikel 1, lid 1, 94/23/EEG (*)
1.2.2. Bedrijfszekerheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>— een rempercentage dat bij de maximaal toegestane massa of, in het geval van opleggers, bij de som van de toegestane belasting op de assen, indien uitvoerbaar, minder bedraagt dan:</li> </ul>	Artikel 1, lid 1, 94/23/EEG (*)

	<p>Minimumbedrijfszekerheid remsystemen</p> <p>categorie 1: 50 % (*)</p> <p>categorie 2: 43 % (*)</p> <p>categorie 3: 40 % (*)</p> <p>categorie 4: 50 %</p> <p>categorie 5: 45 % (*)</p> <p>categorie 6: 50 %</p> <p>— of de remkracht is kleiner dan de referentiewaarden, indien deze door de fabrikant van het voertuig voor de as van het voertuig (*) zijn opgegeven</p>	
1.3. Remkracht en bedrijfszekerheid van de hulprem (indien afzonderlijk werkend systeem)		Artikel 1, lid 1 92/54/EEG (*)
1.3.1. Remkracht	<p>— rem(men) werkt (werken) aan een kant niet</p> <p>— de remkracht is voor een of meer wielen kleiner dan 70 % van de hoogste geregistreerde remkracht voor een ander wiel op dezelfde as</p> <p>— de remkracht loopt niet geleidelijk op (blokkering)</p> <p>— het automatisch remsysteem voor de aanhanger werkt niet</p>	Artikel 1, lid 1, 92/54/EEG (*)
1.3.2. Bedrijfszekerheid	— voor alle categorieën voertuigen een rempercentage kleiner dan 50 % (*) van de in 1.2.2 beschreven remkracht van de bedrijfsrem bij de maximaal toegestane massa of, in het geval van opleggers, bij de som van de toegestane belasting op de assen	Artikel 1, lid 1, 94/23/EG (*)
1.4. Remkracht en bedrijfszekerheid van de parkeerrem		Artikel 1, lid 92/54/EEG (*)
1.4.1. Remkracht	— de rem werkt aan één kant niet	Artikel 1, lid 1, 92/54/EEG (*)
1.4.2. Bedrijfszekerheid	— voor alle categorieën voertuigen een rempercentage kleiner dan 16 % bij de maximaal toegestane massa, of, voor motorvoertuigen, kleiner dan 12 % bij de maximummassa van de voertuigcombinatie, waarbij moet worden uitgegaan van de grootste waarde	Artikel 1, lid 1, 94/23/EG (*)
1.5. Remkracht van de retarder of motorrem	<p>— niet regelbaar (retarder)</p> <p>— er is een defect</p>	Artikel 1, lid 1 92/54/EEG (*)
1.6. Anti-blokkeersysteem	<p>— het waarschuwingssignaal van het anti-blokkeersysteem is defect</p> <p>— het systeem is defect</p>	Artikel 1, lid 1 92/54/EEG (*)

(\*) 48 % voor voertuigen van categorie 1 die niet zijn uitgerust met ABS of die vóór 1 oktober 1991 zijn goedgekeurd (datum met ingang waarvan het voor de eerste maal in het verkeer brengen zonder Europese typegoedkeuring voor onderdelen verboden is) (Richtlijn 88/194/EEG (PB nr. L 92 van 9. 4. 1988, blz. 47)).

(\*) 45 % voor de na 1988 ingeschreven voertuigen of vanaf de datum van opneming van Typegoedkeuringsrichtlijn 71/320/EEG, gewijzigd bij Richtlijn 85/647/EEG (PB nr. L 380 van 31. 12. 1985, blz. 1), in de nationale wetgeving van de Lid-Staten, afhankelijk van de vraag welke van deze data het laatste valt.

(\*) 43 % voor opleggers en aanhangwagens met trekstang die zijn ingeschreven na 1988 of vanaf de datum van opneming van Typegoedkeuringsrichtlijn 71/320/EEG, gewijzigd bij Richtlijn 85/647/EEG, in de nationale wetgeving van de Lid-Staten.

(\*) 50 % voor voertuigen van categorie 5 die zijn ingeschreven na 1988 of vanaf de datum van opneming van Typegoedkeuringsrichtlijn 71/320/EEG, gewijzigd bij Richtlijn 85/647/EEG, in de nationale wetgeving van de Lid-Staten, afhankelijk van de vraag welke van deze data het laatste valt.

