

## I

(Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

## RICHTLINIE 96/96/EG DES RATES

vom 20. Dezember 1996

zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

auf Vorschlag der Kommission <sup>(1)</sup>,nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(2)</sup>,gemäß dem Verfahren des Artikels 189c des Vertrags <sup>(3)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Richtlinie 77/143/EWG des Rates vom 29. Dezember 1976 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger <sup>(4)</sup> wurde mehrfach erheblich geändert. Anlässlich der erneuten Änderung dieser Richtlinie ist im Interesse der Klarheit eine Neufassung angebracht.
- (2) Im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik ist es erforderlich, daß für den Verkehr bestimmter Fahrzeuge in der Gemeinschaft sowohl hinsichtlich der Sicherheit als auch der Bedingungen des Wettbewerbs zwischen den Verkehrsunternehmen der einzelnen Mitgliedstaaten die besten Voraussetzungen gegeben sind.
- (3) Der wachsende Straßenverkehr und die sich daraus ergebenden zunehmenden Gefahren und Belästigungen stellen alle Mitgliedstaaten vor Sicherheitsprobleme ähnlicher Art und Schwere.

- (4) Die gegenwärtig von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat unterschiedlichen Untersuchungsvorschriften und -verfahren beeinträchtigen die Gleichwertigkeit der Sicherheit und Umweltfreundlichkeit der überprüften Fahrzeuge, die in den Mitgliedstaaten betrieben werden. Dies kann sich im übrigen auf den Wettbewerb zwischen den Transportunternehmern der einzelnen Mitgliedstaaten nachteilig auswirken.
- (5) Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, die Zeitabstände dieser Untersuchungen und die obligatorischen Untersuchungspunkte weitestmöglich zu harmonisieren.
- (6) Die Untersuchungen von in Verkehr befindlichen Kraftfahrzeugen sollte relativ einfach, schnell und kostengünstig sein.
- (7) Es sollten daher durch Einzelrichtlinien die gemeinschaftlichen Mindestvorschriften und Verfahren für die Untersuchungen in bezug auf die in Anhang II aufgeführten Punkte festgelegt werden.
- (8) Für die durch Einzelrichtlinien nicht geregelten Punkte sollen übergangsweise die einzelstaatlichen Vorschriften weiterhin gelten.
- (9) Die in den Einzelrichtlinien festgelegten Vorschriften und Verfahren müssen rasch an den technischen Fortschritt angepaßt werden können; um die Durchführung der hierzu erforderlichen Maßnahmen zu erleichtern, ist ein Verfahren für eine enge Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission im Rahmen eines Ausschusses für die Anpassung der technischen Überwachung an den technischen Fortschritt einzuführen.
- (10) Wegen der Vielfalt der Prüfvorrichtungen und -verfahren in der Gemeinschaft ist es gegenwärtig nicht sinnvoll, bei Bremsanlagen Werte für die DruckluftEinstellung und Schwellldauer usw. festzulegen.

<sup>(1)</sup> ABl. Nr. C 193 vom 4. 7. 1996, S. 5 und 31.<sup>(2)</sup> ABl. Nr. C 39 vom 12. 2. 1996, S. 24.<sup>(3)</sup> Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 29. Februar 1996 (AbI. Nr. C 78 vom 18. 3. 1996, S. 27), gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 18. Juni 1996 (AbI. Nr. C 248 vom 26. 8. 1996, S. 49) und Beschluß des Europäischen Parlaments vom 24. Oktober 1996 (AbI. Nr. C 347 vom 18. 11. 1996).<sup>(4)</sup> ABl. Nr. L 47 vom 18. 2. 1977, S. 47. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 94/23/EG der Kommission (AbI. Nr. L 147 vom 14. 6. 1994, S. 6).

- (11) Weitere Änderungen dieser Richtlinie sind vorgesehen, um die Anwendung einheitlicher und verbesserter Prüfverfahren einzubeziehen.
- (12) Bis zur Einführung einheitlicher Prüfverfahren und -praktiken liegt es im Ermessen der Mitgliedstaaten, ob durch das von ihnen normalerweise angewandte Prüfverfahren gewährleistet ist, daß die Bremsanforderungen von dem jeweiligen Fahrzeug eingehalten werden.
- (13) Die Mitgliedstaaten müssen im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeiten die Qualität und die Verfahren der technischen Überwachung der Fahrzeuge gewährleisten.
- (14) Die Kommission sollte die praktische Anwendung dieser Richtlinie überwachen und dem Europäischen Parlament und dem Rat in regelmäßigen Zeitabständen über die erzielten Ergebnisse berichten.
- (15) Alle Stellen, die sich mit der technischen Überwachung der Kraftfahrzeuge befassen, sind der Ansicht, daß die Prüfverfahren und insbesondere die Frage, ob die Prüfung an unbeladenen, teilweise oder vollständig beladenen Fahrzeugen vorgenommen wird, ihr Urteil über die Zuverlässigkeit der Bremsanlagen beeinflussen.
- (16) Die Festlegung von Bezugswerten für die Bremskraft der einzelnen Kraftfahrzeugtypen in verschiedenen Beladungszuständen würde die Beurteilung dieser Zuverlässigkeit erleichtern, und diese Richtlinie läßt als Alternative zu der Prüfung der Einhaltung von Mindestwirkungswerten für jede Fahrzeugklasse die Prüfung nach diesem Verfahren zu.
- (17) In bezug auf Bremsanlagen gilt diese Richtlinie hauptsächlich für Fahrzeuge, für die die Typgenehmigung nach der Richtlinie 71/320/EWG<sup>(1)</sup> erteilt wurde. Bestimmte Fahrzeugtypen sind hingegen nach nationalen Vorschriften genehmigt worden, die von den Bestimmungen dieser Richtlinie abweichen können.
- (18) Die Mitgliedstaaten können die Bestimmungen zur Überprüfung der Bremsausrüstung auch auf andere, in der vorliegenden Richtlinie nicht erfaßte Fahrzeugtypen und Prüfpunkte ausdehnen.
- (19) Die Mitgliedstaaten können die Überprüfung der Bremsausrüstung strenger gestalten oder die Zeitabstände zwischen den Überprüfungen verkürzen.
- (20) Zweck der vorliegenden Richtlinie ist es, mittels regelmäßiger Abgasuntersuchungen das Emissionsniveau von Kraftfahrzeugen während ihrer gesamten Lebensdauer niedrig zu halten und zu gewährleisten, daß die größten Luftverschmutzer unter den Fahrzeugen solange aus dem Verkehr gezogen werden, wie sie nicht ordnungsgemäß gewartet sind.
- (21) Eine falsche Einstellung und unzureichende Wartung des Motors schaden nicht nur dem Motor, sondern auch der Umwelt, weil sie zu einer Zunahme von Kraftstoffverbrauch und Verschmutzung führen. Es ist von Bedeutung, daß umweltfreundliche Beförderungsmittel entwickelt werden.
- (22) Bei Motoren mit Selbstzündung (Dieselmotoren) gilt die Messung der Rauchgastrübung als ausreichender Indikator für den Wartungszustand des Fahrzeugs bezüglich der Abgasemissionen.
- (23) Bei Motoren mit Fremdzündung (Ottomotoren) gilt die Messung der Kohlenmonoxidemissionen im Leerlauf am Auspuff als ausreichender Indikator für den Wartungszustand des Fahrzeugs bezüglich der Abgasemissionen.
- (24) Bei unregelmäßiger Wartung dürfte ein hoher Prozentsatz der Fahrzeuge bei der Abgasuntersuchung wegen Überschreitung der vorgeschriebenen Emissionsgrenzwerte zurückgewiesen werden.
- (25) Die Prüfkriterien für die regelmäßige Abgasuntersuchung bei Kraftfahrzeugen mit Ottomotor, für deren Betriebserlaubnis die Ausrüstung mit modernen Abgasreinigungsanlagen wie Dreiwege-Katalysatoren mit Lambdasondenregelung erforderlich ist, müssen strenger sein als bei konventionellen Fahrzeugen.
- (26) Die Mitgliedstaaten können gegebenenfalls bestimmte Fahrzeugklassen von historischem Interesse vom Anwendungsbereich der Richtlinie ausnehmen. Für diese Fahrzeuge dürfen sie ihre eigenen Prüfvorschriften festlegen. Diese Möglichkeit darf nicht zur Anwendung strengerer Vorschriften führen als diejenigen, für deren Einhaltung das Fahrzeug ursprünglich ausgelegt war.
- (27) Diese Richtlinie soll angepaßt werden können, um künftigen baulichen Veränderungen der Fahrzeuge, die die technische Überwachung erleichtern, und Fortschritten bei den Untersuchungsverfahren, durch die die tatsächlichen Einsatzbedingungen des Fahrzeugs besser reproduziert werden, Rechnung zu tragen.
- (28) Die Richtlinie 92/6/EWG<sup>(2)</sup> schreibt den Einbau und die Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft vor.

