



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 08.09.1995
KOM(95) 415 slutlig

95/0226 (SYN)

**FÖRSLAG TILL RÅDETS DIREKTIV OM TILLNÄRMNING AV MEDLEMSSTATERNAS LAGSTIFTNING
OM PROVNING AV MOTORFORDONS OCH TILLHÖRANDE SLÄPFORDONS TRAFIKSÄKERHET 37**

(Konsolidering med ändringar)

(framlagt av kommissionen)

MOTIVERING

A. ALLMÄNT

1. Rådets direktiv 77/143/EEG¹, senast ändrat genom kommissionens direktiv 94/23/EEG², handlar om om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet (bussar, tunga transportfordon, släpvagnar, påhängsvagnar, taxibilar, ambulanser, lätta fordon i yrekstrafik och privatbilar). Direktivet fastställer de intervaller med vilka provning måste göras och förtecknar de punkter som skall kontrolleras.
2. Installation och användning av hastighetsbegränsningsutrustning i vissa slag av fordon blev obligatoriskt genom rådets direktiv 92/6/EEG³.
3. Syftet med detta förslag är att ändra direktiv 77/143/EEG för att
 - inbegripa en verksam och regelbunden provning av hastighetsbegränsningsutrustning som installerats i vissa slag av tungatransportfordon och bussar⁴ för att se till att de högsta harmoniserade inställningarna på utrustningens som installerats för att begränsa hastigheten hos berörda fordon inte kan överskridas och att utrustningen fungerar korrekt,
 - klargöra läget i fråga om fordon av historiskt intresse. Även om historiska fordon omfattas av bestämmelserna i artikel 2.3 i direktiv 77/143/EEG får medlemsstaternas rätt att fastställa egna standarder erkännas för alla standarder, inte bara bromsverkan, och
 - överföra kategori 4 (taxibilar och ambulanser) från den vänstra spalten till den högra (med kategori 5 och 6) i bilaga 2.

Samtidigt bör tillfället att konsolidera⁵ den ofta ändrade texten till direktiv 77/143/EEG tas till vara.

Av detta skäl ersätts den officiella konsolideringen av ändringar som sammanförts i en enda text.

¹ EGT nr L 47, 18.2.1977, s. 47.

² EGT nr L 147, 14.6.1994, s. 6.

³ EGT nr L 57, 2.3.1992, s. 27.

⁴ Ingår i kommissionens lagstiftningsprogram för 1994 (punkt 215).

⁵ Ingår i kommissionens lagstiftningsprogram för 1994 (bilaga II).

B. SKÄLEN FÖR EN AKTIVITET PÅ GEMENSKAPSNIVÅ

1. Subsidiaritet

- a) Vilka är huvudmålen i den föreslagna lagstiftningen i förhållande till gemenskapens skyldigheter?

Gemenskapslagstiftning behövs för att

- bestämma om provning av hastighetsbegränsningsutrustning vaars installation och användning är obligatorisk från den 1 januari 1994 för lastbilar över 12 ton och bussar över 10 ton,
- säkerställa tt fordon kontrolleras och underhålls tillräckligt väl för att säkerställa trafiksäkerheten, och
- undvika snedvridning av konkurrensen mellan vägtransportörer på grund av skillnader i de trafiksäkerhetsprov som utförs i de olika medlemsstaterna.

Det är samtidigt nödvändigt att klargöra det rättsliga förhållandet genom att ersätta det flera gånger ändrade direktivet 77/143/EEG om motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet med en enda konsoliderad text.

- b) Har gemenskapen ensam behörighet till den föreslagna aktiviteten, eller delas den med medlemsstaterna?

Jurisdiktionen är delad eftersom detta är en teknisk tillnärningsåtgärd baserad på artikel 75, punkt 1.c i fördraget.

- c) Vilken är gemenskapsdimensionen på problemet (till exempel, hur många medlemsstater berörs och vilken lösning har hittills anväts)?

avsaknad av genenskapsregler som är tillämpliga i medlemsstaterna skulle hastighetsbegränsningsutrustningar inte komma att provas eller skulle provas endast på grundval av nationella standarder som med säkerhet skulle variera medlemsstaterna emellan. Detta skulle innebära osäkerhet om säkerhetskraven uppfylldes och detta skulle leda till olika behandling av vägtransportörer.

- d) Vilken är den mest effektiva lösningen med beaktande av de medel som står till gemenskapens förfogande och de som medlemsstaterna förfogar över?

Se punkt B.f och B.g här nedan.

- e) Vilken verklig förbättring kommer den av gemenskapen föreslagna aktiviteten att ge och vad är priset för att inte göra något?

Som anges i punkt B.c skulle avsaknaden av gemensamma standarder innebära osäkerhet om säkerhetskraven uppfylldes och detta skulle leda till olika behandling av vägtransportörer.

Om varje medlemsstat fritt kunde bestämma om den skulle införa egna kriterier för trafiksäkerhetsprov skulle detta medföra hinder för den fria rörligheten för berörda vägfordon.

Dessutom bör för effektivitetens skull gällande gemenskapslagstiftning om trafiksäkerhet för vägfordon ändras.

- f) Vilken slags aktivitet står till gemenskapens förfogande (rekommendation, ekonomiskt stöd, förordning, ömsesidigt erkännande etc.)?

&

- g) Är det nödvändigt att ha en enhetlig reglering eller räcker ett direktiv som anger de allmänna målen och lämnar tillämpningen till medlemsstatsnivån?

Ett begränsande instrument är nödvändigt för att sammanfatta innehållet i gällande gemenskapsrätt och säkerställa att samma säkerhets- och miljöskyddsnivå gäller i alla medlemsstater.

II Skäl för konsolidering

Vid övervägande av hur gemenskapsrätten skulle kunna göras enklare och mer transparent mötte parlamentet, kommissionen och rådet ett överskott av lagstiftningshandlingar som ändrats flera gånger, ofta genomgripande, och kom enhälligt överens om behovet av en arbetsmetod som skulle använda konsoliderad lagstiftning som ett medel för att uppnå ökad klarhet och transparens.

Den 1 april 1987 beslutade därför kommissionen att ge sin personal i uppdrag att all lagstiftning skulle konsolideras egter högst tio ändringar, varvid underströks att detta var minimikravet och att förvaltningarna borde sträva efter att konsolidera de texter de ansvarar för oftare än så, för att se till att gemenskapsreglerna var klara och begripliga.

Kommissionens bifogade förslag till konsolidering av ett rådsdirektiv samlar i en enda text texten i direktiv 77/143/EEG om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet och dess senare ändringar:

- Rådets direktiv 77/143/EEG
- Rådets direktiv 88/449/EEG
- Rådets direktiv 81/225/EEG
- Rådets direktiv 91/328/EEG
- Rådets direktiv 92/54/EEG
- rådets direktiv 92/55/EEG, och
- Kommissionens direktiv 94/23/EEG

Det har upprättats i enlighet med de grundläggande principer som rådet, parlamentet och kommissionen kom överens om år 1974. Det syftar till konsolidering av lagstifningen. Gällande direktiv skulle ersättas av den nya versionen som skulle lämna innehållet i dessa oförändrat, men sammanföra dem i en enda text med endast de formella ändringar som krävs för själva konsolideringen.

Liksom tidigare är den text som här tillhandahålls hopklistrad från originaldirektiven så som de offentliggjorts i *europiska gemenskapernas officiella tidning*. Användningen av potokopior innebär att förbättringar av ordalydelsen omedelbart syns. Artiklarnas tidigare numrering har bibehållits i marginalen som hänvisning och den nya numreringen har införts ovanför artiklarna.

Bilaga IV innehåller en jämförelsetabell som jämför numreringen i det gamla systemet med det nya. För att bibehålla transponerings- och genomförandedagarna för alla berörda direktiv förtecknar en ny bilaga III, del B sluttidpunkterna för transponering och genomförande för vart och ett av de direktiv som nu återkallas.

C. FÖRSLAGETS RÄKVIDD

Som anges i A behöver lagstifningen konsolideras till ett enda, tydligt direktiv.

Dessutom bör hastighetsbegränsningsutrustningar så snart som möjligt införas i förteckningen över punkter som måste kontrolleras vid den årliga trafiksäkerhetskontrollen.