(\*) De referentiewaarde voor de as van het voertuig is de in Newton uitgedrukte remkracht die nodig is om deze voorgeschreven minimumremkracht bij het gewicht dat het voertuig bij zijn presentatie heeft te verkrijgen.

(\*) Voor voertuigen van de categorieën 2 en 5 zal de minimale remkracht van de hulprem 2:2 m/s<sup>2</sup> zijn (aangezien Richtlijn 85/647/EEG niet van invloed was op de remkracht van de hulprem).

VOERTUIGEN IN DE CATEGORIEËN 1, 2 EN 3	VOERTUIGEN IN DE CATEGORIEËN 4, 5 EN 6	(**)
2. <b>Stuurinrichting en stuurwiel</b>	2. <b>Stuurinrichting</b>	Artikel 1, lid 3, 88/449/EEG (*)
2.1. Mechanische toestand 2.2. Stuurwiel 2.3. Speling in de stuurinrichting	2.1. Mechanische toestand 2.2. Speling in de stuurinrichting 2.3. Bevestiging van de stuurinrichting 2.4. Wiellagers	Artikel 1, lid 3, 88/449/EEG (*)
3. <b>Zicht</b>	3. <b>Zicht</b>	Artikel 1, lid 3, 88/449/EEG (*)
3.1. Gezichtsveld 3.2. Toestand van de ruiten 3.3. Achteruitkijkspiegels 3.4. Ruitewisser 3.5. Ruitesproeier	3.1. Gezichtsveld 3.2. Toestand van de ruiten 3.3. Achteruitkijkspiegels 3.4. Ruitewisser 3.5. Ruitesproeier	Artikel 1, lid 3, 88/449/EEG (*)
4. <b>Lichten, reflecterende inrichtingen en elektrische installaties</b>	4. <b>Verlichtingsinstallatie</b>	Artikel 1, lid 3, 88/449/EEG (*)
4.1. Groot licht en dimlicht 4.1.1. Toestand en werking 4.1.2. Richting 4.1.3. Schakelaars 4.1.4. Zichtbaarheid	4.1. Groot licht en dimlicht 4.1.1. Toestand en werking 4.1.2. Richting 4.1.3. Schakelaars	Artikel 1, lid 3, 88/449/EEG (*)
4.2. Breedtelichten, achterlichten en markerings- lichten 4.2.1. Toestand en werking 4.2.2. Kleur en zichtbaarheid	4.2. Toestand en werking, gaafheid van de len- zen, kleur en zichtbaarheid van: 4.2.1. Breedte- en achterlichten 4.2.2. Stoplichten 4.2.3. Richtingaanwijzers 4.2.4. Achteruitrijlichten 4.2.5. Mistlampen 4.2.6. Kentekenplaatverlichting 4.2.7. Retroreflectoren 4.2.8. Waarschuwingsknipperlichten	Artikel 1, lid 3, 88/449/EEG (*)
4.3. Stoplichten 4.3.1. Toestand en werking 4.3.2. Kleur en zichtbaarheid		Artikel 1, lid 3, 88/449/EEG (*)
4.4. Richtingaanwijzers 4.4.1. Toestand en werking 4.4.2. Kleur en zichtbaarheid 4.4.3. Schakelaars 4.4.4. Knippersnelheid		Artikel 1, lid 3, 88/449/EEG (*)