<sup>(1)</sup> Richtlinie 71/320/EWG des Rates vom 26. Juli 1971 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Bremsanlagen bestimmter Klassen von Kraftfahrzeugen und deren Anhängern (ABl. Nr. L 202 vom 6. 9. 1971, S. 37). Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 91/422/EWG (ABl. Nr. L 233 vom 22. 8. 1991, S. 21).

<sup>(2)</sup> Richtlinie 92/6/EWG des Rates vom 10. Februar 1992 über Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft (ABl. Nr. L 57 vom 2. 3. 1992, S. 27).

- (29) Bis Geschwindigkeitsbegrenzer technologisch so weit entwickelt sind, daß deren Überwachung leichter durchgeführt werden kann, können sie bei der technischen Überwachung zumindest in bestimmten Punkten überprüft werden, wenn dies möglich ist.
- (30) Bisher obliegt es den Mitgliedstaaten, mit den von ihnen für zweckmäßig erachteten Mitteln festzustellen, ob die Geschwindigkeitsbegrenzer einwandfrei funktionieren. Es ist beabsichtigt, zu gegebener Zeit die Prüfvorschriften und -verfahren zu harmonisieren.
- (31) Die Kommission muß die Betriebserfahrungen in bezug auf das einwandfreie Funktionieren der Geschwindigkeitsbegrenzer bewerten und dem Rat einen entsprechenden Bericht vorlegen. Die Ergebnisse dieses Berichts werden als Grundlage für weitere Vorschläge zur Weiterentwicklung der Regelung für Geschwindigkeitsbegrenzer dienen.
- (32) Für Taxis und Krankenkraftwagen gelten ähnliche technische Anforderungen wie für Personenkraftwagen. Die zu untersuchenden Punkte können ähnlich sein, die Zeitabstände für die Prüfungen sind jedoch unterschiedlich.
- (33) Angesichts der von dieser Richtlinie erwarteten Auswirkungen auf den betreffenden Wirtschaftsbereich und unter Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips sind die in dieser Richtlinie vorgesehenen Gemeinschaftsmaßnahmen zur Erreichung des Ziels der Harmonisierung der Regeln für die technische Überwachung notwendig, um Wettbewerbsverzerrungen zwischen Verkehrsunternehmen zu vermeiden und um zu gewährleisten, daß die Fahrzeuge vorschriftsmäßig eingestellt und gewartet werden. Diese Ziele können von den einzelnen Mitgliedstaaten allein nicht ausreichend verwirklicht werden.
- (34) Die Verpflichtungen der Mitgliedstaaten hinsichtlich der in den aufgehobenen Richtlinien vorgesehenen Fristen für die Umsetzung in einzelstaatliches Recht und den Beginn der Anwendung werden von dieser Richtlinie nicht berührt —

Sattelanhänger einer regelmäßigen technischen Überwachung entsprechend dieser Richtlinie und insbesondere ihrer Anhänge I und II zu unterziehen.

- (2) Die zu untersuchenden Fahrzeuggruppen, die Zeitabstände der Untersuchungen und die Punkte, die geprüft werden müssen, sind in den Anhängen I und II aufgeführt.

#### Artikel 2

Die technische Überwachung nach dieser Richtlinie ist von staatlichen Stellen oder von staatlich entsprechend beauftragten öffentlichen Stellen oder von Organisationen oder Einrichtungen vorzunehmen, die vom Staat dafür bestimmt und unter seiner unmittelbaren Aufsicht tätig sind, einschließlich hierfür zugelassener privatwirtschaftlicher Organisationen. Sind die mit der technischen Überwachung beauftragten Einrichtungen gleichzeitig als Kraftfahrzeugreparaturwerkstätten tätig, so tragen die Mitgliedstaaten in besonderer Weise dafür Sorge, daß die Objektivität und eine hohe Qualität der Überwachung gewahrt sind.

#### Artikel 3

- (1) Die Mitgliedstaaten treffen die ihres Erachtens erforderlichen Maßnahmen, damit nachgewiesen werden kann, daß das Fahrzeug einer technischen Untersuchung, die mindestens den Anforderungen dieser Richtlinie entspricht, mit positivem Ergebnis unterzogen worden ist.

Diese Maßnahmen werden den übrigen Mitgliedstaaten und der Kommission mitgeteilt.

- (2) Jeder Mitgliedstaat erkennt den in einem anderen Mitgliedstaat erteilten Nachweis darüber, daß ein im Hoheitsgebiet des betreffenden anderen Mitgliedstaats zugelassenes Kraftfahrzeug, ein Kraftfahrzeuganhänger oder ein Sattelanhänger einer technischen Untersuchung, die mindestens den Anforderungen dieser Richtlinie entspricht, mit positivem Ergebnis unterzogen worden ist, in der gleichen Weise an, als hätte er diesen Nachweis selbst erteilt.

- (3) Die Mitgliedstaaten wenden zweckdienliche Verfahren an, um, soweit das praktikabel ist, sicherzustellen, daß die Bremswirkung der auf ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge den Anforderungen dieser Richtlinie entspricht.

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

#### KAPITEL I

#### Allgemeine Bestimmungen

##### Artikel 1

- (1) In jedem Mitgliedstaat sind die in diesem Staat zugelassenen Kraftfahrzeuge, Kraftfahrzeuganhänger und

#### KAPITEL II

#### Ausnahmeregelungen

##### Artikel 4

- (1) Die Mitgliedstaaten können die Fahrzeuge der Streitkräfte, der Polizei, der Gendarmerie und der Feuerwehr vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausnehmen.
- (2) Die Mitgliedstaaten können nach Anhörung der Kommission bestimmte Fahrzeuge, die unter außerge-

wöhnlichen Bedingungen in Betrieb genommen oder benutzt werden, sowie Fahrzeuge, die nicht oder kaum auf öffentlichen Wegen benutzt werden, einschließlich vor dem 1. Januar 1960 hergestellter Fahrzeuge von historischem Interesse, oder die vorübergehend aus dem Verkehr gezogen werden, vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausnehmen oder Sonderbestimmungen unterwerfen.