Dessutom är det nödvändigt att klargöra läget i föga om fordon av historiskt intresse.

I fråga om taxibilar och ambulanser (kategori 4), slutligen, är det så att eftersom de tekniska kraven - och således de punkter som skall provas - är samma som för privatbilar, så tas detta tillfälle att överföra kategori 4 från den vänstra kolumnen till den högra (med kategori 5 och 6) i bilaga II.

Syftet med det föreslagna direktivet är sålunda att uppfylla dessa behov.

D. FÖRSLAGETS INNEHÅLL

Som anges i A är förslaget såväl en konsolidering av befintliga direktiv som en utvidgning av deras räckvidd.

Följande artiklar eller avsnitt (kursiverade i förslaget) är ändrade eller nya och kommer att ändra läget på följande sätt:

Artikel 4.3 ger rätt för medlemsstaterna att tillämpa egna krav (inte bara bromsverkan) för de standarder som avser historiska fordon.

Artikel 11 anger dagen för ikraftträdandet av förändringarna och införandet av hastighetsbegränsningsutrustning i förteckningen över punkter som skall provas (sluttiderna i återkallade direktiv bevaras).

Bilaga 2 överför kategori 4 från den vänstra kolumnen till den högra (med kategori 5 och 6).

Bilaga 2, stycke 7.9 som avser "kilometerräknare med obruten plombering" bör utvidgas eftersom hastighetsbegränsningsutrustning vanligen påkallas av EG-skrivarutrustning (färdskrivare) i fordonen.

Bilaga 2, stycke 7.10 med benämningen "hastighetsbegränsningsutrustning" har lagts till och under denna rubrik beskrivs den inspektion som krävs i tre strecksatser.

Följande artiklar eller bilagor är nya men handlar enbart om konsolideringen av texten:

Artikel 10 återkallar det gamla direktivet.

Bilaga III förtecknar de återkallade direktiven och de som fortfarande gäller.

Bilaga IV jämför det nya direktivet med de okonsoliderade texter som det består av.

E. EKONOMISKA EFFEKTER

Antagandet av bestämmelser som gör regelbunden provning av hastighetsbegränsningsutrustning obligatorisk får ingen effekt på arbetsmarknaden eller på kostnaden för den tekniska kontrollen av fordonet. Det kommer inte heller att innebära att nya företag skapas. Å andra sidan kommer detta förslag att utjämna konkurrensvillkoren, genom standardiseringen av den testtyp som skall tillämpas.

F. EES INTRESSE

I enlighet med artikel 99 i EES-avtalet har samråd skett med EFTA-länderna och överenskommelse träffats om principerna för detta förslag.

G. SAMRÅD

Räkna upp de organisationer med vilka samråd har skett om förslaget och redogör för deras huvudsakliga åsikter:

- Samtliga medlemsstaters provningsmyndigheter.
- Vissa Efta-länder
- Godkända organisationer för provning av fordon (CITA, DEKRA, TÜV).
- De största privata provningsorganisationerna.
- De internationella organisationerna som representerar Europeiska biltillverkningsindustrin (ACEA).
- Europeiska verkstadsutrustningsorganisationer.
- Organisationer som representerar handel och reparation av motorfordon (Cecra, Clepa, Groeneveld, Transport Efficiency, Mannesmann Kienzle).
- Den internationella organisation som representerar alla fordonsanvändare (IRU).

Förslag till rådsdirektiv om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 75 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag¹,

i samarbete med Europaparlamentet²,

med beaktande av ekonomiska och sociala kommitténs yttrande³, och

med beaktande av följande:

<i>Rådets direktiv 77/143/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet⁴ har ändrats avsevärt vid ett antal tillfälle. Vid ytterligare ändringar bör nämnda direktiv för klarhetens skull skrivas om till en enda text.</i>	
--	--

1 EGT nr C

2 EGT nr C

3 EGT nr C

4 EGT nr L 47, 18.2.1977, s. 47. Direktivet senast ändrat genom direktiv 94/23/EG (EGT nr L 147, 14.6.1994, s. 6).

<p><i>Inom ramen för en gemensam transportpolitik krävs bland annat att vissa vägtransporter inom gemenskapen bör utföras under gynnsammast möjliga omständigheter såväl vad gäller säkerhet som konkurrensvillkor för transportföretag i medlemsstaterna</i></p>	<p>första satsen i ingressen, beaktandemenin gen oräknad, till direktiv 77/143/EEG (ändrad)</p>
<p>Vägtrafikens tillväxt och därav förorsakade ökningar av faror och olägenheter ställer alla medlemsstater inför problem av likartad natur och vikt.</p>	<p>andra satsen i inledningen till direktiv 77/143/EEG</p>
<p>De nuvarande normerna och metoderna för provning varierar från medlemsstat till medlemsstat, och denna situation påverkar jämförbarheten mellan de provade fordon som går i trafik i medlemsstaterna i fråga om säkerhet och miljöegenskaper. Denna situation påverkar troligen villkoren för konkurrens mellan transportföretag i de olika medlemsstaterna.</p>	<p>tredje satsen i ingressen, beaktandemenin gen oräknad, till direktiv 91/225/EEG</p>
<p>Det är därför nödvändigt att så långt som möjligt harmonisera provningarnas periodicitet och antalet obligatoriska provningsmoment.</p>	<p>fjärde satsen i ingressen, beaktandemenin gen oräknad, till direktiv 77/143/EEG</p>
<p>Provnigen under fordonets brukstid bör vara förhållandevis enkel, snabb och billig.</p>	<p>sjunde satsen i ingressen, beaktandemenin gen oräknad, till direktiv 92/55/EEG</p>

<p>Minimigemenskapskrav och metoder för att kontrollera trafiksäkerheten på de poster som räknas upp i bilaga 2 skall därför definieras i särskilda direktiv som rådet antar.</p>	<p>fjärde strecksatsen, beaktandemenin gen oräknad, till direktiv 91/225/EEG</p>
<p>Som en övergångsåtgärd fortsätter nationella normer att gälla på vissa punkter som inte omfattas av särdirektiv.</p>	<p>femte satsen i ingressen, beaktandemenin gen oräknad, till direktiv 91/225/EEG</p>
<p>De normer och metoder som fastställs i de särskilda direktiven måste snabbt kunna anpassas till den tekniska utvecklingen och för att underlätta vidtagandet av de åtgärder som krävs för detta ändamål bör ett förfarande för nära samarbete mellan medlemsstaterna och kommissionen inom ramen för en kommitté upprättas.</p>	<p>sjätte strecksatsen, beaktandemenin gen oräknad, till direktiv 91/225/EEG</p>

<p>I detta skede är det ännu för tidigt att ange minimivärden för bromsverkan, lufttrycksinställning och aktiveringstid med hänsyn till de skillnader som finns inom gemenskapen mellan den utrustning och de metoder som används. ----</p>	<p>sjunde satsen i ingressen, beaktandemenin gen oräknad, till direktiv 92/54/EEG (ändrad)</p>
<p>Avsikten är att ytterligare ändra detta direktiv för att harmonisera och förbättra provningsmetoderna.</p>	<p>åttonde satsen i ingressen, beaktandemenin gen oräknad, till direktiv 94/23/EEG</p>
<p>Så länge provningsförfaranden och praxis inte är harmoniserade kan medlemsstaterna själva bedöma vilket provningsförfarande de önskar använda för att avgöra om ett fordon uppfyller bromskraven.</p>	<p>femte satsen i ingressen, beaktandemenin gen oräknad, till direktiv 94/23/EEG</p>
<p>Det är ett känt faktum bland alla som har med fordonsprovning att göra att provningsmetoden, och i synnerhet huruvida fordonet provas i lastat, delvis lastat eller olastat tillstånd påverkar provningspersonalens bedömning av bromssystemets tillförlitlighet.</p>	<p>sjätte satsen i ingressen, beaktandemenin gen oräknad, till direktiv 94/23/EEG</p>
<p>Fastställande av referensvärden för bromskraften hos respektive fordonstyp under olika lastningsförhållanden skulle underlätta bedömningen av denna tillförlitlighet, och detta direktiv tillåter som alternativ till provning enligt detta förfaringssätt en provning av uppfyllandet av minimivärden för bromsprestanda hos respektive fordonskategori.</p>	<p>sjunde satsen i ingressen, beaktandemenin gen oräknad, till direktiv 94/23/EEG</p>

<p>Detta direktiv gäller <i>i fråga om bromssystem</i> i huvudsak för fordon som har typgodkänts enligt bestämmelserna i direktiv 71/320/EEG⁵ trots att det är allmänt känt att vissa fordonstyper godkänts enligt nationella normer som kan skilja sig från kraven i detta direktiv.</p>	<p>nionde satsen i ingressen, beaktandemenin gen oräknad, till direktiv 94/23/EEG (första meningen)</p>
<p>Medlemsstaterna får utvidga tillämpningen av bromsprovningen till fordon eller kontrollpunkter utanför detta direktivs räckvidd.</p>	<p>åttonde satsen i ingressen, beaktandemenin gen oräknad, till direktiv 92/54/EEG</p>

-
5. Rådets direktiv av den 26 juli 1971 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om bromsutrustning på vissa kategorier av fordon och släpvagnar till dessa fordon (EGT nr L 202, 6.9.1971, s. 37). Senast ändrat genom direktiv 91/422/EEG (EGT nr L 233, 22.8.1991, s. 21).

