

I

(Besluiten waarvan de publicatie voorwaarde is voor de toepassing)

RICHTLIJN 96/96/EG VAN DE RAAD

van 20 december 1996

betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten inzake de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de Commissie ⁽¹⁾,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité ⁽²⁾,

Volgens de procedure van artikel 189 C van het Verdrag ⁽³⁾,

- (1) Overwegende dat Richtlijn 77/143/EEG van de Raad van 29 december 1976 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten inzake de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens ⁽⁴⁾ bij verschillende gelegenheden aanzienlijk werd gewijzigd; dat, nu deze richtlijn opnieuw wordt gewijzigd, duidelijkheidshalve die richtlijnen in één tekst herzien moeten worden;
- (2) Overwegende dat in het kader van het gemeenschappelijk vervoerbeleid het verkeer van bepaalde voertuigen in de Gemeenschap onder zo gunstig mogelijke omstandigheden dient plaats te vinden, zowel met betrekking tot de veiligheid als met betrekking tot de concurrentievoorwaarden voor de vervoerders in de verschillende Lid-Staten;
- (3) Overwegende dat de steeds grotere verkeersdichtheid en de toenemende gevaren en overlast die daaruit voortvloeien alle Lid-Staten voor veiligheidsproblemen van gelijke aard en omvang stellen;

- (4) Overwegende dat de huidige controlenormen en -methoden van Lid-Staat tot Lid-Staat verschillen; dat daardoor de gelijkwaardigheid van de prestatieniveaus op veiligheids- en milieugebied van de gecontroleerde voertuigen die in de Lid-Staten worden gebruikt, in het gedrang komt; dat deze situatie voorts van invloed kan zijn op de mededingingsvoorwaarden voor vervoerders uit de verschillende Lid-Staten;
- (5) Overwegende dat hieruit de noodzaak voortvloeit om de frequentie van deze controles en de verplicht te controleren punten zoveel mogelijk te harmoniseren;
- (6) Overwegende dat de controle na ingebruikneming van het voertuig betrekkelijk eenvoudig, snel en goedkoop moet zijn;
- (7) Overwegende dat er dus minimale communautaire normen en methoden voor de technische controle van de in bijlage II opgesomde punten dienen te worden omschreven in bijzondere richtlijnen;
- (8) Overwegende dat als overgangsmaatregel de nationale normen van toepassing blijven op de punten die niet vallen onder de bijzondere richtlijnen;
- (9) Overwegende dat de in bijzondere richtlijnen vastgestelde normen en methoden snel moeten worden aangepast aan de technische vooruitgang en dat, teneinde de tenuitvoerlegging van de daartoe vereiste maatregelen te vergemakkelijken, een procedure moet worden ingesteld voor nauwe samenwerking tussen de Lid-Staten en de Commissie in een comité voor de aanpassing van de technische controle aan de technische vooruitgang;
- (10) Overwegende dat, voor wat betreft remsystemen, het vaststellen van waarden voor de regeling en opbouw van de luchtdruk in die systemen, in het huidige stadium als onhaalbaar moet worden beschouwd, gezien de verscheidenheid van de testapparatuur en -methoden die in de Gemeenschap worden gebruikt;

⁽¹⁾ PB nr. C 193 van 4. 7. 1996, blz. 5 en 31.

⁽²⁾ PB nr. C 39 van 12. 2. 1996, blz. 24.

⁽³⁾ Advies van het Europees Parlement van 29 februari 1996 (PB nr. C 78 van 18. 3. 1996, blz. 27), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 18 juni 1996 (PB nr. C 248 van 26. 8. 1996, blz. 49) en besluit van het Europees Parlement van 24 oktober 1996 (PB nr. C 347 van 18. 11. 1996).

⁽⁴⁾ PB nr. L 47 van 18. 2. 1977, blz. 47. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 94/23/EG (PB nr. L 147 van 14. 6. 1994, blz. 6).