(3) Für Fahrzeuge von historischem Interesse dürfen die Mitgliedstaaten nach Anhörung der Kommission eigene Prüfvorschriften erlassen.

#### Artikel 5

Unbeschadet der Anhänge I und II können die Mitgliedstaaten

- den Zeitpunkt für die erste obligatorische technische Untersuchung vorverlegen und ggf. eine Untersuchung vor der Zulassung des Fahrzeugs vorschreiben,
- den Zeitabstand zwischen zwei aufeinanderfolgenden obligatorischen technischen Untersuchungen abkürzen,
- die technische Untersuchung der fakultativen Ausrüstung zwingend vorschreiben,
- die Zahl der zu untersuchenden Punkte erhöhen,
- die Verpflichtung zur regelmäßigen technischen Untersuchung auf andere Fahrzeuggruppen ausdehnen,
- zusätzliche technische Untersuchungen vorschreiben,
- für die auf ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge höhere Werte für die Mindestwirksamkeit der Bremsen festlegen und die Prüfungen bei höheren Nutzlasten als den in Anhang II festgelegten Werten durchführen, sofern diese Vorschriften nicht über die der ursprünglichen Typgenehmigung des Fahrzeugs hinausgehen.

#### Artikel 6

(1) Abweichend von den Anhängen I und II können die Mitgliedstaaten bis spätestens 1. Januar 1993

- einen späteren Zeitpunkt für die erste obligatorische technische Untersuchung vorsehen,
- den Zeitabstand zwischen zwei aufeinanderfolgenden obligatorischen technischen Untersuchungen verlängern,
- die Zahl der zu untersuchenden Punkte verringern,
- die der obligatorischen technischen Untersuchung unterliegenden Fahrzeuggruppen ändern,

jedoch müssen vor diesem Stichtag alle in Anhang I Nummer 5 aufgeführten leichten Nutzfahrzeuge der obligatorischen technischen Untersuchung gemäß dieser Richtlinie unterworfen werden.

In den Mitgliedstaaten, in denen für diese Fahrzeuggruppe am 28. Juli 1988 noch kein mit dem System

dieser Richtlinie vergleichbares System einer regelmäßigen technischen Überwachung bestand, gilt Absatz 1 bis zum 1. Januar 1995.

(2) Im Falle der in Anhang I Nummer 6 aufgeführten Personenkraftwagen gilt Absatz 1 bis zum 1. Januar 1994.

In den Mitgliedstaaten, in denen für diese Fahrzeuggruppe am 31. Dezember 1991 noch kein mit dem System dieser Richtlinie vergleichbares System für die regelmäßige technische Überwachung bestand, gilt Absatz 1 bis zum 1. Januar 1998.

### KAPITEL III

#### Schlußbestimmungen

#### Artikel 7

(1) Der Rat erläßt auf Vorschlag der Kommission mit qualifizierter Mehrheit die erforderlichen Einzelrichtlinien zur Festlegung der Mindestvorschriften und -verfahren für die Überwachung der Fahrzeuge in bezug auf die in Anhang II aufgeführten Punkte.

(2) Die Änderungen, die erforderlich sind, um die in den Einzelrichtlinien niedergelegten Vorschriften und Verfahren an den technischen Fortschritt anzupassen, werden nach dem Verfahren des Artikels 8 erlassen.

#### Artikel 8

(1) Die Kommission wird von einem Ausschuß zur Anpassung der Richtlinie über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger an den technischen Fortschritt — im folgenden „Ausschuß“ genannt — unterstützt, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt, und in dem der Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.

(2) Der Ausschuß gibt sich eine Geschäftsordnung.

(3) Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuß gibt seine Stellungnahme zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage festsetzen kann. Die Stellungnahme wird mit der Mehrheit abgegeben, die in Artikel 148 Absatz 2 des Vertrags für die Annahme der vom Rat auf Vorschlag der Kommission zu fassenden Beschlüsse vorgesehen ist. Bei der Abstimmung im Ausschuß werden die Stimmen der Vertreter der Mitgliedstaaten gemäß dem vorgenannten Artikel gewogen. Der Vorsitzende nimmt an der Abstimmung nicht teil.

(4) a) Die Kommission erläßt die beabsichtigten Maßnahmen, wenn sie mit der Stellungnahme des Ausschusses übereinstimmen.

- b) Stimmen die beabsichtigten Maßnahmen mit der Stellungnahme des Ausschusses nicht überein oder liegt keine Stellungnahme vor, so unterbreitet die Kommission dem Rat unverzüglich einen Vorschlag für die zu treffenden Maßnahmen. Der Rat beschließt mit qualifizierter Mehrheit.

Hat der Rat binnen drei Monaten nach Vorlage des Vorschlags keinen Beschluß gefaßt, so werden die vorgeschlagenen Maßnahmen von der Kommission erlassen.

#### Artikel 9

(1) Die Kommission legt dem Rat spätestens am 31. Dezember 1998 einen Bericht über die Einführung der technischen Überwachung von Personenkraftwagen mit allen erforderlichen Vorschlägen, insbesondere für die zeitlichen Abstände und die Aufgabenstellung der Überwachungen, vor.

(2) Die Kommission überprüft spätestens drei Jahre nach der Einführung regelmäßiger Untersuchungen der Geschwindigkeitsbegrenzer auf der Grundlage der gesammelten Erfahrungen, ob sich durch die vorgesehenen Kontrollen Störungen oder unbefugte Eingriffe in Geschwindigkeitsbegrenzer nachweisen lassen und ob eine Änderung der geltenden Regelung erforderlich ist.

#### Artikel 10

Die in Anhang III Teil A aufgeführten Richtlinien werden zu dem in Artikel 11 genannten Zeitpunkt unbeschadet der Verpflichtungen der Mitgliedstaaten hinsichtlich der in Anhang III Teil B aufgeführten Umsetzungs- und Anwendungsfristen aufgehoben.

Verweisungen auf die aufgehobenen Richtlinien gelten als Verweisungen auf die vorliegende Richtlinie und sind nach der Übereinstimmungstabelle in Anhang IV zu lesen.

#### Artikel 11

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens ab dem 9. März 1998 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

(3) Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen zur Umsetzung des in dieser Richtlinie vorgesehenen Überwachungssystems.

Diese Maßnahmen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

#### Artikel 12

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

#### Artikel 13

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 20. Dezember 1996.