<p>Medlemsstaterna får införa strängare regler för bromsprovningen eller tätare kontroller.</p>	<p>nionde satsen i ingressen, beaktandemenin gen oräknad, till direktiv 92/54/EEG</p>
<p>Syftet med detta direktiv är att genom regelbunden provning av avgasutsläpp säkerställa att dessa utsläpp hålls på en låg nivå under hela den tid fordonet används samt att starkt luftförorenande fordon tas ur bruk till dess att de återställts i godtagbart skick.</p>	<p>tredje satsen i ingressen, beaktandemenin gen oräknad, till direktiv 92/55/EEG</p>
<p>Genom felaktig inställning och otillräckligt underhåll skadas inte endast motorn utan även miljön, eftersom detta medför ökad luftförorening och bränsleförbrukning.</p> <p>Det är viktigt att miljövänliga transportformer kan utvecklas.</p>	<p>åttonde och nionde satserna i ingressen, beaktandemenin gen oräknad, till direktiv 92/55/EEG</p>
<p>Då det gäller kompressionständning (dieselmotorer) anses mätning av avgasutsläppens täthet ge tillräckliga indikationer om fordonets skick med avseende på utsläpp.</p>	<p>tionde satsen i ingressen, beaktandemenin gen oräknad, till direktiv 92/55/EEG</p>
<p>Då det gäller bensinmotorer med styrd tändning anses mätning av koloxidutsläppen från avgasröret under tomgång ge tillräckliga indikationer om fordonets skick med avseende på utsläpp.</p>	<p>elfte satsen i ingressen, beaktandemenin gen oräknad, till direktiv 92/55/EEG</p>

<p>Det kan antas att ett stort antal av de fordon som inte underhållits regelbundet kommer att underkännas vid avgaskontrollen.</p>	<p>tolfte satsen i ingressen, beaktandemenin gen oräknad, till direktiv 92/55/EEG</p>
<p>Då det gäller fordon med bensinmotor som enligt normerna endast får typgodkännas om de är utrustade med avancerade system för avgasrening, som t.ex. trevägskatalysatorer som styrs med lambdasond, bör normerna vid den återkommande avgaskontrollen vara strängare än för fordon av konventionell typ.</p>	<p>trettonde satsen i ingressen, beaktandemenin gen oräknad, till direktiv 92/55/EEG</p>

<p>För fordon av historiskt intresse kan medlemsstaterna fastställa egna provningsstandarder för bromsverkan.---</p> <p>Även om medlemsstaterna får rätt att fastställa egna standarder för fordon av historiskt intresse, bör dessa standarder inte vara strängare än de som fordonet ursprungligen var avsett att uppfylla.</p>	<p>nionde satsen (sista meningen) och tionde satsen i ingressen, beaktandemenin gen oräknad, till direktiv 94/23/EEG</p>
<p>Detta direktiv skall fortlöpande anpassas med hänsyn till utvecklingen, såväl den fordonstekniska, som kan komma att underlätta provningen av fordon i trafik, som utvecklingen mot kontrollmetoder som bättre återspeglar de verkliga körförhållandena.</p>	<p>fjortonde satsen i ingressen, beaktandemenin gen oräknad, till direktiv 92/55/EEG</p>
<p><i>Rådets direktiv 92/6 kräver att hastighetsbegränsningsutrustning skall finnas och användas i vissa slag av vägfordon.</i></p>	
<p><i>Hastighetsbegränsningsutrustning bör så snart som möjligt införas i förteckningen över punkter som skall provas vid årlig trafiksäkerhetskontroll för att så långt som möjligt tillse att den harmoniserade högsta inställningen av hastighetsbegränsningsutrustningen inte kan överskridas.</i></p>	
<p><i>För närvarande är det medlemsstaternas sak att avgöra med vilka medel de finner lämplig att prova korrekt funktion av hastighetsbegränsningsutrustningar. Avsikten är att så småningom tillnärma testförfaranden och standarder.</i></p>	
<p><i>Kommissionen kommer att bedöva den praktiska erfarenheten av korrekt funktion hos hastighetsbegränsningsutrustning och lämna en rapport till rådet. Resultaten av denna rapport skall utgöra grunden för senare förslag om kraven i trafiksäkerhetsprovning av hastighetsbegränsningsutrustning om så anses behövas.</i></p>	

⁶ Rådets direktiv den 10 februari 1992 om installation och användning av hastighetsbegränsningsutrustning i vissa slag av motofordon i gemenskapen (EGT nr L 57, 2.3.1992, s. 27).

<p><i>Tekniska krav avseende taxibilar och ambulanser är jämförbara med privatbilar. De punkte som provas kan vara liknande, även om intervallen mellan proven är olika.</i></p>	
<p><i>Med tanke på den verkan denna åtgärd har inom den berörda branschen och i belysning av av subsidiaritetsprincipen är de gemenskapsåtgärder som föreskrivs i detta direktiv nödvändiga för att uppnå målet att tillnärma reglerna om trafiksäkerhetskontroller, för att förebygga en snedvridning av konkurrensen mellan vägtransportörer och för att säkerställa att fordon kontrolleras och underhålls på ett riktigt sätt. Dessa mål skulle inte helt kunna uppnås genom medlemsstaternas egna åtgärder.</i></p>	
<p><i>Direktivet får inte påverka medlemsstaternas skyldigheter rörande sluttidpunkterna för transponering till nationell lag eller genomföranden som anges i bilaga III, del B.</i></p>	

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I
Allmänna bestämmelser

<u>Artikel 1</u>	Artikel 1 77/143/EEG
1. I varje medlemsstat skall i den staten registrerade motorfordon med tillhörande släp- och påhängsvagnar genomgå periodisk trafiksäkerhetsprovning i enlighet med detta direktiv och de tillhörande bilagorna I och II.	
2. Bilagorna 1 och 2 innehåller förteckningar över de fordonskategorier som skall provas, anvisningar om provningarnas periodicitet och redovisning av vilka komponenter som måste provas.	Artikel 2.1 77/143/EEG

<u>Artikel 2</u>	Artikel 4 77/143/EEG
De trafiksäkerhetsprovningar som avses i detta direktiv skall utföras av staten eller av organ eller institutioner som utsetts och direkt övervakas av staten.	

