

Dieses Dokument ist lediglich eine Dokumentationsquelle, für deren Richtigkeit die Organe der Gemeinschaften keine Gewähr übernehmen

► **B**

RICHTLINIE 96/96/EG DES RATES

vom 20. Dezember 1996

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

(ABl. L 46 vom 17.2.1997, S. 1)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
► <u>M1</u>	Richtlinie 1999/52/EG der Kommission vom 26. Mai 1999	L 142	26	5.6.1999
► <u>M2</u>	Richtlinie 2001/9/EG der Kommission vom 12. Februar 2001	L 48	18	17.2.2001
► <u>M3</u>	Richtlinie 2001/11/EG der Kommission vom 14. Februar 2001	L 48	20	17.2.2001
► <u>M4</u>	Richtlinie 2003/27/EG der Kommission vom 3. April 2003	L 90	41	8.4.2003
► <u>M5</u>	Verordnung (EG) Nr. 1882/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. September 2003	L 284	1	31.10.2003

Berichtigt durch:

► **C1** Berichtigung, ABl. L 67 vom 12.3.2009, S. 95 (96/96/EG)



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 ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽²⁾,

gemäß dem Verfahren des Artikels 189c des Vertrags ⁽³⁾,

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 ⁽⁴⁾ 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.

⁽¹⁾ ABl. Nr. C 193 vom 4.7.1996, S. 5 und 31.

⁽²⁾ ABl. Nr. C 39 vom 12.2.1996, S. 24.

⁽³⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 29. Februar 1996 (ABl. Nr. C 78 vom 18.3.1996, S. 27), gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 18. Juni 1996 (ABl. Nr. C 248 vom 26.8.1996, S. 49) und Beschluß des Europäischen Parlaments vom 24. Oktober 1996 (ABl. Nr. C 347 vom 18.11.1996).

⁽⁴⁾ ABl. Nr. L 47 vom 18.2.1977, S. 47. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 94/23/EG der Kommission (ABl. Nr. L 147 vom 14.6.1994, S. 6).

▼B

- (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 Schwelldauer usw. festzulegen.
- (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⁽¹⁾ 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.

⁽¹⁾ 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).

▼B

- (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 ⁽¹⁾ schreibt den Einbau und die Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft vor.
- (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.

⁽¹⁾ 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).

▼B

- (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 —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

KAPITEL I

Allgemeine Bestimmungen*Artikel 1*

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

▼B

auf ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge den Anforderungen dieser Richtlinie entspricht.

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 außergewöhnlichen 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,

▼B

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.

▼M5*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 (nachstehend „Ausschuss“ genannt) unterstützt.

(2) Wird auf diesen Artikel Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG ⁽¹⁾ unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf drei Monate festgesetzt.

(3) Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

▼B*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 Ge-

⁽¹⁾ Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse (ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23).

▼B

schwindigkeitsbegrenzer 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.



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 ⁽¹⁾ genügen.

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

▼ B

<i>Prüfpunkte</i>	<i>Mängel</i>
	<ul style="list-style-type: none"> — Verbindungen locker oder Leckage im System — Funktion ungenügend
1.1.6 Feststellbremse, -bremshebel, -ratsche	<ul style="list-style-type: none"> — Feststellratsche hält nicht ausreichend — übermäßiger Verschleiß an Hebel-lagerung oder an Ratschenvorrichtung — übermäßiger Hebelweg infolge falscher Einstellung
1.1.7 Bremsventile (Fußventile, Druckregler, Regelventile usw.)	<ul style="list-style-type: none"> — beschädigt, übermäßiger Luftaustritt — übermäßiger Ölaustritt aus Kompressor — unsicher befestigt/unsachgemäß montiert — Austritt von Hydraulikbremsflüssigkeit
1.1.8 Kupplungsköpfe für Anhängerbremsen	<ul style="list-style-type: none"> — Absperrhähne oder selbstabsperrendes Kupplungskopfventil schadhaft — unsicher befestigt/unsachgemäß montiert — übermäßige Leckage
1.1.9 Energievorratsbehälter, Druckluftbehälter	<ul style="list-style-type: none"> — beschädigt, korrodiert, undicht — Entwässerungseinrichtung ohne Funktion — unsicher befestigt/unsachgemäß montiert
1.1.10 Bremskraftverstärker, Hauptbremszylinder (hydraulische Anlagen)	<ul style="list-style-type: none"> — Bremskraftverstärker schadhaft oder ohne Wirkung — Hauptbremszylinder schadhaft oder undicht — Hauptbremszylinder unsicher befestigt — Bremsflüssigkeitsvorrat unzureichend — Abdeckung für Ausgleichsbehälter des Hauptbremszylinders fehlt — Bremsflüssigkeitswarnlicht leuchtet oder ist defekt — Warnanzeige für Bremsflüssigkeitsstand arbeitet fehlerhaft
1.1.11 Bremsleitungen	<ul style="list-style-type: none"> — Ausfall- oder Bruchgefahr — undichte Leitungen oder Kupplungskopfanschlüsse — beschädigt oder übermäßig korrodiert — falsche Verlegung