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

S. BARRETT

## ANHANG I

DER TECHNISCHEN ÜBERWACHUNG UNTERLIEGENDE FAHRZEUGGRUPPEN  
UND ZEITABSTÄNDE DER UNTERSUCHUNGEN

Fahrzeuggruppen	Zeitabstände der Untersuchungen
1. Kraftfahrzeuge, die der Personenbeförderung dienen und außer dem Fahrersitz mehr als acht Sitzplätze aufweisen	Ein Jahr nach der ersten Benutzung, dann jährlich
2. Kraftfahrzeuge, die der Güterbeförderung dienen, mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg	Ein Jahr nach der ersten Benutzung, dann jährlich
3. Anhänger und Sattelanhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg	Ein Jahr nach der ersten Benutzung, dann jährlich
4. Taxis, Krankenkraftwagen	Ein Jahr nach der ersten Benutzung, dann jährlich
5. Kraftfahrzeuge, die normalerweise der Beförderung von Gütern im Straßenverkehr dienen, mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3 500 kg und mindestens vier Rädern, mit Ausnahme von landwirtschaftlichen Zug- und Arbeitsmaschinen	Vier Jahre nach der ersten Benutzung, dann alle Zwei Jahre
6. Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung mit mindestens vier Rädern, die außer dem Fahrersitz nicht mehr als acht Sitzplätze aufweisen	Vier Jahre nach der ersten Zulassung, dann alle zwei Jahre

## ANHANG II

## OBLIGATORISCHE PRÜFPUNKTE

Die Untersuchung erstreckt sich mindestens auf die nachstehend aufgeführten Punkte, sofern sich diese auf die Ausrüstung beziehen, die in dem betreffenden Mitgliedstaat für das zu prüfende Fahrzeug obligatorisch ist.

Die in diesem Anhang aufgeführten Untersuchungen können ohne Ausbau der Fahrzeugteile erfolgen.

Für den Fall, daß das Fahrzeug an den nachstehend aufgeführten Prüfpunkten Mängel aufweist, legen die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten ein Verfahren fest, in dem die Bedingungen für eine Benutzung des Fahrzeugs im Straßenverkehr bis zum erfolgreichen Durchlaufen einer neuerlichen technischen Untersuchung festgelegt werden.

## FAHRZEUGE DER FAHRZEUGGRUPPEN 1, 2, 3, 4, 5 UND 6

## 1 Bremsvorrichtung

Die technische Überwachung der Bremsvorrichtung des Fahrzeugs umfaßt die nachstehend genannten Punkte. Die hierbei erzielten Werte müssen, soweit dies praktikabel ist, den technischen Anforderungen der Richtlinie 71/320/EWG<sup>(1)</sup> genügen.

<i>Prüfpunkte</i>	<i>Mängel</i>
1.1 Mechanischer Zustand und Funktion	
1.1.1 Bremsnockenhebel, Fußbremshebel	<ul style="list-style-type: none"> <li>— schwergängig</li> <li>— Lagerung ausgeschlagen</li> <li>— Verschleiß/Spiel zu groß</li> </ul>
1.1.2 Zustand des Pedals und Weg der Bremsbetätigungseinrichtung	<ul style="list-style-type: none"> <li>— übermäßiger Weg oder keine ausreichende Wegreserve vorhanden</li> <li>— Freigängigkeit der Bremse beeinträchtigt</li> <li>— Antirutschvorrichtung auf dem Bremspedal fehlt, ist locker oder abgenutzt</li> </ul>
1.1.3 Vakuumpumpe oder Kompressor und Behälter	<ul style="list-style-type: none"> <li>— übermäßige Schwelldauer</li> <li>— Luftdruck bzw. Vakuum für mindestens zwei Bremsungen nach Ansprechen der Warneinrichtung (oder Manometeranzeige in der Gefahrzone) unzureichend</li> <li>— spürbarer Druckabfall durch Luftaustritt oder hörbarer Luftaustritt</li> </ul>
1.1.4 Druckwarnanzeige, Manometer	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Druckwarnanzeige bzw. Manometer arbeitet fehlerhaft oder ist schadhaf</li> </ul>

<sup>(1)</sup> Richtlinie 71/320/EWG des Rates vom 26. Juli 1971 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Bremsanlagen bestimmter Klassen von Kraftfahrzeugen und deren Anhängern (ABl. Nr. L 202 vom 6. 9. 1971, S. 37). Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 91/422/EWG (ABl. Nr. L 233 vom 22. 8. 1991, S. 21).

<i>Prüfpunkte</i>	<i>Mängel</i>
1.1.5 Handbremsventil	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Betätigungseinrichtung gebrochen oder beschädigt, übermäßiger Verschleiß</li> <li>— Ventil arbeitet fehlerhaft</li> <li>— Betätigungseinrichtung unsicher an Ventilschraubspindel befestigt oder Ventilkörper ungenügend gesichert</li> <li>— Verbindungen locker oder Leckage im System</li> <li>— Funktion ungenügend</li> </ul>
1.1.6 Feststellbremse, -bremshebel, -ratsche	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Feststellratsche hält nicht ausreichend</li> <li>— übermäßiger Verschleiß an Hebellagerung oder an Ratschenvorrichtung</li> <li>— übermäßiger Hebelweg infolge falscher Einstellung</li> </ul>
1.1.7 Bremsventile (Fußventile, Druckregler, Regelventile usw.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— beschädigt, übermäßiger Luftaustritt</li> <li>— übermäßiger Ölaustritt aus Kompressor</li> <li>— unsicher befestigt/unsachgemäß montiert</li> <li>— Austritt von Hydraulikbremsflüssigkeit</li> </ul>
1.1.8 Kupplungsköpfe für Anhängerbremsen	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Absperrhähne oder selbstabsperrendes Kupplungskopfventil schadhaf</li> <li>— unsicher befestigt/unsachgemäß montiert</li> <li>— übermäßige Leckage</li> </ul>
1.1.9 Energievorratsbehälter, Druckluftbehälter	<ul style="list-style-type: none"> <li>— beschädigt, korrodiert, undicht</li> <li>— Entwässerungseinrichtung ohne Funktion</li> <li>— unsicher befestigt/unsachgemäß montiert</li> </ul>
1.1.10 Bremskraftverstärker, Hauptbremszylinder (hydraulische Anlagen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Bremskraftverstärker schadhaf oder ohne Wirkung</li> <li>— Hauptbremszylinder schadhaf oder undicht</li> <li>— Hauptbremszylinder unsicher befestigt</li> <li>— Bremsflüssigkeitsvorrat unzureichend</li> <li>— Abdeckung für Ausgleichsbehälter des Hauptbremszylinders fehlt</li> <li>— Bremsflüssigkeitswarnlicht leuchtet oder ist defekt</li> <li>— Warnanzeige für Bremsflüssigkeitsstand arbeitet fehlerhaft</li> </ul>
1.1.11 Bremsleitungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Ausfall- oder Bruchgefahr</li> <li>— undichte Leitungen oder Kupplungskopfanschlüsse</li> <li>— beschädigt oder übermäßig korrodiert</li> <li>— falsche Verlegung</li> </ul>
1.1.12 Bremsschläuche	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Ausfall- oder Bruchgefahr</li> <li>— Beschädigung, Scheuerstellen, Bremsschläuche zu kurz, verdreht eingebaut</li> <li>— undichte Schläuche oder Anschlüsse</li> <li>— Ausbeulung des Schlauchs unter Druck</li> <li>— Porosität</li> </ul>
1.1.13 Bremsbeläge, -klötze	<ul style="list-style-type: none"> <li>— übermäßiger Verschleiß</li> <li>— verschmutzt (Öl, Fett usw.)</li> </ul>