<u>Artikel 3</u>	Artikel 5.1 77/143/EEG
1. Medlemsstaterna skall vidta sådana åtgärder som de anser nödvändiga för att det skall kunna styrkas att ett fordon har genomgått ett trafiksäkerhetsprov som åtminstone har skett i enlighet med detta direktiv.	
Dessa åtgärder skall anmälas till medlemsstaterna och till kommissionen.	Artikel 5.2 77/143/EEG

<p>2. På samma grunder som om medlemsstaten själv hade utfärdat intyget, skall varje medlemsstat erkänna intyg som utfärdats i en annan medlemsstat och som styrker att ett motorfordon har, tillsammans med tillhörande släp- eller påhängsvagn, genomgått ett trafiksäkerhetsprov som åtminstone har skett i enlighet med detta direktiv.</p>	<p>Artikel 5.3 77/143/EEG</p>
<p>3. Medlemsstaterna skall tillämpa lämpliga förfaranden för att så långt det är praktiskt genomförbart fastställa att bromsprestanda hos fordon som är registrerade på deras territorium uppfyller de krav som fastställs i <i>detta direktiv</i>.</p>	<p>Artikel 2 94/23/EEG</p>

<u>Artikel 4</u>	Artikel 2.2 77/143/EEG
1. Medlemsstaterna skall ha rätt att undanta fordon som tillhör försvarsmakten och polisen från detta direktivs tillämpningsområde.	
2. Efter samråd med kommissionen får medlemsstaterna undanta vissa fordon som används under speciella förhållanden eller som aldrig eller praktiskt taget aldrig körs på allmän väg eller som är tillfälligt tagna ur trafik från detta direktivs tillämpningsområde, eller också underkasta dem särskilda föreskrifter.	Artikel 2.3 77/143/EEG
3. Medlemsstaterna kan efter samråd med kommissionen fastställa sina egna standarder för provning av --- fordon som anses ha historiskt intresse.	Artikel 4 94/23/EEG (ändrad)

<u>Artikel 5</u>	Artikel 3 77/143/EEG
Trots vad som föreskrivs i bilagorna 1 och 2 får medlemsstaterna	
— tidigarelägga datum för de första obligatoriska trafiksäkerhetsprovningarna och, om så är lämpligt, låta fordonet genomgå provning innan registrering skett,	
— förkorta tiden mellan två efter varandra följande obligatoriska provningar,	
— göra provning av frivillig utrustning obligatorisk,	
— öka antalet komponenter som måste provas,	
— utsträcka kravet på obligatorisk provning även till andra fordonskategorier,	
— föreskriva om särskilda kompletterande provningar.	

<p>---</p> <p>— kräva högre värden för minsta bromsverkan och föreskriva om provning med större last än vad som framgår av värdena i bilaga 2, för fordon som är registrerade på deras territorium, förutsatt att sådana krav inte överskrider kraven i fordonets ursprungliga typgodkännande.</p>	<p>Artikel 3 94/23/EEG</p>
--	--------------------------------

<p style="text-align: center;"><u>ARTIKEL 6</u></p> <p>Trots föreskrifterna i bilagorna 1 och 2 och fram till senast den 1 januari 1983 får medlemsstaterna</p> <p>— senarelägga datum för de första obligatoriska trafiksäkerhetsprovningarna,</p> <p>— förlänga tiden mellan två efter varandra följande obligatoriska provningar,</p> <p>— minska antalet komponenter som måste provas,</p> <p>— ändra bestämmelserna om vilka fordonskategorier som skall provas,</p> <p>förutsatt att alla <i>lätta yrkesfordon</i> som avses i punkt 5 i bilaga 1 har ålagts genomgå trafiksäkerhetsprovning i enlighet med detta direktiv före denna tidpunkt.</p> <p>I medlemsstater där det inte <i>per den 26 juli 1988</i> finns något system för trafiksäkerhetsprovning som motsvarar det som avses i detta direktiv av detta slags fordon skall punkt 1 dock tillämpas fram till och med den 1 januari 1995.</p>	<p>Artikel 7.1 77/143/EEG</p> <p>& Artikel 1.1 88/449/EEG</p> <p>(= Artikel 7.2) 77/143/EEG</p>
--	---

<p>För de <i>privatbilar</i> som avses i punkt 6 i bilaga 1 skall punkt 1 tillämpas fram till och med den 1 januari 1994.</p> <p>I de medlemsstater som, för denna typ av fordon, den 31 december 1991 ännu inte hade något system för regelbunden trafiksäkerhetsprovning som är likvärdigt med det som avses i detta direktiv skall dock punkt 1 tillämpas fram till och med den 1 januari 1998</p>	<p>Artikel 1.1 91/328/EEG</p> <p>(= Artikel 7.3) 77/143/EEG</p>
---	--

<u>Artikel 7</u>	Artikel 1 91/225/EEG (= Artikel 5a.1) 77/143/EEG
1. På förslag av kommissionen och med kvalificerad majoritet skall rådet anta de särdirektiv som är nödvändiga för att definiera minimikraven på normer och metoder för provning av de i bilaga 2 förtecknade komponenterna.	
2. Ändringar som är nödvändiga för att snabbt anpassa de normer och metoder som fastställts i särdirektiven till den tekniska utvecklingen skall antas i enlighet med det förfarande som föreskrivs i artikel 8.	Artikel 1 91/225/EEG (= Artikel 5a.2) 77/143/EEG

<u>Artikel 8</u>	Artikel 1 91/225/EEG (= Artikel 5b.1-2) 77/143/EEG
1. Kommissionen skall biträdas av en kommitté för anpassning av direktivet om trafiksäkerhetsprovning av <i>motorfordon och tillhörande släpfordon</i> till den tekniska utvecklingen nedan kallad "kommittén", som skall bestå av företrädare för medlemsstaterna och ha en företrädare för kommissionen som ordförande.	
2. Kommittén skall själv fastställa sin arbetsordning.	

<p>3. Kommissionens företrädare skall förelägga kommittén ett förslag till åtgärder. Kommittén skall yttra sig över förslaget inom den tid som ordföranden bestämmer med hänsyn till hur brådskande frågan är. Kommittén skall fatta sitt beslut med den majoritet som enligt artikel 148.2 i fördraget skall tillämpas vid beslut som rådet skall fatta på förslag av kommissionen. Medlemsstaternas röster inom kommittén skall vägas enligt sistnämnda artikel. Ordföranden får inte rösta.</p>	<p>Artikel 1 91/225/EEG (= Artikel 5a.3-4) 77/143/EEG</p>
<p>4. a) Kommissionen skall själv anta förslaget om det har tillstyrkts av kommittén.</p> <p>b) Om förslaget inte har tillstyrkts av kommittén eller om inget yttrande avges, skall kommissionen utan dröjsmål föreslå rådet vilka åtgärder som skall vidtas. Rådet skall fatta sitt beslut med kvalificerad majoritet.</p> <p>Om rådet inte har fattat något beslut inom tre månader från det att förslaget mottagits, skall kommissionen själv besluta att de föreslagna åtgärderna skall vidtas."</p>	

<p style="text-align: center;"><u>Artikel 9</u></p> <p>1. Senast den 31 december 1998 skall kommissionen till rådet överlämna en rapport om genomförandet av <i>trafiksäkerhetsprovning av privatbilar</i> tillsammans med ett förslag till åtgärder som behöver vidtas, särskilt i fråga om provningarnas intervall och utformning.</p>	<p>Artikel 3 91/328/EEG</p>
<p>2. <i>Kommissionen åtar sig att senast tre år efter införandet av regelbunden provning av hastighetsbegränsande utrustning undersöka om det på grundval av då nådd erfarenhet kan sägas att de fastställda proven är tillräckliga för att upptäcka felaktiga eller manipulerade hastighetsbegränsare och om reglerna behöver ändras.</i></p>	

<u>Artikel 10</u>	
<p><i>De direktiv som förtecknas i bilaga II, del A upphävs härmed, utan att det i övrigt påverkar medlemsstaternas skyldigheter rörande de sluttider som gäller för transponering och genomförande och som anges i bilaga III, del B.</i></p> <p><i>Hänvisning till de upphävda direktiven skall tolkas som hänvisning till detta direktiv och skall läsas i enlighet med den jämförelsetabell som anges i bilaga IV.</i></p>	

<u>Artikel 11</u>	
<p style="text-align: center;">1. <i>Medlemsstaterna skall sätta i kraft de bestämmelser som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 1 januari 1996. De skall genast underrätta kommissionen om detta.</i></p> <p style="text-align: center;"><i>När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.</i></p>	
<p style="text-align: center;">2- <i>Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texterna till centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.</i></p>	

<u>Artikel 12</u>	
<p><i>Detta direktiv träder i kraft den tredje dagen efter det att den har offentliggjorts (samma dag som den offentliggörs) i Europeiska gemenskapernas officiella tidning.</i></p>	



<p style="text-align: center;"><u>Artikel 13</u></p> <p style="text-align: center;">Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.</p>	
---	--