4.5. Mistlichten voor en achter 4.5.1. Plaatsing 4.5.2. Toestand en werking 4.5.3. Kleur en zichtbaarheid		Artikel 1, lid 3, 88/449/EEG (*)
4.6. Achteruitrijlichten 4.6.1. Toestand en werking 4.6.2. Kleur en zichtbaarheid		Artikel 1, lid 3, 88/449/EEG (*)
4.7. Achterkentekenplaatverlichting		Artikel 1, lid 3, 88/449/EEG (*)
4.8. Retroreflectoren — toestand en kleur		Artikel 1, lid 3, 88/449/EEG (*)
4.9. Verklikkersignalen		Artikel 1, lid 3, 88/449/EEG (*)
4.10. Elektrische verbindingen tussen trekkend voertuig en aanhangwagen of oplegger		Artikel 1, lid 3, 88/449/EEG (*)
4.11. Elektrische bedrading		Artikel 1, lid 3, 88/449/EEG (*)
<b>5. Assen, wielen, banden, vering</b>	<b>5. Assen, wielen, banden, vering</b>	Artikel 1, lid 3, 88/449/EEG (*)
5.1. Assen	5.1. Assen	Artikel 1, lid 3, 88/449/EEG (*)
5.2. Wielen en banden	5.2. Wielen en banden	Artikel 1, lid 3, 88/449/EEG (*)
5.3. Vering (wielophanging)	5.3. Vering (wielophanging)	Artikel 1, lid 3, 88/449/EEG (*)
<b>6. Chassis en met het chassis verbonden delen</b>	<b>6. Chassis en met het chassis verbonden delen</b>	Artikel 1, lid 3, 88/449/EEG (*)
6.1. Chassis of frame en bevestigingen 6.1.1. Algemene toestand 6.1.2. Uitlaatpijpen en dempers 6.1.3. Tanks en brandstofleidingen 6.1.4. Geometrische kenmerken en staat van de bescherming aan de achterzijde van bedrijfsvoertuigen 6.1.5. Bevestiging van het reservewiel 6.1.6. Koppelinrichting van trekkende voertuigen, aanhangwagens en opleggers	6.1. Chassis of frame en bevestigingen 6.1.1. Algemene toestand 6.1.2. Uitlaatpijpen en dempers 6.1.3. Tanks en brandstofleidingen 6.1.4. Bevestiging van het reservewiel  6.1.5. Veiligheid van de koppelinrichting (indien aanwezig)	Artikel 1, lid 3, 88/449/EEG (*)

6.2. Cabine en koetswerk 6.2.1. Algemene toestand 6.2.2. Bevestiging 6.2.3. Portieren en sloten 6.2.4. Bodem 6.2.5. Bestuurderszitplaats 6.2.6. Treeplanken	6.2. Koetswerk 6.2.1. Toestand van de structuur 6.2.2. Portieren en sloten	Artikel 1, lid 3, 88/449/EEG (*)
7. Diverse uitrustingen	7. Diverse uitrustingen	Artikel 1, lid 3, 88/449/EEG (*)
7.1. Veiligheidsgordels	7.1. Bevestiging van de bestuurderszitplaats	Artikel 1, lid 3, 88/449/EEG (*)
7.2. Brandblusser	7.2. Bevestiging van de accu	Artikel 1, lid 3, 88/449/EEG (*)
7.3. Sloten en beveiligingen tegen diefstal	7.3. Claxon	Artikel 1, lid 3, 88/449/EEG (*)
7.4. Gevarendriehoek	7.4. Gevarendriehoek	Artikel 1, lid 3, 88/449/EEG (*)
7.5. Verbandtrommel	7.5. Veiligheidsgordels 7.5.1. Veiligheid van de bevestigingen 7.5.2. Toestand van de gordels 7.5.3. Werking	Artikel 1, lid 3, 88/449/EEG (*)
7.6. Wielblok(ken)		Artikel 1, lid 3, 88/449/EEG (*)
7.7. Claxon		Artikel 1, lid 3, 88/449/EEG (*)
7.8. Snelheidsmeter		Artikel 1, lid 3, 88/449/EEG (*)
7.9. Tachograaf (aanwezigheid en verzegeling) — controleer de geldigheid van de tachograafplaat indien deze is voorgeschreven krachtens Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad <sup>(19)</sup> — controleer of de omtrek van de banden overeenkomt met de gegevens op de tachograafplaat indien deze is voorgeschreven		Artikel 1, lid 3, 88/449/EEG (*)

<sup>(19)</sup> Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer (PB nr. L 370 van 31. 12. 1985, blz. 8). Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EEG) nr. 3688/92 (PB nr. L 374 van 22. 12. 1992, blz. 12).