- (11) Overwegende dat het voornemen bestaat om deze richtlijn verder te wijzigen teneinde hierin geharmoniseerde en verbeterde methoden voor het uitvoeren van de controle op te nemen;
- (12) Overwegende dat, in afwachting van geharmoniseerde controleprocedures en -praktijken, de Lid-Staten naar eigen inzicht een controleprocedure kunnen toepassen om vast te stellen of het voertuig in kwestie aan de remeisen voldoet;
- (13) Overwegende dat alle Lid-Staten in hun rechtsgebied ervoor moeten zorgen dat systematisch technische controle van hoog niveau plaatsvindt;
- (14) Overwegende dat de Commissie toeziet op de praktische toepassing van deze richtlijn en geregeld aan het Europees Parlement en aan de Raad verslag uitbrengt over de bereikte resultaten;
- (15) Overwegende dat allen die zich met de technische controle van voertuigen bezighouden ervan doordrongen zijn dat de controlemethode, en met name de laadtoestand van het voertuig op het moment van de controle, van invloed zijn op het oordeel van degenen die de controle uitvoeren ten aanzien van de bedrijfszekerheid van het remsysteem;
- (16) Overwegende dat het voor elk voertuigmodel voorschrijven van referentiewaarden voor de remkracht in verschillende laadtoestanden zou helpen dat oordeel te staven en dat deze richtlijn deze testmethode mogelijk maakt als alternatief voor het testen aan de hand van minimumremkrachtwaaarden voor elke voertuigcategorie;
- (17) Overwegende dat, wat remsystemen betreft, het toepassingsgebied van deze richtlijn voornamelijk betrekking heeft op voertuigen die zijn goedgekeurd overeenkomstig het bepaalde in Richtlijn 71/320/EEG⁽¹⁾; dat bepaalde types voertuigen evenwel zijn goedgekeurd overeenkomstig nationale normen die van de voorschriften van deze richtlijn kunnen afwijken;
- (18) Overwegende dat de Lid-Staten de controle betreffende de reminstallatie tot niet in deze richtlijn genoemde voertuigen of punten mogen uitbreiden;
- (19) Overwegende dat de Lid-Staten met betrekking tot de reminstallatie strengere of frequentere controles mogen toepassen;
- (20) Overwegende dat deze richtlijn tot doel heeft de uitlaatemissies tijdens de nuttige levensduur van voertuigen aan de hand van periodieke controles laag te houden en voertuigen die de oorzaak zijn van aanzienlijke vervuiling uit het verkeer te bannen zolang zij niet goed worden onderhouden;
- (21) Overwegende dat een slechte afstelling van de motor en onvoldoende onderhoud nadelig zijn voor de motor en voor het milieu, omdat zij de verontreiniging en het energiegebruik doen toenemen; dat het belangrijk is milieuvriendelijk vervoer tot ontwikkeling te brengen;
- (22) Overwegende dat voor dieselmotoren (motoren met compressieontsteking) het meten van de opaciteit van de uitlaatemissies wordt geacht te volstaan om de onderhoudstoestand van het voertuig wat betreft de emissies vast te stellen;
- (23) Overwegende dat voor conventionele benzinemotoren (motoren met elektrische ontsteking) het meten van de koolmonoxide-emissies van de uitlaatpijp van het voertuig bij stationair draaien van de motor wordt geacht te volstaan om de onderhoudstoestand van het voertuig wat betreft de emissies vast te stellen;
- (24) Overwegende dat zonder periodiek onderhoud het percentage van bovengenoemde voertuigen dat niet aan de normen inzake uitlaatemissies voldoet, naar verwachting groot zou kunnen zijn;
- (25) Overwegende dat voor voertuigen met een benzine-motor die op grond van de goedkeuringsvoorschriften met geavanceerde emissiebestrijdingssystemen zoals een gesloten driewegkatalysator met lambdasonde uitgerust moeten zijn, de normen voor het controleren van de emissies bij gebruik strenger zullen moeten zijn dan voor conventionele voertuigen;
- (26) Overwegende dat de Lid-Staten in voorkomend geval bepaalde categorieën voertuigen met historische waarde buiten het toepassingsgebied van deze richtlijn kunnen laten; dat zij tevens hun eigen keuringsnormen kunnen vaststellen voor zulke voertuigen; dat de Lid-Staten weliswaar het recht hebben om hun eigen normen voor historische voertuigen vast te stellen, maar dat deze normen niet strenger mogen zijn dan de eisen waaraan het voertuig oorspronkelijk moest voldoen;
- (27) Overwegende dat deze richtlijn moet kunnen worden aangepast naar aanleiding van toekomstige ontwikkelingen betreffende voorschriften voor de constructie van voertuigen die controles tijdens het gebruik vergemakkelijken, en verfijningen van de methoden die het mogelijk maken de werkelijke prestaties van de voertuigen in het verkeer beter te controleren;
- (28) Overwegende dat Richtlijn 92/6/EEG⁽²⁾ voorziet in de installatie en het gebruik van snelheidsbegrenzers op bepaalde wegvoertuigen;

⁽¹⁾ Richtlijn 71/320/EEG van de Raad van 26 juli 1971 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende de reminrichtingen van bepaalde categorieën motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan (PB nr. L 202 van 6. 9. 1971, blz. 37). Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 91/422/EEG (PB nr. L 233 van 22. 8. 1991, blz. 21).

⁽²⁾ Richtlijn 92/6/EEG van de Raad van 10 februari 1992 betreffende de installatie en het gebruik, in de Gemeenschap, van snelheidsbegrenzers in bepaalde categorieën motorvoertuigen (PB nr. L 57 van 2. 3. 1992, blz. 27).

- (29) Overwegende dat, in afwachting dat de technologie van snelheidsbegrenzers zo evolueert dat de controle ervan gemakkelijker wordt, deze inrichtingen bij de technische controle toch reeds op een aantal punten aan een reeks verificaties kunnen worden onderworpen, indien zulks mogelijk is;
- (30) Overwegende dat het vaststellen van de goede werking van de snelheidsbegrenzer thans aan de Lid-Staten wordt overgelaten, waarbij zij alle mogelijke methoden kunnen toepassen die zij passend achten; dat het voornemen bestaat de testprocedures en normen te zijner tijd te harmoniseren;
- (31) Overwegende dat de Commissie de controle op de correcte werking van de snelheidsbegrenzer in bedrijf zal beoordelen en hierover verslag zal uitbrengen aan de Raad; dat de conclusies van dit verslag de basis zullen vormen voor alle eventuele verdere voorstellen inzake de ontwikkeling van de regelgeving inzake snelheidsbegrenzers, voor zover zulks nodig blijkt;
- (32) Overwegende dat de technische voorschriften voor taxi's en ziekenwagens overeenkomen met die voor personenwagens; dat de te controleren punten vergelijkbaar kunnen zijn, zij het dat de controles met een verschillende frequentie worden uitgevoerd;
- (33) Overwegende dat, gezien de effecten van de onderhavige richtlijn voor de betrokken sector, de in de onderhavige richtlijn bedoelde communautaire maatregelen in het licht van het subsidiariteitsbeginsel nodig zijn ter realisering van de beoogde doelstellingen, namelijk harmonisatie van de voorschriften met betrekking tot de technische controle om vervalsing van de concurrentie tussen transportondernemingen te voorkomen, en waarborging dat de voertuigen op een behoorlijke manier worden afgesteld en onderhouden; dat deze doelstellingen niet volledig door de individuele Lid-Staten kunnen worden verwezenlijkt;
- (34) Overwegende dat de verplichtingen van de Lid-Staten ten aanzien van de in de gecodificeerde richtlijnen vermelde termijnen voor omzetting in nationaal recht respectievelijk toepassing van de desbetreffende richtlijnen onverlet moeten blijven,

gers, een periodieke technische controle ondergaan, overeenkomstig deze richtlijn en met name de bijlagen I en II.