Utfärdat i Bryssel

På rådets vägnar

Ordförande

BILAGA I

Fordonskategori	Provningsperiodicitet	
1. Motorfordon för persontransporter och med mer än åtta sittplatser utöver förarplatsen.	Ett år efter tidpunkten för första användning av fordonet och därefter en gång om året.	Bilaga I, kategori 1 77/143/EEG
2. Motorfordon för godstransporter och med totalvikt över 3 500 kg.	Ett år efter tidpunkten för första användning av fordonet och därefter en gång om året.	Bilaga I, kategori 2 77/143/EEG
3. Släp- och påhängsvagnar med totalvikt över 3 500 kg.	Ett år efter tidpunkten för första användning av fordonet och därefter en gång om året.	Bilaga I, kategori 3 77/143/EEG
4. Taxibilar, ambulanser.	Ett år efter tidpunkten för första användning av fordonet och därefter en gång om året.	Bilaga I, kategori 4 77/143/EEG
5. Motorfordon med minst fyra hjul som normalt används vid godstransporter på väg och med högsta tillåtna totalvikt av 3 500 kg, utom jordbrukstraktorer och jordbruksmaskiner.	Fyra år efter tidpunkten för första användning av fordonet och därefter vartannat år.	Artikel 1.2 88/449/EEG (= bilaga I, kategori 5 77/143/EEG)
6. Motorfordon för persontransport på väg som har högst åtta sittplatser, utöver förarplatsen.	Fyra år efter tidpunkten för nyregistrering av fordonet och därefter vartannat år.	Artikel 1.2 91/328/EEG (= bilaga I, kategori 6 77/143/EEG)

BILAGA 2	BILAGA 2
Provingen skall omfatta åtminstone de komponenter som räknas upp nedan, förutsatt att dessa hör till standardutrustningen i de fordon som provas i berörd medlemsstat.	Inledande anmärkning 1 77/143/EEG
De provningar som behandlas i denna bilaga får utföras genom okulärbesiktning utan att fordonsdelar monteras isär.	Artikel 1.1 92/54/EEG
Om fordonen befinns ha brister i fråga om nedanstående punkter skall de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna fastställa ett förfarande för att bestämma på vilka villkor fordonet får användas innan det har godkänts vid förnyad provning.	Artikel 1.1 92/54/EEG
Medlems staterna ska emellertid ansvara för att fordon som ej uppfyller minimum villkoren angående bromssystem och emissioner ej nyttjas för vägtrafik.	


FORDON I KATEGORI 1, 2, 3, 4, 5 OCH 6		
1.	BROMSUTRUSTNING Följande punkter skall kontrolleras vid provning av fordonens bromssystem. De provningsresultat som uppnås vid kontroll av bromssystemen skall så långt möjligt motsvara de tekniska normerna i direktiv 71/320/EEG.	Artikel 1.1 92/54/EEG (= rubrik 1, bilaga II, 77/143/EEG)
	<i>Punkter som skall kontrolleras</i>	<i>Orsak till underkännande</i>
1.1	Mekaniskt tillstånd och funktion	Artikel 1.1 92/54/EEG*
1.1.1	Fotbromsens pedalaxel	— för trögrörlig — slitet lager — för stor förslitning/svängning
1.1.2	Pedalens tillstånd och manöverorganets slaglängd	— för stor eller för liten — tillgänglig slaglängd — manöverorganet utväxlar inte korrekt — halkskyddsbeläggning på bromspedalen saknas, har lossnat eller slitits ned
1.1.3	Vakuumpump eller kompressor och behållare	— för lång aktiveringstid för — arbetstryck/vakuum — otillräckligt lufttryck/vakuum — för att aktivera bromsen — minst två gånger efter det — att larmsystemet utlösts (eller — manometerutslaget ligger — utanför det tillförlitliga — området) — läckage som orsakar märkbar — trycksänkning eller hörbar — luftutströmning
1.1.4	Kontrollampa för otillräckligt tryck eller manometer	— kontrollampa/manometer — felaktig eller skadad
1.1.5	Handmanövrerad bromsventil	— manöverorganet spräckt, — skadat eller förslitet — bromsventilen defekt — manöverorganet otillräckligt — fastgjort på ventilspindeln — eller otillräckligt fastsatt — ventil — lösa kopplingar eller läcka i — systemet — otillfredsställande funktion
1.1.6	Parkeringsbroms, kolvstång, låsmekanism för parkeringsbroms	— parkeringsbromsens — låsmekanism otillräcklig — för stor förslitning av — kolvstångens axel eller — låsmekanismen — kolvstångens slaglängd för — stor, vilket indikerar att — inställningen är felaktig

1.1.7Bromsventiler (bottenventiler, avstängningsventiler,	— skadade, för stor luftutströmning reglerventiler etc.) — kompressorns oljeförbrukning för stor felaktig eller otillräcklig montering — utsläpp av bromsvätska	Artikel 1.1 92/54/EEG
---	--	--------------------------

Punkter som skall kontrolleras	Orsak till underkännande	Artikel 1.1
1.1.8 Förbindelser med påhängsvagnens bromsanordning	<ul style="list-style-type: none"> — losskopplingstappar eller självalutande ventil defekta — otillräcklig/felaktig montering — för stor otäthet 	92/54/EEG*
1.1.9 Energiackumulator, tryckluftsbhållare	<ul style="list-style-type: none"> — skadad, frätt, otät — avtappningsanordning fungerar inte — otillräcklig/felaktig montering 	Artikel 1.1 92/54/EEG*
1.1.10 Servostyrenheter, huvudcylinder (hydrauliska system)	<ul style="list-style-type: none"> — servostyrenhet defekt eller otillräcklig — huvudcylinder defekt eller otät — huvudcylinder otillräckligt fastsatt — för liten mängd bromsvätska — lock på huvudcylindern saknas — kontrollampan för bromsvätska lyser eller är defekt — bristande funktion hos varningsanordningen för bromsvätskenivån 	Artikel 1.1 92/54/EEG*
1.1.11 Bromsrör	<ul style="list-style-type: none"> — risk för utmattning och brott — otätheter i rör eller kopplingar — skadade eller starkt fräta — felmonterade 	Artikel 1.1 92/54/EEG*
1.1.12 Bromsslanger	<ul style="list-style-type: none"> — risk för utmattning eller brott — skadade, skavda, för korta, snodda — otätheter i slangar eller kopplingar — utvidgas under tryck — porösa 	Artikel 1.1 92/54/EEG*
1.1.13 Bromsbelägg (bromsbackar)	<ul style="list-style-type: none"> — för stor förslitning — nedsmutsade (olja, fett osv.) 	Artikel 1.1 92/54/EEG*
1.1.14 Bromstrummor, bromsskivor	<ul style="list-style-type: none"> — för stor förslitning eller repning, sprickor, ej tillräckligt fastmonterade, brott — nedsmutsade (olja, fett osv.) — bromsskolden ej tillräckligt fastmonterad 	Artikel 1.1 92/54/EEG*
1.1.15 Bromskablar, stänger, spakar, kopplingar	<ul style="list-style-type: none"> — kablar skadade eller hopknutna — alltför förslitna — eller fräta — kablar eller stänger för löst monterade — felaktig kabelstyrning — begränsning i bromssystemets rörlighet — onormala rörelser hos spakar/stänger/kopplingar som tyder på felaktig montering eller för stor förslitning 	Artikel 1.1 92/54/EEG*

<p><i>Punkter som skall kontrolleras</i> 1.1.16 Aktivatorer (även fjäderbromsar och hydrauliska cylindrar)</p>	<p><i>Orsak till underkännande</i> — spruckna eller skadade — otäta — otillräckligt eller felaktigt monterade — starkt frätta — för stor slaglängd hos bromscylindern eller membranet — dammskydd saknas eller är alltför skadat</p>	<p>Artikel 1.1 92/54/EEG*</p>
<p>1.1.17 Lastavkänningsventil</p>	<p>— defekt förbindelse — felaktig inställning — låst, fungerar inte — saknas</p>	<p>Artikel 1.1 92/54/EEG*</p>
<p>1.1.18 Automatiska bromsjusterare</p>	<p>— låsta eller rör sig — onormalt efter — alltför stor — förlitning eller — felaktig inställning — defekta</p>	<p>Artikel 1.1 92/54/EEG*</p>
<p>1.1.19 Retarder (om sådan monterats eller föreskrivs)</p>	<p>— lös förbindelse eller — montering — defekt</p>	<p>Artikel 1.1 92/54/EEG*</p>
<p>1.2 Färdbromsens prestanda och verkan</p>		<p>Artikel 1.1 92/54/EEG*</p>
<p>1.2.1 Prestanda (ökas gradvis till full effekt)</p>	<p>— låg eller ingen — bromsverkan på ett — eller flera hjul — bromsverkan på — något hjul är lägre — än 70% av det — högsta uppmätta — värdet hos ett hjul — på samma axel (om — vägprov krävs — kommer fordonets — avvikelse från — körriktningen att — vara för stor vid — inbromsning) — bromsverkan ökar — inte gradvis (hugg) — onormal tidsåtgång — före bromsverkan på — något hjul — alltför stora — växlingar av — bromsverkan på — grund av ovala — skivor eller trummor</p>	<p>Artikel 1.1 92/54/EEG*</p>