<p>— waar mogelijk, controleer of de zegels van de tachograaf, en van alle andere eventuele voorzieningen ter bescherming van de verbindingen tegen bedrog, intact zijn</p>		
<p>7.10. Snelheidsbegrenzer</p> <p>— waar mogelijk, controleer of de snelheidsbegrenzer is geïnstalleerd, indien deze is voorgeschreven krachtens Richtlijn 92/6/EEG <sup>(1)</sup></p> <p>— controleer de geldigheid van de snelheidsbegrenzerplaat</p> <p>— waar mogelijk, controleer of de zegels van de snelheidsbegrenzer, en van alle andere eventuele voorzieningen ter bescherming van de verbindingen tegen bedrog, intact zijn</p>		
<p>8. <b>Overlastfactoren</b></p>	<p>8. <b>Overlastfactoren</b></p>	<p>Artikel 1, lid 3, 88/449/EEG (*)</p>
<p>8.1. Geluid</p>	<p>8.1. Geluid</p>	<p>Artikel 1, lid 3, 88/449/EEG (*)</p>

<sup>(1)</sup> Richtlijn van de Raad van 10 februari 1992 betreffende de installatie en het gebruik, in de Gemeenschap, van snelheidsbegrenzers in bepaalde categorieën motorvoertuigen (PB nr. L 57 van 2. 3. 1992, blz. 27).

VOERTUIGEN IN DE CATEGORIEËN 1, 2, 3, 4, 5 EN 6	
8.2. Uitlaatemissies	Artikel 1, lid 1, 92/55/EEG (*)
<p>8.2.1. Motorvoertuigen uitgerust met een motor met elektrische ontsteking (benzine)</p> <p>a) De uitlaatemissies worden niet geregeld door middel van een geavanceerd emissiebestrijdingssysteem zoals een gesloten driewegkatalysator met lambdasonde</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Visuele inspectie van het uitlaatsysteem, teneinde na te gaan of er geen lekken zijn.</li> <li>2. Visuele inspectie van het emissiebestrijdingssysteem, indien aanwezig, teneinde na te gaan of de noodzakelijke apparatuur aanwezig is.</li> </ol> <p>Na een redelijke termijn voor het conditioneren van de motor, rekening houdend met de aanbevelingen van de voertuigconstructeur, dient het koolmonoxide(CO)-gehalte van de uitlaatgassen te worden gemeten bij stationair (onbelast) draaien van de motor.</p> <p>Het maximaal toelaatbare CO-gehalte van de uitlaatgassen is het door de voertuigconstructeur opgegeven gehalte. Indien bedoeld gegeven niet beschikbaar is of de met de controle belaste instanties van de Lid-Staten besluiten het niet als een referentiewaarde te gebruiken, mag het CO-gehalte van de uitlaatgassen niet groter zijn dan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— voor voertuigen die voor de eerste keer ingeschreven of in het verkeer gebracht zijn tussen de door de Lid-Staten vastgestelde datum waarop deze voertuigen moeten hebben voldaan aan Richtlijn 70/220/EEG<sup>(12)</sup> en 1 oktober 1986: CO — 4,5 vol. %,</li> <li>— voor voertuigen die na 1 oktober 1986 voor de eerste keer ingeschreven of in het verkeer gebracht zijn: CO — 3,5 vol. %.</li> </ul> <p>b) De uitlaatemissies worden geregeld door middel van een geavanceerd emissiebestrijdingssysteem zoals een gesloten driewegkatalysator met lambdasonde</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Visuele inspectie van het uitlaatsysteem, teneinde na te gaan of er geen lekken zijn en of het systeem in al zijn onderdelen compleet is.</li> <li>2. Visuele inspectie van het emissiebestrijdingssysteem, teneinde te verifiëren dat de noodzakelijke apparatuur aanwezig is.</li> <li>3. Vaststelling van de doeltreffendheid van het emissiebestrijdingssysteem door meting van de lambdawaarde en van het CO-gehalte van de uitlaatgassen overeenkomstig punt 4 of overeenkomstig de door de constructeur aangegeven methode zoals opgetekend bij de typegoedkeuring. Daarbij dient rekening te worden gehouden met de door de voertuigconstructeur ten aanzien van iedere test aanbevolen periode voor het conditioneren van de motor.</li> <li>4. Emissies ter hoogte van de uitlaatpijp — grenswaarden <ul style="list-style-type: none"> <li>— Meting bij stationair draaien: <p>Het maximaal toelaatbare CO-gehalte van de uitlaatgassen is het door de voertuigconstructeur opgegeven gehalte. Indien bedoeld gegeven niet beschikbaar is, mag de CO-grenswaarde van 0,5 vol. % niet worden overschreden.</p> </li> <li>— Meting bij opgevoerd toerental van ten minste 2 000 min<sup>-1</sup>, met onbelaste motor: <p>CO-gehalte: niet groter dan 0,3 vol. %  Lambda: <math>1 \pm 0,03</math> of in overeenstemming met de specificaties van de constructeur.</p> </li> </ul> </li> </ol>	<p>Artikel 1, lid 1, 92/55/EEG (*)</p> <p>nieuwe eenheid</p>