▼B

<i>Prüfpunkte</i>	<i>Mängel</i>
1.1.12 Bremsschläuche	<ul style="list-style-type: none"> — Ausfall- oder Bruchgefahr — Beschädigung, Scheuerstellen, Bremsschläuche zu kurz, verdreht eingebaut — undichte Schläuche oder Anschlüsse — Ausbeulung des Schlauchs unter Druck — Porosität
1.1.13 Bremsbeläge, -klötze	<ul style="list-style-type: none"> — übermäßiger Verschleiß — verschmutzt (Öl, Fett usw.)
1.1.14 Bremstrommeln, Bremsscheiben	<ul style="list-style-type: none"> — übermäßiger Verschleiß, übermäßige Riefenbildung, Risse, ungenügend gesichert oder gebrochen — Bremstrommeln oder Bremsscheiben verschmutzt (Öl, Fett usw.) — Bremsträger ungenügend gesichert
1.1.15 Bremsseile, Bremszugstangen, Bremshebel, Bremsgestänge	<ul style="list-style-type: none"> — Seile beschädigt, verknotet — übermäßiger Verschleiß oder übermäßige Korrosion — Seil- oder Zugstangenverbindung ungenügend gesichert — Seilführung schadhaft — Beeinträchtigungen der Freigängigkeit der Bremsanlage — übermäßige Hebel-, Zugstangen- oder Gestängewege infolge falscher Einstellung oder übermäßigen Verschleißes
1.1.16 Zugspaneinrichtungen (einschließlich Federspeicherbremsen oder hydraulische Radbremszylinder)	<ul style="list-style-type: none"> — gerissen oder beschädigt — undicht — unsicher befestigt/unsachgemäß montiert — übermäßig korrodiert — übermäßiger Weg des Betätigungskolbens oder der Membrane — Staubschutz fehlt oder ist übermäßig beschädigt
1.1.17 Bremskraftregler	<ul style="list-style-type: none"> — Gestänge defekt — falsch eingestellt — festgefressen, unwirksam — fehlt
1.1.18 Automatische Gestängesteller	<ul style="list-style-type: none"> — festgefressen oder zu großer Weg infolge übermäßigen Verschleißes oder falscher Einstellung — schadhaft

▼B

<i>Prüfpunkte</i>	<i>Mängel</i>
1.1.19 Retarder (soweit vorhanden oder erforderlich)	<ul style="list-style-type: none"> — unsichere Verbindungen oder Befestigungen — schadhaft
1.2 Betriebsbremse, Wirkung und Wirksamkeit	
1.2.1 Wirkung (schrittweise Steigerung bis zur maximalen Bremskraft)	<ul style="list-style-type: none"> — nicht vorhandene oder ungenügende Bremskraft an einem oder mehreren Rädern — 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 — Bremskraft nicht abstufbar (Rupfen) — Verlustzeit der Bremse an einem der Räder zu lang — übermäßige Bremskraftschwankungen aufgrund verzogener Scheiben oder unrunder Trommeln
1.2.2 Wirksamkeit	<ul style="list-style-type: none"> — 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 % ⁽²⁾ Gruppe 2: 43 % ⁽³⁾ Gruppe 3: 40 % ⁽⁴⁾ Gruppe 4: 50 % Gruppe 5: 45 % ⁽⁵⁾ Gruppe 6: 50 % oder die Bremskraft liegt unter den vom Fahrzeughersteller für die Fahrzeugachse ⁽⁶⁾ festgelegten Bezugswerten
1.3 Hilfsbremse, Wirkung und Wirksamkeit (falls getrennte Anlage)	
1.3.1 Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> — Bremse einseitig ohne Wirkung — Bremskraft an einem Rad 70 % der größten an einem anderen Rad derselben Achse gemessenen Bremskraft — Bremskraft nicht abstufbar (Rupfen) — automatische Bremsanlagen bei Anhängern unwirksam