<p><i>Punkter som skall kontrolleras</i> 1.2.2 Verkan</p>	<p><i>Orsak till underkännande</i> Bromskoefficienten i förhållande till den högsta tillåtna massan eller, när det rör sig om påhängsvagnar, till summan av det tillåtna axeltrycket när detta är tillämpligt, är lägre än följande: Minsta bromsverkan Kategori 1: 50 %⁷ Kategori 2: 43 %⁸ Kategori 3: 40 %⁹ Kategori 4: 50 % Kategori 5: 45 %¹⁰ Kategori 6: 50 % eller en bromsverkan som är lägre än de av fabrikanterna eventuellt fastställda referensvärdena för fordonsaxeln¹¹</p>	<p>Artikel 1.1 92/54/EEG*</p>
<p>1.3 Reservbromsens prestanda och verkan (vid separata system)</p>		<p>Artikel 1.1 92/54/EEG*</p>
<p>1.3.1 Prestanda</p>	<p>broms(ar) fungerar inte på en sida bromsverkan på något hjul är lägre än 70% av det högsta uppmätta värdet hos ett hjul på samma axel bromsverkan ökar inte gradvis (hugg) påhängsvagnens automatiska bromssystem fungerar inte</p>	<p>Artikel 1.1 92/54/EEG*</p>
<p>1.3.2. Verkan</p>	<p>För alla fordonskategorier en bromskoefficient som är lägre än 50 %¹² av bromsverkan som fastställs i 1.2.2 i förhållande till den högsta tillåtna massan eller, när det rör sig om påhängsvagnar, till summan av de tillåtna axeltrycken</p>	<p>Artikel 1.1 92/54/EEG*</p>

- 
- ⁷ 48 % för fordon av kategori 1 som inte är utrustade med ABS eller som är typgodkända före den 1 oktober 1991 (datum för förbud mot att ta i bruk utan att ha europeiskt typgodkännande) (direktiv 88/194/EEG (EGT nr L 92, 9. 4. 1988, s. 47)).
- ⁸ 45 % för fordon som är registrerade efter 1988 eller från och med datum för antagandet av typgodkännandedirektiv 71/320/EEG, ändrat genom direktiv 85/647/EEG (EGT nr L 380, 31. 12. 1985, s. 1), i medlemsstaternas nationella lagstiftning, om detta datum ligger senare.
- ⁹ 43 % för påhängsvagnar som är registrerade efter 1988 eller från och med datum för antagandet av typgodkännandedirektiv 71/320/EEG, ändrat genom direktiv 85/647/EEG, i medlemsstaternas nationella lagstiftning, om detta datum ligger senare.
- ¹⁰ 50 % för fordon av kategori 5 som är registrerade efter 1988 eller från och med datum för antagandet av typgodkännandedirektiv 71/320/EEG, ändrat genom direktiv 85/647/EEG, i medlemsstaternas nationella lagstiftning, om detta datum ligger senare.
- ¹¹ Referensvärdet för fordonsaxeln är den bromsverkan (uttryckt i newton) som är nödvändig för att uppnå denna föreskrivna minsta bromskraft vid den särskilda vikt som fordonet har vid provningstillfället.
- ¹² För fordon av kategori 2 och 5 är prestanda för reservbroms (som inte berörs av direktiv 85/647/EEG)

<i>Punkter som skall kontrolleras</i>	<i>Orsak till underkännande</i>	Artikel 1.1
1.4 Parkeringsbromsens prestanda och verkan		92/54/EEG*
1.4.1 Prestanda	bromsen fungerar inte på en sida	Artikel 1.1 92/54/EEG*
1.4.2. Verkan	För alla fordonskategorier en bromskoefficient som är lägre än 16 % i förhållande till den högsta tillåtna massan eller, när det rör sig om motorfordon, lägre än 12 % i förhållande till fordonets högsta tillåtna kombinerade massa, om detta värde är högre.	Artikel 1.1 92/54/EEG*
1.5 Retarderns eller motorbromsens prestanda	bromsverkan ökar inte gradvis (retarder) defekt	Artikel 1.1 92/54/EEG*
1.6 Antilåsninganordning	varningssystemet för antilåsninganordningen defekt antilåsninganordningen defekt.	Artikel 1.1 92/54/EEG*

FORDON I KATEGORI 1, 2 ELLER 3	FORDON I KATEGORI 4, 5 ELLER 6	**
2. STYRNING OCH RATT	2. STYRNING	Artikel 1.3 89/449/EEG*
2.1 Mekaniskt skick	2.1 Mekaniskt skick	Artikel 1.3 89/449/EEG*
2.2 Ratt	2.2 Spel	
2.3 Spel	2.3 Styrsystemets infästning	
	2.4 Hjullager	
3. SIKT	3. SIKT	Artikel 1.3 89/449/EEG*
3.1 Synfält	3.1 Synfält	Artikel 1.3 89/449/EEG*
3.2 Fönsterglasets skick	3.2 Fönsterglasets skick	
3.3 Backspeglar	3.3 Backspeglar	
3.4 Vindrutetorkare	3.4 Vindrutetorkare	
3.5 Vindrutespolare	3.5 Vindrutespolare	
4. LAMPOR, REFLEKTORER OCH ELUTRUSTNING	4. BELYSNING	Artikel 1.3 89/449/EEG*
4.1 Strålkastare för hel- och halvljus	4.1 Strålkastare för hel- och halvljus	Artikel 1.3 89/449/EEG*
4.1.1 Skick och funktion	4.1.1 Skick och funktion	
4.1.2 Inställning	4.1.2 Inställning	
4.1.3 Strömbrytare	4.1.3 Strömbrytare	
4.1.4 Synbarhet		
4.2 Sido- och parkeringsljus	4.2 Skick och funktion, linsernas tillstånd, färg och synbarhet med avseende på:	Artikel 1.3 89/449/EEG*
4.2.1 Skick och funktion	4.2.1 Sido- och bakljus	
4.2.2 Färg och synbarhet	4.2.2 Stoppljus	
	4.2.3 Körriktningsvisare	
	4.2.4 Backljus	
	4.2.5 Dimljus	
	4.2.6 Belysning av registreringsnummerskylt	
	4.2.7 Reflexanordningar	
	4.2.8 Varningsljus	

FORDON I KATEGORI 1, 2 ELLER 3	FORDON I KATEGORI 4, 5 ELLER 6	**
4.3 Stopppljus 4.3.1 Skick och funktion 4.3.2 Färg och synbarhet		
4.4 Körriktningsvisare 4.4.1 Skick och funktion 4.4.2 Färg och synbarhet 4.4.3 Strömbrytare 4.4.4 Blinkfrekvens		Artikel 1.3 89/449/EEG*
4.5 Dimljus fram och bak 4.5.1 Position 4.5.2 Skick och funktion 4.5.3 Färg och synbarhet		Artikel 1.3 89/449/EEG*
4.6 Backljus 4.6.1 Skick och funktion 4.6.2 Färg och synbarhet		Artikel 1.3 89/449/EEG*
4.7 Registreringsskyttsbelysning bak		
4.8 Reflexanordningar skick och färg		Artikel 1.3 89/449/EEG*
4.9 Kontrollampor		Artikel 1.3 89/449/EEG*
4.10 Elförbindelserna mellan dragfordon och släp- eller påhängsvagn		Artikel 1.3 89/449/EEG*
4.11 Elkabelsystemet		Artikel 1.3 89/449/EEG*
5. AXLAR, HJUL, DÄCK, FJÄDRING	5. AXLAR, HJUL, DÄCK, FJÄDRING	Artikel 1.3 89/449/EEG*
5.1 Axlar	5.1 Axlar	Artikel 1.3 89/449/EEG*
5.2 Hjul och däck	5.2 Hjul och däck	Artikel 1.3 89/449/EEG*
5.3 Fjädring	5.3 Fjädring	Artikel 1.3 89/449/EEG*