<sup>(12)</sup> Richtlijn 70/220/EEG van de Raad van 20 maart 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten met betrekking tot de maatregelen die moeten worden genomen tegen luchtverontreiniging door emissies van motorvoertuigen (PB nr. L 76 van 9. 3. 1970, blz. 1; rectificatie in PB nr. L 81 van 11. 4. 1970, blz. 15). Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 94/12/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB nr. L 100 van 19. 4. 1994, blz. 42).

<p>8.2.2. Motorvoertuigen uitgerust met een motor met compressieontsteking (dieselmotor)</p> <p>Meting van de opaciteit van de uitlaatgassen geschiedt door middel van de vrije acceleratieproef (bij niet-belaste motor wordt het toerental opgevoerd van het stationair toerental tot het toerental waarbij de regelaar van de brandstoftoevoer in werking treedt). De opaciteit mag niet groter zijn dan die welke overeenkomstig Richtlijn 72/306/EEG <sup>(1)</sup> op de plaat is geregistreerd. Indien bedoeld gegeven niet beschikbaar is of de met de controle belaste instanties van de Lid-Staten besluiten het niet als een referentiewaarde te gebruiken, mogen met betrekking tot de absorptiecoëfficiënt de volgende grenswaarden niet worden overschreden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— 2,5 m<sup>-1</sup> voor dieselmotoren met natuurlijke aanzuiging,</li> <li>— 3,0 m<sup>-1</sup> voor dieselmotoren met drukvulling,</li> </ul> <p>of gelijkwaardige waarden bij gebruik van een ander type apparaat dan voor de EEG-goedkeuring wordt gebruikt.</p> <p>Voertuigen die vóór 1 januari 1980 voor de eerste keer zijn ingeschreven of in het verkeer zijn gebracht behoeven aan deze voorwaarden niet te voldoen.</p>	<p>Artikel 1, lid 1 92/55/EEG (*)</p>
<p>8.2.3. Controleapparatuur</p> <p>Voor het controleren van de emissies van de voertuigen wordt gebruik gemaakt van apparatuur waarmee nauwkeurig kan worden nagegaan of aan de door de constructeur voorgeschreven of opgegeven grenswaarden wordt voldaan.</p>	<p>Artikel 1, lid 1, 92/55/EEG (*)</p>
<p>8.2.4. Mocht een voertuigtype bij de EEG-goedkeuring niet kunnen voldoen aan de bij deze richtlijn vastgestelde grenswaarden, dan kunnen de Lid-Staten voor dit voertuigtype hogere grenswaarden vaststellen op basis van door de constructeur verstrekt bewijsmateriaal. Zij delen dit onmiddellijk mede aan de Commissie, die op haar beurt de andere Lid-Staten daarvan in kennis stelt.</p>	<p>Artikel 1, lid 1, 92/55/EEG (*)</p>

<sup>(1)</sup> Richtlijn 72/306/EEG van de Raad van 2 augustus 1972 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten met betrekking tot de maatregelen die moeten worden genomen tegen de verontreiniging door dieselmotoren, bestemd voor het aandrijven van voertuigen (PB nr. L 190 van 20. 8. 1972, blz. 1). Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 89/491/EEG van de Commissie (PB nr. L 238 van 15. 8. 1989, blz. 43).