<i>Prüfpunkte</i>	<i>Mängel</i>
1.1.14 Bremsstrommeln, Bremsscheiben	<ul style="list-style-type: none"> <li>— übermäßiger Verschleiß, übermäßige Riefenbildung, Risse, ungenügend gesichert oder gebrochen</li> <li>— Bremsstrommeln oder Bremsscheiben verschmutzt (Öl, Fett usw.)</li> <li>— Bremsträger ungenügend gesichert</li> </ul>
1.1.15 Bremsseile, Bremszugstangen, Bremshebel, Bremsgestänge	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Seile beschädigt, verknotet</li> <li>— übermäßiger Verschleiß oder übermäßige Korrosion</li> <li>— Seil- oder Zugstangenverbindung ungenügend gesichert</li> <li>— Seilführung schadhaf</li> <li>— Beeinträchtigungen, der Freigängigkeit der Bremsanlage</li> <li>— übermäßige Hebel-, Zugstangen- oder Gestängewege infolge falscher Einstellung oder übermäßigen Verschleißes</li> </ul>
1.1.16 Zugspanneinrichtungen (einschließlich Federspeicherbremsen oder hydraulische Radbremszylinder)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— gerissen oder beschädigt</li> <li>— undicht</li> <li>— unsicher befestigt/unsachgemäß montiert</li> <li>— übermäßig korrodiert</li> <li>— übermäßiger Weg des Betätigungskolbens oder der Membrane</li> <li>— Staubschutz fehlt oder ist übermäßig beschädigt</li> </ul>
1.1.17 Bremskraftregler	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Gestänge defekt</li> <li>— falsch eingestellt</li> <li>— festgefressen, unwirksam</li> <li>— fehlt</li> </ul>
1.1.18 Automatische Gestängesteller	<ul style="list-style-type: none"> <li>— festgefressen oder zu großer Weg infolge übermäßigen Verschleißes oder falscher Einstellung</li> <li>— schadhaf</li> </ul>
1.1.19 Retarder (soweit vorhanden oder erforderlich)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— unsichere Verbindungen oder Befestigungen</li> <li>— schadhaf</li> </ul>
1.2 Betriebsbremse, Wirkung und Wirksamkeit	
1.2.1 Wirkung (schrittweise Steigerung bis zur maximalen Bremskraft)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— nicht vorhandene oder ungenügende Bremskraft an einem oder mehreren Rädern</li> <li>— Bremskraft an einem Rad beträgt weniger als 70 % der größten an dem anderen Rad derselben Achse gemessenen Bremskraft. Im Falle einer Bremsprüfung auf der Straße: übermäßige Abweichung des Fahrzeugs von der Geraden</li> <li>— Bremskraft nicht abstufbar (Rupfen)</li> <li>— Verlustzeit der Bremse an einem der Räder zu lang</li> <li>— übermäßige Bremskraftschwankungen aufgrund verzogener Scheiben oder unrunder Trommeln</li> </ul>

<i>Prüfpunkte</i>	<i>Mängel</i>
1.2.2 Wirksamkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Abbremswirkung, bezogen auf die zulässige Höchstmasse oder, im Falle von Sattelanhängern, auf die Summe der zulässigen Achslasten, wenn durchführbar, von weniger als den folgenden Werten:            Mindestbremswirksamkeit            Gruppe 1: 50 % <sup>(1)</sup>            Gruppe 2: 43 % <sup>(2)</sup>            Gruppe 3: 40 % <sup>(3)</sup>            Gruppe 4: 50 %            Gruppe 5: 45 % <sup>(4)</sup>            Gruppe 6: 50 %            oder die Bremskraft liegt unter den vom Fahrzeughersteller für die Fahrzeugachse <sup>(5)</sup> festgelegten Bezugswerten</li> </ul>
1.3 Hilfsbremse, Wirkung und Wirksamkeit (falls getrennte Anlage)	
1.3.1 Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Bremse einseitig ohne Wirkung</li> <li>— Bremskraft an einem Rad 70 % der größten an einem anderen Rad derselben Achse gemessenen Bremskraft</li> <li>— Bremskraft nicht abstufbar (Rupfen)</li> <li>— automatische Bremsanlagen bei Anhängern unwirksam</li> </ul>
1.3.2 Wirksamkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>— für alle Fahrzeuggruppen eine Abbremswirkung von weniger als 50 % <sup>(6)</sup> der Wirkung der Betriebsbremse gemäß 1.2.2, bezogen auf die zulässige Höchstmasse, oder, im Falle von Sattelanhängern, auf die Summe der zulässigen Achslasten</li> </ul>
1.4 Feststellbremse, Wirkung und Wirksamkeit	
1.4.1 Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Bremse einseitig ohne Wirkung</li> </ul>
1.4.2 Wirksamkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>— für alle Fahrzeuggruppen eine Abbremswirkung von weniger als 16 % in bezug auf die zulässige Höchstmasse oder für Kraftfahrzeuge weniger als 12 % bezogen auf die Höchstmasse der Fahrzeugkombination, je nachdem welcher Wert höher ist</li> </ul>
1.5 Retarder oder Motorbremse	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Bremskraft nicht abstufbar (Retarder)</li> <li>— schadhaft</li> </ul>
1.6 Blockierverhinderer	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Warneinrichtung arbeitet fehlerhaft</li> <li>— schadhaft</li> </ul>

<sup>(1)</sup> 48 % für Fahrzeuge der Gruppe 1, die nicht mit ABS ausgerüstet sind, oder für die die Typgenehmigung vor dem 1. Oktober 1991 erteilt wurde (Datum des Verbots des ersten Inverkehrbringens ohne europäische Typgenehmigung) (Richtlinie 71/320/EWG in der Fassung der Richtlinie 88/194/EWG der Kommission (ABl. Nr. L 92 vom 9. 4. 1988, S. 47)).

<sup>(2)</sup> 45 % für Fahrzeuge, die nach 1988 oder ab dem Datum der Umsetzung der Richtlinie 71/320/EWG in der Fassung der Richtlinie 85/647/EWG der Kommission (ABl. Nr. L 380 vom 31. 12. 1985, S. 1) in einzelstaatliches Recht, falls diese später erfolgte, zugelassen wurden.

<sup>(3)</sup> 43 % für Sattelanhänger und LKW-Anhänger, die nach 1988 oder nach dem Datum der Umsetzung der Richtlinie 71/320/EWG in der Fassung der Richtlinie 85/647/EWG der Kommission in einzelstaatliches Recht, falls diese später erfolgte, zugelassen wurden.

<sup>(4)</sup> 50 % für Fahrzeuge der Gruppe 5, die nach 1988 oder nach dem Datum der Umsetzung der Richtlinie 71/320/EWG in der Fassung der Richtlinie 85/647/EWG der Kommission in einzelstaatliches Recht, falls diese später erfolgte, zugelassen wurden.

<sup>(5)</sup> Der Bezugswert für die Fahrzeugachse ist die Bremskraft — ausgedrückt in Newton —, die notwendig ist, um diese vorgeschriebene Bremskraft bei dem speziellen Gewicht des vorgeführten Fahrzeugs zu erreichen.

<sup>(6)</sup> Bei Fahrzeugen der Gruppe 2 und 5 beträgt die (von der Richtlinie 71/320/EWG in der Fassung der Richtlinie 85/647/EWG der Kommission nicht erfaßte) Mindestbremswirkung der Hilfsbremse 2,2 m/s<sup>2</sup>.