FORDON I KATEGORI 1, 2 ELLER 3	FORDON I KATEGORI 4, 5 ELLER 6	**
6. CHASSI OCH CHASSIINFÄSTNINGAR		Artikel 1.3 89/449/EEG*
6.1 Chassi eller ram och infästningar 6.1.1 Allmänt skick 6.1.2 Avgasrör och ljuddämpare 6.1.3 Bränsletank och rörledning 6.1.4 Styrgeometriska egenskaper och skick med avseende på tunga lastbilars bakre påkörningsskydd 6.1.5 Reservhjulshållare 6.1.6 Kopplingsmekanism på dragfordon, släp- och påhängsvagnar	6.1 Chassi eller ram och infästningar 6.1.1 Allmänt skick 6.1.2 Avgasrör och ljuddämpare 6.1.3 Bränsletank och rörledning 6.1.4 Reservhjulshållare 6.1.5 Kopplingsmekanismens tillförlitlighet (om sådan mekanism finns)	Artikel 1.3 89/449/EEG*
6.2 Hytt och stomme 6.2.1 Allmänt skick 6.2.2 Upphängning 6.2.3 Dörrar och lås 6.2.4 Golv 6.2.5 Förarsäte 6.2.6 Instrumentpaneler	6.2 Stomme 6.2.1 Bärande konstruktion 6.2.2 Dörrar och lås	Artikel 1.3 89/449/EEG*
7. ÖVRIG UTRUSTNING	7. ÖVRIG UTRUSTNING	Artikel 1.3 89/449/EEG*
7.1 Bilbälten	7.1 Förarsätets upphängning	Artikel 1.3 89/449/EEG*
7.2 Brandsläckare	7.2 Batteriupphängning	Artikel 1.3 89/449/EEG*
7.3 Lås och stölskyd	7.3 Varningsljudsignal	Artikel 1.3 89/449/EEG*

FORDON I KATEGORI 1, 2 ELLER 3	FORDON I KATEGORI 4, 5 ELLER 6	**
7.4 Varningstriangel	7.4 Varningstriangel	Artikel 1.3 89/449/EEG*
7.5 Första hjälpen-låda	7.5 Bilbälten 7.5.1 Fästpunkternas tillförlitlighet 7.5.2 Bilbältenas skick 7.5.3 Funktion	Artikel 1.3 89/449/EEG*
7.6 Hjulklar		Artikel 1.3 89/449/EEG*
7.7 Ljudsignalens hörbarhet		Artikel 1.3 89/449/EEG*
7.8 Hastighetsmätare		Artikel 1.3 89/449/EEG*
7.9 Kilometerräknare (plombering skall finnas och vara obruten)		Artikel 1.3 89/449/EEG*
<ul style="list-style-type: none"> - <i>kontrollera giltigheten av färdskrivarplattan (om sådan krävs enligt rådets förordning (EEG) nr 3821/85).¹³</i> - <i>kontrollera om hjulens nominella omkrets svarar mot de data som angivits på färdskrivarplattan om såda krävs.</i> - <i>där så kan ske, kontrollera färdskrivarens försegling och där så är tillämpligt att andra medel för att skydda förbindelserna mot olovlig manipulation är intakta.</i> 		

13 Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om skrivande utrustning i vägtransport (EGT nr L 370, 31.12.1985. Senast ändrad genom Rådets förordning (EEG) nr 3688/92 (EGT nr L 374, 22.12.1992, s. 12).

FORDON I KATEGORI 1, 2 ELLER 3	FORDON I KATEGORI 4, 5 ELLER 6	**
<p>7.10 <i>Hastighetsbegränsande anordningar</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>om möjligt, kontrollera att anordningen är monterad om detta krävs av direktiv 92/6/EEG¹⁴</i> - <i>kontrollera giltigheten av anordningens skylt</i> - <i>där så kan ske, kontrollera anordningens försegling och där så är tillämpligt att andra medel för att skydda förbindelserna mot olovlig manipulation är intakta.</i> 		
8. STÖRNINGAR	8. STÖRNINGAR	Artikel 1.3 89/449/EEG*
8.1 Buller	8.1 Buller	Artikel 1.3 89/449/EEG*

¹⁴ Rådets förordning av den 10 februari om montering och användning av hastighetsbegränsande anordningar i vissa kategorier av motorfordon inom gemenskapen (EGT nr L 57, 2.3.1992, s. 27).

FORDON AV KATEGORI 1, 2, 3, 4, 5 och 6		
8.2	Avgasutsläpp	Artikel 1.1 92/55/EEG*
8.2.1	<i>Motorfordon med motorer med styrd tändning (bensinmotorer)</i>	Artikel 1.1 92/55/EEG*
a)	Om avgasutsläppen inte kontrolleras genom ett avancerat system för avgasrening, som t.ex. trevägskatalysator med lambdasond:	ny enhet
	<ol style="list-style-type: none"> 1. Okulärbesiktning av avgassystemet för kontroll av att det inte finns några läckor. 2. I tillämpliga fall okulärbesiktning av avgaskontrollsystemet för att kontrollera att den nödvändiga utrustningen har monterats. <p>Efter rimlig uppvärmningstid (med beaktande av tillverkarens rekommendationer) mäts halten koloxid (CO) i avgaserna under tomgång (utan last).</p> <p>Högsta tillåtna CO-halt i avgaserna är den som anges av fordonstillverkaren. Om ett sådant värde inte finns att tillgå, eller om de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna beslutar att inte använda det som referensvärde, får CO-halten inte överstiga följande värden:</p> <p style="text-align: center;">För fordon som registrerats eller tagits i bruk för första gången mellan det datum från och med vilket medlemsstaterna har krävt att fordon skall uppfylla kraven i direktiv 70/220/EEG¹⁵ och den 1 oktober 1986: CO 4,5 volymprocent.</p> <p style="text-align: center;">För fordon som registrerats eller tagits i bruk för första gången efter den 1 oktober 1986: CO 3,5 volymprocent.</p>	
b)	Om avgasutsläppen kontrolleras genom ett avancerat system för avgasrening, som t.ex. trevägskatalysator med lambdasond:	
	<ol style="list-style-type: none"> 1. Okulärbesiktning av avgassystemet för kontroll av att det inte finns några läckor samt av att alla delar är kompletta. 2. Okulärbesiktning av avgaskontrollsystemet för att kontrollera att den nödvändiga utrustningen har monterats. 3. Bestämning av effektiviteten hos fordonets system för avgasrening genom mätning av avgasernas lambdavärde och CO-halt enligt avsnitt 4 eller med de förfaranden som föreslås av tillverkaren och som godkänts i samband med typgodkännandet. Vid varje prov värms motorn först upp enligt tillverkarens rekommendationer. 4. Utsläpp från avgasröret gränsvärden: Mätning vid tomgångshastighet: <p>Högsta tillåtna CO-halt är den som anges av tillverkaren. Om denna uppgift saknas får CO-halten inte överstiga 0,5 volymprocent. Mätning vid hög tomgångshastighet, motorhastighet minst 2 000 varv per minut:</p> <p>CO-halt: högst 0,3 volymprocent Lambda: $1 \pm 0,03$ eller enligt tillverkarens specifikationer.</p>	

¹⁵ Rådets direktiv 70/220/EEG av den 20 mars 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar rörande åtgärder som skall vidtas mot föroening av utsläpp från motorfordon (EGT nr L 76, 9.3.1970, s. 3)

** korrigerad EFT nr L 81, 11.4.1970, s. 15). Senast ändrad genom Europaparlamentets och Rådets direktiv 94/12/EG (EGT nr L 100, 19.4.1992, s. 42).