VOERTUIGEN IN DE CATEGORIEËN 1, 2 EN 3	VOERTUIGEN IN DE CATEGORIEËN 4, 5 EN 6	(**)
8.3. Radio-ontstoring		Artikel 1, lid 3, 88/449/EEG (*)
9. <b>Aanvullende controles voor voertuigen voor het openbaar vervoer van personen</b>		Artikel 1, lid 3, 88/449/EEG (*)
9.1. Nooduitgang(en) (met inbegrip van hamers om ruiten in te slaan), borden met opschrift „nooduitgang”		Artikel 1, lid 3, 88/449/EEG (*)
9.2. Verwarming		Artikel 1, lid 3, 88/449/EEG (*)
9.3. Luchtcirculatie		Artikel 1, lid 3, 88/449/EEG (*)
9.4. Zitplaatsindeling		Artikel 1, lid 3, 88/449/EEG (*)
9.5. Binnenverlichting		Artikel 1, lid 3, 88/449/EEG (*)
10. <b>Identificatie van het voertuig</b>	10. <b>Identificatie van het voertuig</b>	Artikel 1, lid 3, 88/449/EEG (*)
10.1. Kentekenplaat	10.1. Kentekenplaat	Artikel 1, lid 3, 88/449/EEG (*)
10.2. Chassisnummer	10.2. Chassisnummer	Artikel 1, lid 3, 88/449/EEG (*)

(\*) → onder hetzelfde punt van bijlage II, Richtlijn 77/143/EEG, gewijzigde versie.

(\*\*) De voor categorie 4 (taxi's en ziekenwagens) te controleren punten zijn vermeld in de linkerkolom van bijlage II, Richtlijn 77/143/EEG.

*BILAGE III, DEEL A***Ingetrokken richtlijnen**  
(zoals bedoeld in artikel 10)

Richtlijn 77/143/EEG betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten inzake de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens, en haar opeenvolgende wijzigingen:

- Richtlijn 88/449/EEG van de Raad,
- Richtlijn 91/225/EEG van de Raad,
- Richtlijn 91/328/EEG van de Raad,
- Richtlijn 92/54/EEG van de Raad,
- Richtlijn 92/55/EEG van de Raad,
- Richtlijn 94/23/EG van de Commissie.

*BIJLAGE III, DEEL B*

Richtlijn	Termijn	
	voor omzetting	voor uitvoering
77/143/EEG (PB nr. L 47 van 18. 2. 1977, blz. 47)	31 december 1977	31 december 1977
88/449/EEG (PB nr. L 222 van 12. 8. 1988, blz. 10)	27/28 juli 1990	27/28 juli 1990
91/225/EEG (PB nr. L 103 van 23. 4. 1991, blz. 3)	1 januari 1992	1 januari 1992
91/328/EEG (PB nr. L 178 van 6. 7. 1991, blz. 29)	1 juli 1993	1 juli 1993
92/54/EEG (PB nr. L 225 van 10. 8. 1992, blz. 63)	21/22 juni 1993	21/22 juni 1993
92/55/EEG (PB nr. L 225 van 10. 8. 1992, blz. 68)	21/22 juni 1993	
voor de voertuigen bedoeld in punt 8.2.1.a) van bijlage II:		1 januari 1994
voor de voertuigen bedoeld in punt 8.2.2 van bijlage II:		1 januari 1996
voor de voertuigen bedoeld in punt 8.2.1.b) van bijlage II:		1 januari 1997
94/23/EG (PB nr. L 147 van 14. 6. 1994, blz. 6)	1 januari 1997	1 januari 1997