FAHRZEUGE DER FAHRZEUGGRUPPEN 1, 2 UND 3		FAHRZEUGE DER FAHRZEUGGRUPPEN 4, 5 UND 6	
<b>2</b>	<b>Lenkvorrichtung und Lenkrad</b>	<b>2</b>	<b>Lenkvorrichtung</b>
2.1	Mechanischer Zustand	2.1	Mechanischer Zustand
2.2	Lenkrad	2.2	Lenkungsspiel
2.3	Lenkungsspiel	2.3	Lenkradverbindung
2.4	Radlager		
<b>3</b>	<b>Sichtverhältnisse</b>	<b>3</b>	<b>Sichtverhältnisse</b>
3.1	Sichtfeld	3.1	Sichtfeld
3.2	Scheiben	3.2	Scheiben
3.3	Rückspiegel	3.3	Rückspiegel
3.4	Scheibenwischer	3.4	Scheibenwischer
3.5	Scheibenwascher	3.5	Scheibenwascher
<b>4</b>	<b>Leuchten, Rückstrahler und sonstige elektrische Anlagen</b>	<b>4</b>	<b>Beleuchtungseinrichtungen</b>
4.1	Scheinwerfer für Fern- und Abblendlicht	4.1	Scheinwerfer für Fern- und Abblendlicht
4.1.1	Zustand und Funktionieren	4.1.1	Zustand und Funktionieren
4.1.2	Einstellung	4.1.2	Einstellung
4.1.3	Schalter	4.1.3	Schalter
4.1.4	Optischer Wirkungsgrad		
4.2	Begrenzungs-, Umriß- und Schlußleuchten	4.2	Zustand und Funktionieren, Fehlerfreiheit der Streuscheibe, Farbwirkung und Beleuchtungsstärke der
4.2.1	Zustand und Funktionieren	4.2.1	Begrenzungsleuchten
4.2.2	Lichtfarbe und optischer Wirkungsgrad	4.2.2	Bremsleuchten
4.2.3	Fahrtrichtungsanzeiger		
4.2.5	Nebelleuchten	4.2.4	Rückfahrcheinwerfer
4.2.7	Rückstrahler	4.2.6	Beleuchtung für das hintere Kennzeichen
		4.2.8	Gefahrenwarnleuchten
4.3	Bremsleuchten		
4.3.1	Zustand und Funktionieren		
4.3.2	Lichtfarbe und optischer Wirkungsgrad		
4.4	Fahrtrichtungsanzeiger		
4.4.1	Zustand und Funktionieren		
4.4.2	Lichtfarbe und optischer Wirkungsgrad		
4.4.3	Schalter		
4.4.4	Blinkfrequenz		
4.5	Nebelscheinwerfer und Nebelschlußleuchten		
4.5.1	Anbringung		
4.5.2	Zustand und Funktionieren		
4.5.3	Lichtfarbe und optischer Wirkungsgrad		

FAHRZEUGE DER FAHRZEUGGRUPPEN 1, 2 UND 3	FAHRZEUGE DER FAHRZEUGGRUPPEN 4, 5 UND 6
4.6 Rückfahrscheinwerfer 4.6.1 Zustand und Funktionieren 4.6.2 Lichtfarbe und optischer Wirkungsgrad	
4.7 Beleuchtung für das hintere Kennzeichen	
4.8 Rückstrahler — Zustand und Farbe	
4.9 Funktionsanzeiger	
4.10 Elektrische Verbindungen zwischen ziehendem Fahrzeug und Anhänger oder Sattelanhänger	
4.11 Elektrische Leitungen	
<b>5 Achsen, Räder, Reifen und Aufhängungen</b>	<b>5 Achsen, Räder, Reifen und Aufhängungen</b>
5.1 Achsen	5.1 Achsen
5.2 Räder und Reifen	5.2 Räder und Reifen
5.3 Aufhängungen	5.3 Aufhängungen
<b>6 Fahrgestell, am Fahrgestell befestigte Teile</b>	<b>6 Fahrgestell, am Fahrgestell befestigte Teile</b>
6.1 Fahrgestell oder Fahrgestellrahmen und daran befestigte Teile 6.1.1 Allgemeiner Zustand 6.1.2 Abgasführungen und Schalldämpfer 6.1.3 Kraftstoffbehälter und -leitungen 6.1.4 Abmessungen und Zustand des Unterfahrschutzes bei Lastkraftwagen 6.1.5 Halterung des Ersatzrades 6.1.6 Kupplung am ziehenden Fahrzeug, Anhänger und Sattelanhänger	6.1 Fahrgestell oder Fahrgestellrahmen und daran befestigte Teile 6.1.1 Allgemeiner Zustand 6.1.2 Abgasführungen und Schalldämpfer 6.1.3 Kraftstoffbehälter und -leitungen 6.1.4 Halterung des Ersatzrades 6.1.5 Sicherheit der Kupplung (falls eingebaut)
6.2 Führerhaus und Karosserie 6.2.1 Allgemeiner Zustand 6.2.2 Befestigung 6.2.3 Türen und Schlösser 6.2.4 Boden 6.2.5 Fahrersitz 6.2.6 Trittstufen	6.2 Karosserie 6.2.1 Zustand der Struktur 6.2.2 Türen und Schlösser
<b>7 Sonstige Ausstattungen</b>	<b>7 Sonstige Ausstattungen</b>
7.1 Sicherheitsgurte	7.1 Befestigung des Fahrersitzes

FAHRZEUGE DER FAHRZEUGGRUPPEN 1, 2 UND 3		FAHRZEUGE DER FAHRZEUGGRUPPEN 4, 5 UND 6	
7.2	Feuerlöscher	7.2	Befestigung der Batterie
7.3	Schlösser und Diebstahlsicherungen	7.3	Einrichtung für Schallzeichen
7.4	Warndreieck	7.4	Warndreieck
7.5	Verbandskasten	7.5	Sicherheitsgurte
7.5.1	Sicherheit des Einbaus	7.5.2	Zustand der Gurte
7.5.3	Betrieb		
7.6	Unterlegkeil(e) für Räder		
7.7	Einrichtung für Schallzeichen		
7.8	Geschwindigkeitsmesser		
7.9	Fahrtschreiber (Vorhandensein und Verplombung) — Überprüfung der Gültigkeit des Einbauschildes nach der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 <sup>(1)</sup> — im Zweifelsfall ist zu überprüfen, ob der Nennumfang oder die Größe der Reifen den Daten entspricht, die auf dem Einbauschild angegeben sind — falls durchführbar, ist zu überprüfen, ob die Verplombung des Fahrtschreibers und ggf. sonstige Sicherungseinrichtungen der Anschlüsse gegen unbefugte Eingriffe unversehrt sind		
7.10	Geschwindigkeitsbegrenzer — wenn möglich, ist zu überprüfen, ob der Geschwindigkeitsbegrenzer gemäß der Richtlinie 92/6/EWG <sup>(2)</sup> eingebaut ist — Überprüfung der Gültigkeit des Einbauschildes des Geschwindigkeitsbegrenzers — falls durchführbar, ist zu überprüfen, ob die Verplombung des Geschwindigkeitsbegrenzers und ggf. sonstige Sicherungseinrichtungen der Anschlüsse gegen unbefugte Eingriffe unversehrt sind		
8	<b>Umweltbelästigungen</b>	8	<b>Umweltbelästigungen</b>
8.1	Lärmentwicklung	8.1	Lärmentwicklung

<sup>(1)</sup> Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr (ABl. Nr. L 370 vom 31. 12. 1985, S. 8). Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 2479/95 der Kommission (ABl. Nr. L 256 vom 26. 10. 1995, S. 8).