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

Artikel 2

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

Artikel 3

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

Deze maatregelen worden aan de overige Lid-Staten en de Commissie meegedeeld.

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

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

HOOFDSTUK II

Uitzonderingen en afwijkingen

Artikel 4

1. De Lid-Staten kunnen voertuigen van de strijdkrachten, ter handhaving van de openbare orde en van de brandweer uitsluiten van de werkingssfeer van deze richtlijn.

2. De Lid-Staten kunnen na raadpleging van de Commissie bepaalde voertuigen die worden geëxploiteerd of

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

HOOFDSTUK I

Algemene bepalingen

Artikel 1

1. In elke Lid-Staat moeten de in die Staat geregistreerde motorvoertuigen, alsmede hun aanhangwagens en opleg-

gebruikt onder bijzondere voorwaarden, alsmede voertuigen die weinig of geen gebruik maken van de openbare weg, met inbegrip van vóór 1 januari 1960 gebouwde voertuigen met een historische waarde, of die tijdelijk uit het verkeer zijn genomen, uitsluiten van de werkingssfeer van deze richtlijn of onderwerpen aan speciale bepalingen.

3. De Lid-Staten mogen, na raadpleging van de Commissie, hun eigen keuringsnormen vaststellen voor voertuigen met een historische waarde.

Artikel 5

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

- de datum van de eerste verplichte technische controle vervroegen en het voertuig in voorkomend geval aan een controle onderwerpen alvorens het wordt geregistreerd;
- de periode tussen twee opeenvolgende verplichte technische controles bekorten;
- de technische controle van de facultatieve uitrusting verplicht stellen;
- het aantal te controleren punten uitbreiden;
- de verplichte periodieke technische controle uitbreiden tot andere categorieën voertuigen;
- aanvullende speciale controles voorschrijven;
- voor de op hun grondgebied ingeschreven voertuigen hogere minima voor de bedrijfszekerheid van de remsystemen eisen dan de in bijlage II vermelde en daarbij de keuring in zwaarder belaste toestand laten verrichten, mits hiermee de eisen van de oorspronkelijke typegoedkeuring niet worden overschreden.

Artikel 6

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

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

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

In de Lid-Staten waar per 28 juli 1988 geen periodieke technische controle voor deze categorie van voertuigen

bestond die vergelijkbaar is met de in deze richtlijn bedoelde controle, is lid 1 echter van toepassing tot 1 januari 1995.

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

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

HOOFDSTUK III

Slotbepalingen

Artikel 7

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

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

Artikel 8

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

2. Het Comité stelt zijn reglement van orde vast.

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

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

- b) Wanneer de beoogde maatregelen niet in overeenstemming zijn met het advies van het Comité of indien geen advies is uitgebracht, dient de Commissie onverwijld bij de Raad een voorstel in betreffende de te nemen maatregelen. De Raad besluit met gekwalificeerde meerderheid van stemmen.

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

Artikel 9

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

2. De Commissie gaat, uiterlijk drie jaar na invoering van de periodieke controle van snelheidsbegrenzers, na of, op basis van de ervaring op dat moment, de voorgescreven controles volstaan om slecht functionerende snelheidsbegrenzers of snelheidsbegrenzers waarmee gemanipuleerd is, op te sporen, en of de geldende voorschriften eventueel dienen te worden gewijzigd.

Artikel 10

De in bijlage III, deel A, genoemde richtlijnen worden op de in artikel 11 genoemde datum ingetrokken, onverminderd de verplichtingen van de Lid-Staten betreffende de in bijlage III, deel B, vastgestelde termijnen voor de omzetting en toepassing.

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

Artikel 11

1. De Lid-Staten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om vóór 9 maart 1998 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

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

2. De Lid-Staten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mede die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

3. De Lid-Staten treffen de nodige maatregelen voor de toepassing van het bij deze richtlijn vastgestelde controlesysteem.

De getroffen maatregelen moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn.

Artikel 12

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

Artikel 13

Deze richtlijn is gericht tot de Lid-Staten.

Gedaan te Brussel, 20 december 1996.

Voor de Raad

De Voorzitter

S. BARRETT

BIJLAGE I

CATEGORIEËN VAN AAN DE TECHNISCHE CONTROLE ONDERWORPEN VOERTUIGEN EN DE FREQUENTIE VAN DEZE CONTROLES

Categorieën voertuigen	Frequentie van de controles
1. Motorvoertuigen voor personenvervoer waarvan het aantal zitplaatsen — die van de bestuurder niet meegerekend — meer dan acht bedraagt	Eén jaar na de datum van ingebruikneming, vervolgens elk jaar
2. Motorvoertuigen voor goederenvervoer met een toegestane maximummassa van meer dan 3 500 kg	Eén jaar na de datum van ingebruikneming, vervolgens elk jaar
3. Aanhangwagens en opleggers met een toegestane maximummassa van meer dan 3 500 kg	Eén jaar na de datum van ingebruikneming, vervolgens elk jaar
4. Taxi's, ziekenwagens	Eén jaar na de datum van ingebruikneming, vervolgens elk jaar
5. Motorvoertuigen op ten minste vier wielen die normaal dienen voor het vervoer van voorwerpen over de weg en waarvan de toegestane maximummassa niet meer dan 3 500 kg bedraagt, met uitzondering van landbouwtractoren en landbouwmachines	Vier jaar na de datum van ingebruikneming, vervolgens om de twee jaar
6. Motorvoertuigen op ten minste vier wielen die dienen voor personenvervoer waarvan het aantal zitplaatsen — die van de bestuurder niet meegerekend — niet meer dan acht bedraagt	Vier jaar na de datum van ingebruikneming, vervolgens om de twee jaar