FORDON AV KATEGORI 1, 2, 3, 4, 5 och 6		
8.2.2	<p><i>Motorfordon med motorer med kompressionständning (dieselmotorer)</i></p> <p>Mätning av avgasernas täthet vid fri acceleration (utan last från tomgång till maximivarvtal). Ljusabsorptionen får inte överstiga den nivå som enligt direktiv 72/306/EEG¹⁶ har angivits på märket. Om denna uppgift inte finns att tillgå, eller om de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna beslutar att inte använda den som referensvärde, är gränsvärdena för absorptionskoefficienten följande:</p> <p>Högsta absorptionskoefficient för</p> <p style="padding-left: 40px;">insugningsdieselmotorer: 2,5/m³,</p> <p style="padding-left: 40px;">turboladdade dieselmotorer: 3,0/m³,</p> <p>eller motsvarande värden om utrustningen är av annan typ än den som används vid EEG¹⁶ typgodkännande.</p> <p>Fordon som registrerades eller togs i bruk för första gången före den 1 januari 1980 är befriade från dessa krav.</p>	Artikel 1.1 92/55/EEG*
8.2.3	<p><i>Provningsutrustning</i></p> <p>Kontrollen av fordonens avgasutsläpp skall ske med en utrustning som gör det möjligt att med noggrannhet bestämma om de gränsvärden som föreskrivs, eller som har angivits av tillverkaren, iaktas.</p>	Artikel 1.1 92/55/EEG*
8.2.4	<p>Om en fordonstyp vid EEG¹⁶ typgodkännandet befinns inte motsvara de gränsvärden som fastställs i detta direktiv får medlemsstaterna fastställa högre gränsvärden för denna fordonstyp med stöd av bevisning från tillverkaren. De skall genast meddela detta till kommissionen som i sin tur skall underrätta övriga medlemsstater.</p>	Artikel 1.1 92/55/EEG*

¹⁶ Rådets direktiv 72/306/EEG av den 2 augusti 1972 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av föroreningar från dieselbränsle som används i fordon (EGT nr L 190, 20.8.1972, s. 1). Detta direktiv är senast ändrat genom kommissionens direktiv 89/491/EEG (EGT nr L 238, 15.8.1989, s. 43).

FORDON AV KATEGORI 1, 2 ELLER 3		FORDON AV KATEGORI 4, 5 eller 6	**
8.3	Avskärmning av radiostörningar		Artikel 1.3 89/449/EEG*
9.	KOMPLETTERANDE PROVNINGSMOMENT FÖR KOLLEKTIVTRANSPORTFO RDON		Artikel 1.3 89/449/EEG*
9.1	Nödutgång(ar) (inklusive hammare för att krossa fönsterrutor), skyltar som markerar nödutgång(ar)		Artikel 1.3 89/449/EEG*
9.2	Värme		Artikel 1.3 89/449/EEG*
9.3	Ventilation		Artikel 1.3 89/449/EEG*
9.4	Sittplatsernas placering		Artikel 1.3 89/449/EEG*
9.5	Inre belysning		Artikel 1.3 89/449/EEG*
10.	IDENTIFIERING	10. IDENTIFIERING	Artikel 1.3 89/449/EEG*
10.1	Registreringsnummerskylt	10.1 Registreringsnummerskylt	Artikel 1.3 89/449/EEG*
10.2	Chassinummer	10.2 Chassinummer	Artikel 1.3 89/449/EEG*

* = under samma punkt i bilaga II i direktiv 77/143/EEG, ändrat.

** De punkter som kontrolleras eller provas för kategori 4 (taxibilar och ambulanser) förtecknas i vänste kolumn i bilaga II i direktiv 77/143/EEG.

BILAGA 3 del A

Upphävda direktiv

(som hänvisas till i artikel 10)

Rådets direktiv 77/143/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet och dess senare ändringar:

- Rådets direktiv 77/143/EEG
- Rådets direktiv 88/449/EEG
- Rådets direktiv 91/225/EEG
- Rådets direktiv 91/328/EEG
- Rådets direktiv 92/54/EEG
- Rådets direktiv 92/55/EEG och
- Kommissionens direktiv 94/23/EEG.

BILAGA 3 del B

Direktiv	Sluttid	
	För transponering	För genomförande
77/143/EEG (EGT nr L 47, 18.2.1977, s. 47)	31 december 1977	31 december 1977
88/449/EEG (EGT nr L 222, 12.8.1988, s. 10)	27/28 juli 1990	27/28 juli 1990
91/225/EEG (EGT nr L 103, 23.4.1991, s. 3)	1 januari 1992	1 januari 1992
92/54/EEG (EGT nr L 225, 10.8.1992, s. 63)	21/22 juni 1993	21/22 juni 1993
92/55/EEG (EGT nr L 225, 10.8.1992, s. 68)	21/22 juni 1993	
för de fordon som avses i avsnitt 8.2.1 a i bilaga 2:		1 januari 1994
för de fordon som avses i avsnitt 8.2.2 a i bilaga 2:		1 januari 1996
för de fordon som avses i avsnitt 8.2.1 b i bilaga 2:		1 januari 1997
94/23/EG (EGT nr L 147, 14.6.1994, s. 6)	1 januari 1997	1 januari 1997

JÄMFÖRELSETABELL NR 1

Detta direktiv	77/143/EEG	88/449/EEG	91/225/EEG	91/328/EEG	92/54/EEG	92/55/EEG	94/23/EEG
Art 1.1	Art 1						
Art 1.2	Art 2.1						
Art 2	Art 4						
Art 3.1-1:a st	Art 5.1						
Art 3.1-2:a st	Art 5.2						Art 2
Art 3.2	Art 5.3						
Art 3.3							
Art 4.1	Art 2.2						
Art 4.2	Art 2.3						Art 4
Art 4.3							
Art 5							Art 3
(1-6 streck)	Art 3						
Art 5 (7 steck)							
Art 6.1	Art 7.1	Art 1.1					
Art 6.1				Art 1.1			
Art 7 (1-2)			Art 1				
Art 8 (1-4)			Art 1				
Art 9.1				Art 3			
Art 9.2							
Art 10							
Art 11.1	Art 6	Art 2.1	Art 2.1	Art 2.1	Art 2.1	Art 2.1 - 2.3	Art 5.1
Art 11.2		Art 2.2	Art 2.2	Art 2.2	Art 2.2	Art 2.4	Art 5.2
Art 12							
Art 13	Art 8	Art 3	Art 3	Art 4	Art 3	Art 3	Art 6

JÄMFÖRELSETABELL NR 2

Detta direktiv	77/143/EEG	88/449/EEG	91/225/EEG	91/328/EEG	92/54/EEG	92/55/EEG	94/23/EEG
Bilaga 1	Bilaga 1						
kategori 1	kategori 1						
kategori 2	kategori 2						
kategori 3	kategori 3						
kategori 4	kategori 4						
kategori 5		art. 1.2					
kategori 6				art. 1.2			

JÄMFÖRELSETABELL NR 3

Detta direktiv	77/143/EEG	88/449/EEG	91/225/EEG	91/328/EEG	92/54/EEG	92/55/EEG	94/23/EEG
Bilaga 2	Bilaga II						
inl.not 1	inl. not 1				art. 1.1		
inl.not 2					art. 1.1		
inl.not 3							
inl.not 4							
punkt 1 - punkt 1.2					art. 1.1		art. 1
punkt 1.2.1- punkt 1.2.2							
punkt 1.3.- punkt 1.2					art. 1.1		
punkt 1.3.2							art. 1
punkt 1.4.- punkt 1.4.1.					art. 1.1		
punkt 1.4.2.							art. 1
punkt 1.5. punkt 1.6.					art. 1.		
punkt 2. punkt 7.8		art. 1.3					
punkt 7.9 (1-3 streck)	art. 1.3						
punkt 7.10 (1-3 streck)							
punkt 8. punkt 8.1.		art. 1.3					
punkt 8.2. punkt 8.2.4							
punkt 8.3. punkt 10.2		art. 1.3				art. 1.1	

* Obs! Kategori 4 (taxibilar och ambulanser har överförts från vänster kolumn till höger (med kategori 5 och 6 i bilaga 2).

ISSN 1024-4506

KOM(95) 415 slutlig

DOKUMENT

SV

07 06

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

ISBN 92-77-93034-9

Byrån för Europeiska gemenskapernas officiella publikationer

L-2985 Luxemburg

42