<sup>(2)</sup> Richtlinie 92/6/EWG des Rates vom 10. Februar 1992 über Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft (ABl. Nr. L 57 vom 2. 3. 1992, S. 27) und Berichtigung (ABl. Nr. L 224 vom 30. 9. 1993, S. 34).

## FAHRZEUGE DER FAHRZEUGGRUPPEN 1, 2, 3, 4, 5 UND 6

## 8.2 Auspuffabgase

## 8.2.1 Kraftfahrzeuge mit Motoren mit Fremdzündung (Ottomotoren),

- a) deren Auspuffabgase nicht durch eine moderne Abgasreinigungsanlage wie einen Dreiwege-Katalysator mit Lambdasondenregelung gereinigt werden:

1. Sichtprüfung der Auspuffanlage auf Dichtheit;
2. gegebenenfalls Sichtprüfung der Abgasreinigungsanlage auf Vorhandensein der erforderlichen Ausrüstung.

Nach einer angemessenen, den Empfehlungen des Fahrzeugherstellers entsprechenden Warmlaufzeit des Motors wird der Kohlenmonoxid-(CO)-Gehalt in den Auspuffabgasen im Leerlauf (ohne Last) gemessen.

Der CO-Gehalt in den Auspuffabgasen darf höchstens dem vom Fahrzeughersteller angegebenen Wert entsprechen. Liegen hierzu keine Angaben vor oder entscheiden die Prüfstellen in den Mitgliedstaaten, diese Angaben nicht als Referenzwerte zu verwenden, so darf der CO-Gehalt in den Auspuffabgasen höchstens betragen:

- bei Fahrzeugen, die zwischen dem Zeitpunkt, ab dem die Mitgliedstaaten deren Übereinstimmung mit der Richtlinie 70/220/EWG<sup>(1)</sup> vorgeschrieben haben, und dem 1. Oktober 1986 erstmals zugelassen bzw. in Betrieb genommen wurden: 4,5 Vol. %;
  - bei Fahrzeugen, die nach dem 1. Oktober 1986 erstmals zugelassen bzw. in Betrieb genommen wurden: 3,5 Vol. %;
- b) deren Auspuffabgase durch eine moderne Abgasreinigungsanlage wie einem Dreiwege-Katalysator mit Lambdasondenregelung gereinigt werden:
1. Sichtprüfung der Auspuffanlage auf Dichtheit und Vollständigkeit;
  2. Sichtprüfung der Abgasreinigungsanlage auf Vorhandensein der erforderlichen Ausrüstung;
  3. Ermittlung des Wirkungsgrades der Abgasreinigungsanlage der Fahrzeugs, indem in den Auspuffabgasen der Lambda-Wert und der CO-Gehalt gemäß Nr. 4 oder gemäß den sonstigen vom Fahrzeughersteller angegebenen, bei der Erteilung der Typgenehmigung genehmigten Verfahren nachgemessen werden. Für jede Untersuchung wird eine vom Fahrzeughersteller empfohlene Warmlaufzeit des Motors eingehalten;
  4. Emissionen am Auspuff — Grenzwerte
    - Messungen bei Leerlauf des Motors:  
Der CO-Gehalt in den Auspuffabgasen darf höchstens dem vom Fahrzeughersteller angegebenen Wert entsprechen. Liegen hierzu keine Angaben vor, so darf der CO-Wert 0,5 Vol. % nicht überschreiten;
    - Messungen bei erhöhter Leerlaufdrehzahl ohne Last von mindestens 2 000 min<sup>-1</sup>:  
CO-Gehalt: höchstens 0,3 Vol. %,  
Lambda:  $1 \pm 0,03$  oder gemäß Herstellerangaben.

## 8.2.2 Kraftfahrzeuge mit Motoren mit Selbstzündung (Dieselmotoren)

Die Messung der Trübung der Rauchgasemissionen erfolgt durch Anhebung der Motordrehzahl bei Leerlaufstellung des Getriebes (ohne Last), d. h. der Motor wird von der Leerlauf- bis zur Abregeldrehzahl beschleunigt. Die Trübung darf den vom Fahrzeughersteller gemäß der Richtlinie 72/306/EWG<sup>(2)</sup> auf dem Kennzeichen angegebenen Wert nicht überschreiten. Liegen hierzu noch keine Angaben vor oder entscheiden die Prüfstellen in den Mitgliedstaaten, diese Angaben nicht als Referenzwert zu verwenden, so dürfen beim Absorptionsbeiwert folgende Werte nicht überschritten werden:

- Saugmotoren: 2,5 m<sup>-1</sup>,
- Turbomotoren: 3,5 m<sup>-1</sup>

oder entsprechende Werte bei der Verwendung eines Prüfgeräts einer anderen als der bei der Erteilung der EG-Typgenehmigung verwendeten Art.

Fahrzeuge, die vor dem 1. Januar 1980 erstmals zugelassen bzw. in Betrieb genommen wurden, sind von diesen Bestimmungen befreit.

## 8.2.3 Prüfeinrichtungen

Mit den für die Prüfung von Otto- bzw. Dieselmotoren eingesetzten Einrichtungen muß es möglich sein, genau festzustellen, ob das jeweilige Fahrzeug die vorgeschriebenen bzw. vom Hersteller angegebenen Grenzwerte einhält.

- 8.2.4 Sollten die in dieser Richtlinie festgesetzten Grenzwerte von einem Fahrzeugtyp bei der Erteilung der EG-Typgenehmigung nicht eingehalten werden können, so können die Mitgliedstaaten für diesen Fahrzeugtyp auf der Grundlage eines entsprechenden Nachweises des Herstellers höhere Grenzwerte festlegen. Sie unterrichten hiervon unverzüglich die Kommission, die ihrerseits die übrigen Mitgliedstaaten unterrichtet.

(<sup>1</sup>) Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen (ABl. Nr. L 76 vom 9. 3. 1970, S. 1) und Berichtigung (ABl. Nr. L 81 vom 11. 4. 1970, S. 15). Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 94/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. Nr. L 100 vom 19. 4. 1994, S. 42).

(<sup>2</sup>) Richtlinie 72/306/EWG des Rates vom 2. August 1972 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emissionen verunreinigender Stoffe aus Dieselmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen (ABl. Nr. L 190 vom 20. 8. 1972, S. 1). Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 89/491/EWG der Kommission (ABl. Nr. L 238 vom 15. 8. 1989, S. 43).