BIJLAGE II

VERPLICHTE CONTROLEPUNTEN

De controle moet op zijn minst betrekking hebben op de onderstaande punten, mits deze de verplichte uitrusting betreffen van het voertuig dat in de betrokken Lid-Staat wordt goedgekeurd.

De in deze bijlage bedoelde controles mogen worden uitgevoerd zonder demontage van de onderdelen van het voertuig.

Indien het voertuig gebreken vertoont op onderstaande controlepunten, stellen de bevoegde autoriteiten van de Lid-Staten in een procedure de voorwaarden vast waaronder het voertuig aan het verkeer mag deelnemen totdat het voldoet aan een nieuwe technische keuring.

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

1. Reminstallatie

De controle van de reminstallatie heeft betrekking op de volgende punten. De tijdens de controle verkregen waarden moeten, voor zover dat doenlijk is, voldoen aan de technische normen van Richtlijn 71/320/EEG ⁽¹⁾.

<i>Te controleren punten</i>	<i>Redenen voor afkeuring</i>
1.1. Mechanische toestand en werking	
1.1.1. Draaipunten van het voetrempedaal	— Zit te strak — Heeft versleten lagering — Vertoont te veel slijtage/speling
1.1.2. Staat en slag van het bedieningspedaal	— De vrije slag is te groot of te klein — De remschakeling komt moeilijk terug in de rustpositie — Het anti-sliprubber op het rempedaal ontbreekt, zit los of is door slijtage glad geworden
1.1.3. Vacuümpomp of compressor en reservoirs	— De voor het efficiënt functioneren van de remmen benodigde lucht- en/of vacuümdruk komt te traag tot stand — Er is te weinig lucht- en/of vacuümdruk voor het ten minste tweemaal aantrekken van de rem nadat het waarschuwings-signaal heeft gewerkt (of een meetinstrument gevaar signaleert) — Er is duidelijk drukverlies ten gevolge van een luchtlek of er zijn waarneembare luchtlekken
1.1.4. Lage-drukverklikker of -manometer	— De lage-drukindicator/manometer werkt slecht of is defect

⁽¹⁾ Richtlijn 71/320/EEG van de Raad van 26 juli 1971 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende de reminrichtingen van bepaalde categorieën motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan (PB nr. L 202 van 6. 9. 1971, blz. 37). Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 91/422/EEG (PB nr. L 233 van 22. 8. 1991, blz. 21).

<i>Te controleren punten</i>	<i>Redenen voor afkeuring</i>
1.1.5. Handremventiel	— Vertoont barsten of beschadiging, te grote slijtage — De regelklep werkt slecht — De bedieningsschakelaar is niet goed op de klepstang bevestigd of het afsluiterhuis zit los — De koppelingen zitten los of het systeem lekt — Functioneert niet behoorlijk
1.1.6. Parkeerrem, bedieningshandel, parkeerremvergrendeling	— De vergrendeling blijft niet goed vastzitten — De scharnierpin van de hefboom of de vergrendeling vertonen te veel slijtage — Te grote beweeglijkheid van de handel wijst op een verkeerde afstelling
1.1.7. Remkleppen (voetkleppen, ontluichtingsventielen, regelkleppen, enz.)	— Er is beschadiging, te grote luchtlekkage — Het olieverlies uit de compressor is te groot — Zitten los/zijn slecht gemonteerd — Er is verlies van remvloeistof
1.1.8. Koppelingskoppelen voor remmen voor aanhangwagen	— Afsluitkranen of zelfsluitende kleppen defect — Zitten los/zijn slecht gemonteerd — Lekken
1.1.9. Energie- of drukreservoir	— Is beschadigd, gecorrodeerd, lekt — Het ontwateringsventiel werkt niet — Zit los/is slecht gemonteerd
1.1.10. Rembekrachtiging, hoofdcilinder (hydraulische systemen)	— De rembekrachtiging is defect of ineffectief — De hoofdcilinder is defect of lekt — De hoofdcilinder zit los — Er is te weinig remvloeistof — De kap van het reservoir van de hoofdcilinder ontbreekt — Het controlelampje voor de remvloeistof licht op of is defect — Het waarschuwingssignaal met betrekking tot de remvloeistof werkt slecht
1.1.11. Niet-flexibele remleidingen	— Er is gevaar voor defecten of breuken — Er zijn lekken in leidingen of koppelingen — Er is beschadiging of te veel corrosie — De leidingen zijn verkeerd gemonteerd
1.1.12. Remslangen	— Er is gevaar voor defecten of scheuren — De remslangen zijn beschadigd, doorgeschuurd, te kort, getordeerd — De slangen of koppelingen vertonen lekken — De slangen vertonen door de druk veroorzaakte verwijdingen — De slangen vertonen porositeit
1.1.13. Remvoeringen/remblokken	— Vertonen te veel slijtage — Zijn vervuild (olie, vet, enz.)