## BIJLAGE IV

## CONCORDANTIETABEL Nr. 1

Onderhavige richtlijn	77/143/EEG	88/449/EEG	91/225/EEG	91/328/EEG	92/54/EEG	92/55/EEG	94/23/EEG
Artikel 1, lid 1	Artikel 1						
Artikel 1, lid 2	Artikel 2, lid 1						
Artikel 2	Artikel 4						
Artikel 3, lid 1, onder a)	Artikel 5, lid 1						
Artikel 3, lid 1, onder b)	Artikel 5, lid 2						
Artikel 3, lid 2	Artikel 5, lid 3						
Artikel 3, lid 3							Artikel 2
Artikel 4, lid 1	Artikel 2, lid 2						
Artikel 4, lid 2	Artikel 2, lid 3						
Artikel 4, lid 3							Artikel 4
Artikel 5 (eerste tot en met zesde streepje)	Artikel 3						
Artikel 5 (zevende streepje)							
Artikel 6, lid 1	Artikel 7, lid 1	Artikel 1, lid 1					
Artikel 6, lid 2				Artikel 1, lid 1			
Artikel 7, leden 1 en 2			Artikel 1				
Artikel 8, leden 1 tot en met 4			Artikel 1				
Artikel 9, lid 1				Artikel 3			
Artikel 9, lid 2							
Artikel 10							
Artikel 11, lid 1	Artikel 6	Artikel 2, lid 1	Artikel 2, lid 1	Artikel 2, lid 1	Artikel 2, lid 1	Artikel 2, leden 1 tot en met 3	Artikel 5, lid 1
Artikel 11, lid 2		Artikel 2, lid 2	Artikel 2, lid 2	Artikel 2, lid 2	Artikel 2, lid 2	Artikel 2, lid 4	Artikel 5, lid 2
Artikel 12							
Artikel 13	Artikel 8	Artikel 3	Artikel 3	Artikel 4	Artikel 3	Artikel 3	Artikel 6

## CONCORDANTIETABEL Nr. 2

Onderhavige richtlijn	77/143/EEG	88/449/EEG	91/225/EEG	91/328/EEG	92/54/EEG	92/55/EEG	94/23/EG
Bijlage I	Bijlage I						
Categorie 1	Categorie 1						
Categorie 2	Categorie 2						
Categorie 3	Categorie 3						
Categorie 4	Categorie 4						
Categorie 5		Artikel 1, lid 2		Artikel 1, lid 2			
Categorie 6							

## CONCORDANTIETABEL Nr. 3

Onderhavige richtlijn	77/143/EEG	88/449/EEG	91/225/EEG	91/328/EEG	92/54/EEG	92/55/EEG	94/23/EG
Bijlage II (*)	Bijlage II						
Inleiding, eerste alinea	Inleiding, eerste alinea				Artikel 1, lid 1 Artikel 1, lid 1		
Inleiding, tweede alinea							
Inleiding, derde alinea							
Inleiding, vierde alinea							
Punten 1 en 1.2					Artikel 1, lid 1		Artikel 1
Punten 1.2.1 en 1.2.2							
Punten 1.3 en 1.3.1					Artikel 1, lid 1		Artikel 1
Punt 1.3.2							
Punten 1.4 en 1.4.1					Artikel 1, lid 1		Artikel 1
Punt 1.4.2							
Punten 1.5 en 1.6					Artikel 1, lid 1		Artikel 1
Punten 2 en 7.8		Artikel 1, lid 3					

Onderhevige richtlijn	77/143/EEG	88/449/EEG	91/225/EEG	91/328/EEG	92/54/EEG	92/55/EEG	94/23/EG
Punt 7.9 (eerste t/m derde streepje)	Artikel 1, lid 3						
Punt 7.10 (eerste t/m derde streepje)		Artikel 1, lid 3					
Punten 8 en 8.1							
Punten 8.2 en 8.2.4						Artikel 1, lid 1	
Punten 8.3 en 10.2		Artikel 1, lid 3					

(\* NB.: Categorie 4 (taxi's en ziekenwagens) wordt verplaatst van de linker- naar de rechterkolom (bij de categorieën 5 en 6) in bijlage II.



**Gewijzigd voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten inzake de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens**

(96/C 193/06)

(Voor de EER relevante tekst)

COM(96) 159 def. — 95/0226(SYN)

(Door de Commissie ingediend op 18 april 1996 overeenkomstig artikel 189 A, lid 2, van het EG-Verdrag)

Het voorstel van de Commissie in document COM(95) 415 def. — 95/0226(SYN) (\*) wordt hierbij als volgt gewijzigd:

OORSPRONKELIJKE DOOR DE COMMISSIE VOORGESTELDE  
TEKST

GEWIJZIGDE TEKST

Amendement nr. 1

Overweging 12a (nieuw)

Overwegende dat iedere Lid-Staat er binnen het onder zijn jurisdictie vallende grondgebied voor moet zorgen dat de technische controles op methodische en nauwgezette wijze worden uitgevoerd;

Amendement nr. 2

Overweging 12b (nieuw)

Overwegende dat de Commissie toezicht moet houden op de praktische toepassing van deze richtlijn en op gezette tijden bij het Europees Parlement en de Raad verslag moet uitbrengen over haar bevindingen;

Amendement nr. 3

Artikel 2

De technische controle in de zin van deze richtlijn moet worden uitgevoerd door de Staat of door organen of instellingen die door de Staat zijn aangewezen en die onder rechtstreeks toezicht van de Staat staan.