FAHRZEUGE DER FAHRZEUGGRUPPEN 1, 2 UND 3	FAHRZEUGE DER FAHRZEUGGRUPPEN 4, 5 UND 6
8.3 Funkentstörung	
<b>9 Zusätzliche Untersuchungen für Fahrzeuge, die der Fahrgastbeförderung dienen</b>	
9.1 Notausstieg(e) (einschließlich Hammer zum Einschlagen der Scheiben), Notausstiegshin- weisschilder	
9.2 Heizung	
9.3 Lüftung	
9.4 Ausstattung der Sitze	
9.5 Innenbeleuchtung	
<b>10 Identifizierung des Fahrzeugs</b>	<b>10 Identifizierung des Fahrzeugs</b>
10.1 Kennzeichenschilder	10.1 Kennzeichenschilder
10.2 Fahrgestellnummer	10.2 Fahrgestellnummer

## ANHANG III

## TEIL A

## Aufgehobene Richtlinien

(auf die in Artikel 10 Bezug genommen wird)

Richtlinie 77/143/EWG des Rates vom 29. Dezember 1976 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger und deren Änderungen:

- Richtlinie 88/449/EWG des Rates,
- Richtlinie 91/225/EWG des Rates,
- Richtlinie 91/328/EWG des Rates,
- Richtlinie 92/54/EWG des Rates,
- Richtlinie 92/55/EWG des Rates,
- Richtlinie 94/23/EG der Kommission.

## TEIL B

Richtlinie	Fristen für	
	die Umsetzung	den Beginn der Anwendung
77/143/EWG (ABl. Nr. L 47 vom 18. 2. 1977, S. 47)	31. Dezember 1977	31. Dezember 1977
88/449/EWG (ABl. Nr. L 222 vom 12. 8. 1988, S. 10)	28. Juli 1990	28. Juli 1990
91/225/EWG (ABl. Nr. L 103 vom 23. 4. 1991, S. 3)	1. Januar 1992	1. Januar 1992
91/328/EWG (ABl. Nr. L 178 vom 6. 7. 1991, S. 29)	1. Juli 1993	1. Juli 1993
92/54/EWG (ABl. Nr. L 225 vom 10. 8. 1992, S. 63)	22. Juni 1993	22. Juni 1993
92/55/EWG (ABl. Nr. L 225 vom 10. 8. 1992, S. 68) für Fahrzeuge gemäß Abschnitt 8.2.1 Buchstabe a) des Anhangs II für Fahrzeuge gemäß Abschnitt 8.2.2 des Anhangs II für Fahrzeuge gemäß Abschnitt 8.2.1 Buchstabe b) des Anhangs II	22. Juni 1993	1. Januar 1994 1. Januar 1996 1. Januar 1997
94/23/EG (ABl. Nr. L 147 vom 14. 6. 1994, S. 6)	1. Januar 1997	1. Januar 1997

ANHANG IV  
ÜBEREINSTIMMUNGSTABELLE Nr. 1  
(Verfügender Teil)

Diese Richtlinie	77/143/EWG	88/449/EWG	91/225/EWG	91/328/EWG	92/54/EWG	92/55/EWG	94/23/EG
Artikel 1 Absatz 1	Artikel 1						
Artikel 1 Absatz 2	Artikel 2 Absatz 1						
Artikel 2	Artikel 4						
Artikel 3 Absatz 1 — Unterabsatz 1	Artikel 5 Absatz 1						
Artikel 3 Absatz 1 — Unterabsatz 2	Artikel 5 Absatz 2						
Artikel 3 Absatz 2	Artikel 5 Absatz 3						Artikel 2
Artikel 3 Absatz 3							
Artikel 4 Absatz 1	Artikel 2 Absatz 2						
Artikel 4 Absatz 2	Artikel 2 Absatz 3						
Artikel 4 Absatz 3							Artikel 4
Artikel 5 (1.—6. Gedankenstrich)	Artikel 3						
Artikel 5 (7. Gedankenstrich)							
Artikel 6 Absatz 1	Artikel 7 Absatz 1	Artikel 1 Absatz 1					
Artikel 6 Absatz 2				Artikel 1 Absatz 1			
Artikel 7 Absätze 1-2			Artikel 1				

Diese Richtlinie	77/143/EWG	88/449/EWG	91/225/EWG	91/328/EWG	92/54/EWG	92/55/EWG	94/23/EG
Artikel 8 Absätze 1-4			Artikel 1	Artikel 3			
Artikel 9 Absatz 1							
Artikel 9 Absatz 2							
Artikel 10							
Artikel 11 Absatz 1	Artikel 6	Artikel 2 Absatz 1	Artikel 2 Absatz 1	Artikel 2 Absatz 1	Artikel 2 Absatz 1	Artikel 2 Absätze 1-3	Artikel 5 Absatz 1
Artikel 11 Absatz 2		Artikel 2 Absatz 2	Artikel 2 Absatz 2	Artikel 2 Absatz 2	Artikel 2 Absatz 2		Artikel 5 Absatz 2
Artikel 11 Absatz 3							
Artikel 12						Artikel 2 Absatz 4	
Artikel 13							

ÜBEREINSTIMMUNGSTABELLE Nr. 2

(Der technischen Überwachung unterliegende Fahrzeuggruppen)

Diese Richtlinie	77/143/EWG	88/449/EWG	91/225/EWG	91/328/EWG	92/54/EWG	92/55/EWG	94/23/EG
Anhang I							
Fahrzeuggruppe 1	Anhang I						
Fahrzeuggruppe 2	Fahrzeuggruppe 1						
Fahrzeuggruppe 3	Fahrzeuggruppe 2						
Fahrzeuggruppe 4	Fahrzeuggruppe 3						
Fahrzeuggruppe 5	Fahrzeuggruppe 4						
Fahrzeuggruppe 6		Artikel 1 Absatz 2		Artikel 1 Absatz 2			

## ÜBEREINSTIMMUNGSTABELLE Nr. 3

(Prüfpunkte)

Diese Richtlinie	77/143/EWG	88/449/EWG	91/225/EWG	91/328/EWG	92/54/EWG	92/55/EWG	94/23/EG
Anhang II (*)	Anhang II						
Einleitungssatz 1	Einleitungssatz 1						
Einleitungssatz 2					Artikel 1 Absatz 1		
Einleitungssatz 3					Artikel 1 Absatz 1		
Abschnitt 1					Artikel 1		
Abschnitt 1.2					Absatz 1		
Abschnitt 1.2.1							Artikel 1
Abschnitt 1.2.2							
Abschnitt 1.3					Artikel 1		
Abschnitt 1.3.1					Absatz 1		
Abschnitt 1.3.2							Artikel 1
Abschnitt 1.4					Artikel 1		
Abschnitt 1.4.1					Absatz 1		
Abschnitt 1.4.2							Artikel 1
Abschnitt 1.5					Artikel 1		
Abschnitt 1.6					Absatz 1		
Abschnitt 2		Artikel 1					
Abschnitt 7.8		Absatz 3					
Abschnitt 7.9 (Titel) (1.—3. Gedankenstrich)	Artikel 1 Absatz 3						
Abschnitt 7.10 (1.—3. Gedankenstrich)							
Abschnitt 8		Artikel 1					
Abschnitt 8.1		Absatz 3					
Abschnitt 8.2						Artikel 1	
Abschnitt 8.2.4						Absatz 1	
Abschnitt 8.3		Artikel 1					
Abschnitt 10.2		Absatz 3					

(\*) N.B.: Fahrzeuggruppe 4 (Taxis und Krankenkraftwagen) wird von der linken in die rechte Spalte (mit den Fahrzeuggruppen 5 und 6) des Anhangs II übertragen.