<i>Te controleren punten</i>	<i>Redenen voor afkeuring</i>
1.1.14. Remtrommels, remschijven	— Vertonen te veel slijtage, kerven, scheuren, zitten los of zijn gebroken — Zijn vuil (olie, vet, enz.) — De ankerplaat zit los
1.1.15. Remkabels, stangen, handels, overbrenging	— De kabels zijn beschadigd, geknikt — Er is te veel slijtage of corrosie — De bevestiging van de kabels of stangen zijn niet geborgd — De kabelgeleiding is defect — De werking van het remsysteem wordt belemmerd — Abnormale beweeglijkheid van de handels/stangen/overbrenging wijst op slechte afstelling of te veel slijtage
1.1.16. Remcilinders (veerremcilinders en hydraulische remcilinders inbegrepen)	— Vertonen barsten of beschadiging — Lekken — Zitten los/zijn niet goed gemonteerd — Vertonen te veel corrosie — De slag van de zuiger of van het diafragma-mechanisme is te groot — De stofkap ontbreekt of vertoont te veel beschadiging
1.1.17. Automatische lastafhankelijke remkrachtregelaar	— De overbrenging is defect — Is niet juist afgesteld — Is geblokkeerd, werkt niet — Ontbreekt
1.1.18. Zelfafstellende remhefbomen (indien aanwezig)	— Is geblokkeerd of vertoont abnormale beweeglijkheid die wijst op te veel slijtage of verkeerde afstelling — Is defect
1.1.19. Retarder (indien gemonteerd of voorgeschreven)	— De koppelstukken of bevestigingen zijn slecht — Is defect
1.2. Remkracht en bedrijfszekerheid van de bedrijfsrem	
1.2.1. Remkracht (geleidelijk tot maximum opgevoerde kracht)	— Onvoldoende remkracht op een of meerdere wielen — De remkracht is voor een of meer wielen kleiner dan 70 % van de hoogste geregistreerde remkracht voor een ander wiel op dezelfde as. In geval van een remtest op de weg wijkt het voertuig te veel af van de rechte weg — De remkracht loopt niet geleidelijk op (blokkering) — Abnormaal hoge reactietijd voor een of meer wielen — De remkracht vertoont te grote schommelingen doordat de remschijven vervormd of de remtrommels ovaal zijn

<i>Te controleren punten</i>	<i>Redenen voor afkeuring</i>
1.2.2. Bedrijfszekerheid	— Een rempercentage dat bij de maximaal toegestane massa of, in het geval van opleggers, bij de som van de toegestane belasting op de assen, indien uitvoerbaar, minder bedraagt dan: Minimumbedrijfszekerheid remsystemen categorie 1: 50 % ⁽¹⁾ categorie 2: 43 % ⁽²⁾ categorie 3: 40 % ⁽³⁾ categorie 4: 50 % categorie 5: 45 % ⁽⁴⁾ categorie 6: 50 % Of de remkracht is kleiner dan de referentiewaarden, indien deze door de fabrikant van het voertuig voor de as van het voertuig ⁽⁵⁾ zijn opgegeven
1.3. Remkracht en bedrijfszekerheid van de hulprem (indien afzonderlijk werkend systeem)	
1.3.1. Remkracht	— Rem werkt aan een kant niet — De remkracht is voor een of meer wielen kleiner dan 70 % van de hoogste geregistreerde remkracht voor een ander wiel op dezelfde as — De remkracht loopt niet geleidelijk op (blokkering) — Het automatisch remsysteem voor de aanhanger werkt niet
1.3.2. Bedrijfszekerheid	— Voor alle categorieën voertuigen een rempercentage kleiner dan 50 % ⁽⁶⁾ van de in punt 1.2.2 beschreven remkracht van de bedrijfsrem bij de maximaal toegestane massa of, in het geval van opleggers, bij de som van de toegestane belasting op de assen
1.4. Remkracht en bedrijfszekerheid van de parkeerrem	
1.4.1. Remkracht	— De rem werkt aan één kant niet
1.4.2. Bedrijfszekerheid	— Voor alle categorieën voertuigen een rempercentage kleiner dan 16 % bij de maximaal toegestane massa, of, voor motorvoertuigen, kleiner dan 12 % bij de maximummassa van de voertuigcombinatie, waarbij moet worden uitgegaan van de grootste waarde
1.5. Remkracht van de retarder of motorrem	— Niet regelbaar (retarder) — Er is een defect
1.6. Anti-blokkeersysteem	— Het waarschuwingssignaal van het anti-blokkeersysteem is defect — Het systeem is defect

⁽¹⁾ 48 % voor voertuigen van categorie 1 die niet zijn uitgerust met ABS of die vóór 1 oktober 1991 zijn goedgekeurd (datum met ingang waarvan het voor de eerste maal in het verkeer brengen zonder Europese typegoedkeuring voor onderdelen verboden is) (Richtlijn 71/320/EEG betreffende de typegoedkeuring, zoals gewijzigd bij Richtlijn 88/194/EEG van de Commissie (PB nr. L 92 van 9. 4. 1988, blz. 47)).

⁽²⁾ 45 % voor de na 1988 ingeschreven voertuigen of vanaf de datum van toepassing van Richtlijn 71/320/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 85/647/EEG van de Commissie (PB nr. L 380 van 31. 12. 1985, blz. 1), in de nationale wetgeving van de Lid-Staten, afhankelijk van de vraag welke van deze data het laatste valt.

⁽³⁾ 43 % voor opleggers en aanhangwagens met trekstang die zijn ingeschreven na 1988 of vanaf de datum van toepassing van Richtlijn 71/320/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 85/647/EEG van de Commissie, in de nationale wetgeving van de Lid-Staten.