De technische controle in de zin van deze richtlijn moet worden uitgevoerd door de Staat of door met deze taak belaste publieke organisaties, of door organen of instellingen die door de Staat zijn aangewezen en die onder rechtstreeks toezicht van de Staat staan, met inbegrip van naar behoren geautoriseerde particuliere organen. Wanneer als controlecentra aangewezen instellingen ook fungeren als voertuigreparatiewerkplaatsen zien de Lid-Staten met name toe op de objectiviteit en de hoge kwaliteit van de technische controle.

De resterende tekst blijft ongewijzigd.

(\*) Zie bladzijde 5 van dit Publikatieblad.

## III

*(Bekendmakingen)*

## COMMISSIE

## Phare — Constructiewerken

**Bericht van aanbesteding, uitgeschreven door de Regering van Estland, voor werken die worden gefinancierd door de Europese Unie in het bestek van het Meerlandenprogramma Phare 1993**

(96/C 193/07)

**1. Titel**

Grenspost bij Narva, Estland.

**2. Deelname**

Deelname staat onder gelijke voorwaarden open voor alle natuurlijke en rechtspersonen van de Lid-Staten en van Albanië, Bulgarije, Estland, Hongarije, Letland, Litouwen, Polen, Roemenië, Slovenië, Slowakije en Tsjechië.

**3. Betreft**

De bouw van de grenspost omvat de constructie van een gebouw van drie verdiepingen, overkappingen en bijgebouwen, alsmede de renovatie van het bestaande gebouw van drie verdiepingen, de aanleg van wegen, parkeerterreinen, technische netwerken, het opnieuw inrichten van de landschapsomgeving en het voorbereidende werk voor de aanleg van het bouwterrein.

De voornaamste onderdelen van de werken opgericht: het land waarop de gebouwen moeten worden opgericht:

het gebouw van drie verdiepingen - 420 m<sup>2</sup>,

renovatie van het bestaande gebouw van drie verdiepingen - 310 m<sup>2</sup>,

overkappingen - 1 770 m<sup>2</sup>,

onderzoekgebouw - 825 m<sup>2</sup>;

graafwerkzaamheden:

het weggraven van landbouwgrond - 1 470 m<sup>3</sup>,

waarvan wordt afgevoerd - 1 000 m<sup>3</sup>,

weg te breken en af te voeren asfalt - 400 m<sup>3</sup>,

grond die wordt weggegraven en wordt afgevoerd, vanonder de wegen en pleinen - 4 440 m<sup>3</sup>,

de levering van mineraal aanvullingsmateriaal voor ophoging - 550 m<sup>3</sup>;

betonwerken - 1 567 m<sup>3</sup>;

metaalwerken - 176 t;

waarvan staalbouw - 120 t,

waarvan ander staalwerk - 56 t.

**4. Aanbestedingsdossier**

Het volledige aanbestedingsdossier kan vanaf 12. 7. 1996 worden verkregen bij de „Nationale Douaneraad van Estland” (Estonia National Customs Board), Ravala pst. 9, EE-0001 Tallinn, telefax (372) 631 77 27, tegen een bewijs van betaling 350 ECU ten name van de Nationale Douaneraad van Estland, of voor een gelijk bedrag in EEK in het geval van inschrijvers uit Estland.

**5. Inschrijvingen**

De inschrijvingen dienen, vergezeld van een in ecu luidende inschrijvingsgarantie van ten minste 2 % van de inschrijvingsprijs minus belastingen (BTW) niet later dan op 26. 8. 1996 (10.00), plaatselijke tijd, te zijn toegekomen bij de Nationale Douaneraad van Estland. De aanbestedingen zullen in het openbaar worden geopend op 26. 8. 1996 (11.00), plaatselijke tijd, ten kantore van de Nationale Douaneraad van Estland, in Tallinn.