⁽⁴⁾ 50 % voor voertuigen van categorie 5 die zijn ingeschreven na 1988 of vanaf de datum van toepassing van Richtlijn 71/320/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 85/647/EEG van de Commissie, in de nationale wetgeving van de Lid-Staten, afhankelijk van de vraag welke van deze data het laatste valt.

⁽⁵⁾ De referentiewaarde voor de as van het voertuig is de in Newton uitgedrukte remkracht die nodig is om deze voorgeschreven minimumremkracht bij het gewicht dat het voertuig bij zijn presentatie heeft, te verkrijgen.

⁽⁶⁾ Voor voertuigen van de categorieën 2 en 5 zal de minimale remkracht van de hulprem (die niet viel onder Richtlijn 71/320/EEG betreffende de typegoedkeuring, zoals gewijzigd bij Richtlijn 85/647/EEG van de Commissie) 2:2 m/s² zijn.

VOERTUIGEN IN DE CATEGORIEËN 1, 2 EN 3		VOERTUIGEN IN DE CATEGORIEËN 4, 5 EN 6	
2.	Stuurinrichting en stuurwiel	2.	Stuurinrichting
2.1.	Mechanische toestand	2.1.	Mechanische toestand
2.2.	Stuurwiel	2.2.	Speling in de stuurinrichting
2.3.	Speling in de stuurinrichting	2.3.	Bevestiging van de stuurinrichting
2.4.	Wiellagers		
3.	Zicht	3.	Zicht
3.1.	Gezichtsveld	3.1.	Gezichtsveld
3.2.	Toestand van de ruiten	3.2.	Toestand van de ruiten
3.3.	Achteruitkijkspiegels	3.3.	Achteruitkijkspiegels
3.4.	Ruitewisser	3.4.	Ruitewisser
3.5.	Ruitesproeier	3.5.	Ruitesproeier
4.	Lichten, reflecterende inrichtingen en elektrische installaties	4	Verlichtingsinstallatie
4.1.	Groot licht en dimlicht	4.1.	Groot licht en dimlicht
4.1.1.	Toestand en werking	4.1.1.	Toestand en werking
4.1.2.	Richting	4.1.2.	Richting
4.1.3.	Schakelaars	4.1.3.	Schakelaars
4.1.4.	Zichtbaarheid		
4.2.	Breedtelichten, achterlichten en markeringslichten	4.2.	Toestand en werking, gaafheid van de lenzen, kleur en zichtbaarheid van:
4.2.1.	Toestand en werking	4.2.1.	Breedte- en achterlichten
4.2.2.	Kleur en zichtbaarheid	4.2.2.	Stoplichten
4.2.3.	Richtingaanwijzers	4.2.4.	Achteruitrijlichten
4.2.5.	Mistlampen	4.2.6.	Achterkentekenplaatverlichting
4.2.7.	Retroreflectoren	4.2.8.	Waarschuwingssnipperlichten
4.3.	Stoplichten		
4.3.1.	Toestand en werking		
4.3.2.	Kleur en zichtbaarheid		
4.4.	Richtingaanwijzers		
4.4.1.	Toestand en werking		
4.4.2.	Kleur en zichtbaarheid		
4.4.3.	Schakelaars		
4.4.4.	Knippersnelheid		
4.5.	Mistlichten voor en achter		
4.5.1.	Plaatsing		
4.5.2.	Toestand en werking		
4.5.3.	Kleur en zichtbaarheid		

VOERTUIGEN IN DE CATEGORIEËN 1, 2 EN 3	VOERTUIGEN IN DE CATEGORIEËN 4, 5 EN 6
4.6. Achteruitrijlichten	
4.6.1. Toestand en werking	
4.6.2. Kleur en zichtbaarheid	
4.7. Achterkentekenplaatverlichting	
4.8. Retroreflectoren — Toestand en kleur	
4.9. Verklippersignalen	
4.10. Elektrische verbindingen tussen trekkend voertuig en aanhangwagen of oplegger	
4.11. Elektrische bedrading	
5. Assen, wielen, banden, vering	5. Assen, wielen, banden, vering
5.1. Assen	5.1. Assen
5.2. Wielen en banden	5.2. Wielen en banden
5.3. Vering (wielophanging)	5.3. Vering (wielophanging)
6. Chassis en met het chassis verbonden delen	6. Chassis en met het chassis verbonden delen
6.1. Chassis of frame en bevestigingen	6.1. Chassis of frame en bevestigingen
6.1.1. Algemene toestand	6.1.1. Algemene toestand
6.1.2. Uitlaatpijpen en dempers	6.1.2. Uitlaatpijpen en dempers
6.1.3. Tanks en brandstofleidingen	6.1.3. Tanks en brandstofleidingen
6.1.4. Geometrische kenmerken en staat van de bescherming aan de achterzijde van bedrijfsvoertuigen	6.1.4. Bevestiging van het reservewiel
6.1.5. Bevestiging van het reservewiel	6.1.5. Veiligheid van de koppelingsinrichting (indien aanwezig)
6.1.6. Koppelingsinrichting van trekkende voertuigen, aanhangwagens en opleggers	
6.2. Cabine en koetswerk	6.2. Koetswerk
6.2.1. Algemene toestand	6.2.1. Toestand van de structuur
6.2.2. Bevestiging	6.2.2. Portieren en sloten
6.2.3. Portieren en sloten	
6.2.4. Bodem	
6.2.5. Bestuurderszitplaats	
6.2.6. Treeplanken	
7. Diverse uitrustingen	7. Diverse uitrustingen
7.1. Veiligheidsgordels	7.1. Bevestiging van de bestuurderszitplaats

VOERTUIGEN IN DE CATEGORIEËN 1, 2 EN 3	VOERTUIGEN IN DE CATEGORIEËN 4, 5 EN 6
7.2. Brandblusser	7.2. Bevestiging van de accu
7.3. Sloten en beveiligingen tegen diefstal	7.3. Claxon
7.4. Gevarendriehoek	7.4. Gevarendriehoek
7.5. Verbandtrommel	7.5. Veiligheidsgordels
7.5.1. Veiligheid van de bevestigingen	7.5.2. Toestand van de gordels
7.5.3. Werking	
7.6. Wielblok(ken)	
7.7. Claxon	
7.8. Snelheidsmeter	
7.9. Tachograaf (aanwezigheid en verzegeling) — controleer de geldigheid van de tachograafplaat indien deze is voorgeschreven krachtens Verordening (EEG) nr. 3821/85 ⁽¹⁾ — controleer bij twijfel of de omtrek van de banden of de afmeting ervan overeenkomt met de gegevens op de tachograafplaat — waar mogelijk, controleer of de zegels van de tachograaf, en van alle andere eventuele voorzieningen ter bescherming van de verbindingen tegen bedrog, intact zijn	
7.10. Snelheidsbegrenzer — waar mogelijk, controleer of de snelheidsbegrenzer is geïnstalleerd, indien deze is voorgeschreven krachtens Richtlijn 92/6/EEG ⁽²⁾ — controleer de geldigheid van de snelheidsbegrenzerplaat — waar mogelijk, controleer of de zegels van de snelheidsbegrenzer, en van alle andere eventuele voorzieningen ter bescherming van de verbindingen tegen bedrog, intact zijn	
8. Overlastfactoren	8 Overlastfactoren
8.1. Geluid	8.1. Geluid

⁽¹⁾ Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer (PB nr. L 370 van 31. 12. 1985, blz. 8). Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 2479/95 van de Commissie (PB nr. L 256 van 26. 10. 1995, blz. 8).

⁽²⁾ Richtlijn 92/6/EEG van de Raad van 10 februari 1992 betreffende de installatie en het gebruik, in de Gemeenschap, van snelheidsbegrenzers in bepaalde categorieën motorvoertuigen (PB nr. L 57 van 2. 3. 1992, blz. 27).

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

8.2. Uitlaatemissies

8.2.1. Motorvoertuigen uitgerust met een motor met elektrische ontsteking (benzine)

- a) De uitlaatemissies worden niet geregeld door middel van een geavanceerd emissiebestrijdingssysteem zoals een gesloten driewegkatalysator met lambdasonde

1. Visuele inspectie van het uitlaatsysteem, teneinde na te gaan of er geen lekken zijn.
2. Visuele inspectie van het emissiebestrijdingssysteem, indien aanwezig, teneinde na te gaan of de noodzakelijke apparatuur aanwezig is.

Na een redelijke termijn voor het conditioneren van de motor, rekening houdend met de aanbevelingen van de voertuigconstructeur, dient het koolmonoxide (CO)-gehalte van de uitlaatgassen te worden gemeten bij stationair (onbelast) draaien van de motor.

Het maximaal toelaatbare CO-gehalte van de uitlaatgassen is het door de voertuigconstructeur opgegeven gehalte. Indien bedoeld gegeven niet beschikbaar is of de met de controle belaste instanties van de Lid-Staten besluiten het niet als een referentiewaarde te gebruiken, mag het CO-gehalte van de uitlaatgassen niet groter zijn dan:

- voor voertuigen die voor de eerste keer ingeschreven of in het verkeer gebracht zijn tussen de door de Lid-Staten vastgestelde datum waarop deze voertuigen voldaan moeten hebben aan Richtlijn 70/220/EEG ⁽¹⁾ en 1 oktober 1986: CO: 4,5 vol. %,
- voor voertuigen die na 1 oktober 1986 voor de eerste keer ingeschreven of in het verkeer gebracht zijn: CO: 3,5 vol. %.

- b) De uitlaatemissies worden geregeld door middel van een geavanceerd emissiebestrijdingssysteem zoals een gesloten driewegkatalysator met lambdasonde

1. Visuele inspectie van het uitlaatsysteem, teneinde na te gaan of er geen lekken zijn en of het systeem in al zijn onderdelen compleet is.
2. Visuele inspectie van het emissiebestrijdingssysteem, teneinde te verifiëren dat de noodzakelijke apparatuur aanwezig is.
3. Vaststelling van de doeltreffendheid van het emissiebestrijdingssysteem door meting van de lambdawaarde en van het CO-gehalte van de uitlaatgassen overeenkomstig punt 4 of overeenkomstig de door de constructeur aangegeven methode zoals opgetekend bij de typegoedkeuring. Daarbij dient rekening te worden gehouden met de door de voertuigconstructeur ten aanzien van iedere test aanbevolen periode voor het conditioneren van de motor.
4. Emissies ter hoogte van de uitlaatpijp — grenswaarden

- Meting bij stationair draaien:

Het maximaal toelaatbare CO-gehalte van de uitlaatgassen is het door de voertuigconstructeur opgegeven gehalte. Indien bedoeld gegeven niet beschikbaar is, mag de CO-grenswaarde van 0,5 vol. % niet worden overschreden.

- Meting bij opgevoerd toerental van ten minste 2 000 min⁻¹, met onbelaste motor:

CO-gehalte: niet groter dan 0,3 vol. %

Lambda: $1 \pm 0,03$ of in overeenstemming met de specificaties van de constructeur.

8.2.2. Motorvoertuigen uitgerust met een motor met compressieontsteking (dieselmotor)

Meting van de opaciteit van de uitlaatgassen geschiedt door middel van de vrije acceleratieproef (bij niet-belaste motor wordt het toerental opgevoerd van het stationair toerental tot het toerental waarbij de regelaar van de brandstoftoevoer in werking treedt). De opaciteit mag niet groter zijn dan die welke overeenkomstig Richtlijn 72/306/EEG ⁽²⁾ op de plaat is geregistreerd. Indien bedoeld gegeven niet beschikbaar is of de met de controle belaste instanties van de Lid-Staten besluiten het niet als een referentiewaarde te gebruiken, mogen met betrekking tot de absorptiecoëfficiënt de volgende grenswaarden niet worden overschreden:

- 2,5 m⁻¹ voor dieselmotoren met natuurlijke aanzuiging,
- 3,0 m⁻¹ voor dieselmotoren met drukvulling,

of gelijkwaardige waarden bij gebruik van een ander type apparaat dan voor de EG-goedkeuring wordt gebruikt.

Voertuigen die vóór 1 januari 1980 voor de eerste keer zijn ingeschreven of in het verkeer zijn gebracht behoeven aan deze voorwaarden niet te voldoen.

8.2.3. Controleapparatuur

Voor het controleren van de emissies van de voertuigen wordt gebruik gemaakt van apparatuur waarmee nauwkeurig kan worden nagegaan of aan de door de constructeur voorgeschreven of opgegeven grenswaarden wordt voldaan.

8.2.4. Mocht een voertuigtype bij de EG-goedkeuring niet kunnen voldoen aan de bij deze richtlijn vastgestelde grenswaarden, dan kunnen de Lid-Staten voor dit voertuigtype hogere grenswaarden vaststellen op basis van door de constructeur verstrekt bewijsmateriaal. Zij delen dit onmiddellijk mede aan de Commissie, die op haar beurt de andere Lid-Staten daarvan in kennis stelt.

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

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

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

BIJLAGE III

DEEL A

Ingetrokken richtlijnen

(zoals bedoeld in artikel 10)

Richtlijn 77/143/EEG van de Raad van 29 december 1976 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten inzake de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens, en de opeenvolgende wijzigingen:

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

DEEL B

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

BIJLAGE IV

CONCORDANTIETABEL Nr. 1

(dispositief)

Onderhavige richtlijn	77/143/EEG	88/449/EEG	91/225/EEG	91/328/EEG	92/54/EEG	92/55/EEG	94/23/EG
Artikel 1, lid 1	Artikel 1						
Artikel 1, lid 2	Artikel 2, lid 1						
Artikel 2	Artikel 4						
Artikel 3, lid 1, eerste alinea	Artikel 5, lid 1						
Artikel 3, lid 1, tweede alinea	Artikel 5, lid 2						
Artikel 3, lid 2	Artikel 5, lid 3						
Artikel 3, lid 3							Artikel 2
Artikel 4, lid 1	Artikel 2, lid 2						
Artikel 4, lid 2	Artikel 2, lid 3						
Artikel 4, lid 3							Artikel 4
Artikel 5 (eerste t/m zesde streepje)	Artikel 3						
Artikel 5 (zevende streepje)							
Artikel 6, lid 1	Artikel 7, lid 1	Artikel 1, lid 1					Artikel 3
Artikel 6, lid 2							
Artikel 7, leden 1 en 2			Artikel 1	Artikel 1, lid 1			

Onderhavige richtlijn	77/143/EEG	88/449/EEG	91/225/EEG	91/328/EEG	92/54/EEG	92/55/EEG	94/23/EG
Artikel 8, leden 1 t/m 4			Artikel 1	Artikel 3			
Artikel 9, lid 1							
Artikel 9, lid 2							
Artikel 10							
Artikel 11, lid 1	Artikel 6	Artikel 2, lid 1	Artikel 2, lid 1	Artikel 2, lid 1	Artikel 2, lid 1	Artikel 2, leden 1 t/m 3	Artikel 5, lid 1
Artikel 11, lid 2		Artikel 2, lid 2	Artikel 2, lid 2	Artikel 2, lid 2	Artikel 2, lid 2		Artikel 5, lid 2
Artikel 11, lid 3							
Artikel 12						Artikel 2, lid 4	
Artikel 13							

CONCORDANTIETABEL Nr. 2

(Categorie van aan de technische controle onderworpen voertuigen)

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

CONCORDANTIETABEL Nr. 3

(Categorie van aan de technische controle onderworpen voertuigen)

Onderhavige richtlijn	77/143/EEG	88/449/EEG	91/225/EEG	91/328/EEG	92/54/EEG	92/55/EEG	94/23/EG
Bijlage II (*)	Bijlage II						
Inleiding, eerste alinea	Inleiding, eerste alinea						
Inleiding, tweede alinea					Artikel 1, lid 1		
Inleiding, derde alinea					Artikel 1, lid 1		
Punt 1					Artikel 1, lid 1		
Punt 1.2							
Punt 1.2.1							Artikel 1
Punt 1.2.2							
Punt 1.3					Artikel 1, lid 1		
Punt 1.3.1							Artikel 1
Punt 1.3.2							
Punt 1.4					Artikel 1, lid 1		
Punt 1.4.1							Artikel 1
Punt 1.4.2							
Punt 1.5					Artikel 1, lid 1		
Punt 1.6							
Punt 2		Artikel 1, lid 3					
Punt 7.8							
Punt 7.9 (eerste t/m derde streepje)	Artikel 1, lid 3						
Punt 7.10 (eerste t/m derde streepje)							
Punt 8		Artikel 1, lid 3					
Punt 8.1							
Punt 8.2						Artikel 1, lid 1	
Punt 8.2.4							
Punt 8.3		Artikel 1, lid 3					
Punt 10.2							

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