▼ **B**

<i>Prüfpunkte</i>	<i>Mängel</i>
1.3.2 Wirksamkeit	— für alle Fahrzeuggruppen eine Abbremswirkung von weniger als 50 % ⁽⁷⁾ der Wirkung der Betriebsbremse gemäß 1.2.2, bezogen auf die zulässige Höchstmasse, oder, im Falle von Sattelanhängern, auf die Summe der zulässigen Achslasten
1.4 Feststellbremse, Wirkung und Wirksamkeit	
1.4.1 Wirkung	— Bremse einseitig ohne Wirkung
1.4.2 Wirksamkeit	— 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
1.5 Retarder oder Motorbremse	— Bremskraft nicht abstufbar (Retarder) — schadhaft
1.6 Blockierverhinderer	— Warneinrichtung arbeitet fehlerhaft — schadhaft

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ 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 71/230/EWG in der Fassung der Richtlinie 88/194 (EWG der Kommission (ABl. Nr. L 92 vom 9.4.1988, S. 47))).

⁽³⁾ 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.

⁽⁴⁾ 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.

⁽⁵⁾ 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.

⁽⁶⁾ 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.

⁽⁷⁾ 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/s².

▼B

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

▼C1

2 Lenkvorrichtung und Lenkrad	2 Lenkvorrichtung
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 Sichtverhältnisse	3 Sichtverhältnisse
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
4 Leuchten, Rückstrahler und sonstige elektrische Anlagen	4 Beleuchtungseinrichtungen
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	4.2.4 Rückfahrcheinwerfer
4.2.5 Nebelleuchten	4.2.6 Beleuchtung für das hintere Kennzeichen
4.2.7 Rückstrahler	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	

▼B

FAHRZEUGE DER FAHRZEUGGRUPPEN 1, 2 UND 3	FAHRZEUGE DER FAHRZEUGGRUPPEN 4, 5 UND 6
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	
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	
5 Achsen, Räder, Reifen und Aufhängungen	5 Achsen, Räder, Reifen und Aufhängungen
5.1 Achsen	5.1 Achsen
5.2 Räder und Reifen	5.2 Räder und Reifen
5.3 Aufhängungen	5.3 Aufhängungen
6 Fahrgestell, am Fahrgestell befestigte Teile	6 Fahrgestell, am Fahrgestell befestigte Teile
6.1 Fahrgestell oder Fahrgestellrahmen und daran befestigte Teile	6.1 Fahrgestell oder Fahrgestellrahmen und daran befestigte Teile
6.1.1 Allgemeiner Zustand	6.1.1 Allgemeiner Zustand
6.1.2 Abgasführungen und Schalldämpfer	6.1.2 Abgasführungen und Schalldämpfer
6.1.3 Kraftstoffbehälter und -leitungen	6.1.3 Kraftstoffbehälter und -leitungen
6.1.4 Abmessungen und Zustand des Unterfahrschutzes bei Lastkraftwagen	6.1.4 Halterung des Ersatzrades
6.1.5 Halterung des Ersatzrades	6.1.5 Sicherheit der Kupplung (falls eingebaut)
6.1.6 Kupplung am ziehenden Fahrzeug, Anhänger und Sattelanhänger	
6.2 Führerhaus und Karosserie	6.2 Karosserie

▼B

FAHRZEUGE DER FAHRZEUGGRUPPEN 1, 2 UND 3	FAHRZEUGE DER FAHRZEUGGRUPPEN 4, 5 UND 6
6.2.1 Allgemeiner Zustand	6.2.1 Zustand der Struktur
6.2.2 Befestigung	6.2.2 Türen und Schlösser
6.2.3 Türen und Schlösser	
6.2.4 Boden	
6.2.5 Fahrersitz	
6.2.6 Trittstufen	
7 Sonstige Ausstattungen	7 Sonstige Ausstattungen
7.1 Sicherheitsgurte	7.1 Befestigung des Fahrersitzes
7.2 Feuerlöscher	7.2 Befestigung der Batterie
7.3 Schlösser und Diebstahlsicherungen	7.3 Einrichtung für Schallzeichen
7.4 Warndreieck	7.4 Warndreieck
▼C1	
7.5 Verbandskasten	7.5 Sicherheitsgurte 7.5.1 Sicherheit des Einbaus 7.5.2 Zustand der Gurte 7.5.3 Betrieb
▼B	
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 (1) — 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 (2) eingebaut ist — Überprüfung der Gültigkeit des Einbauschildes des Geschwindigkeitsbegrenzers — falls durchführbar, ist zu überprüfen, ob die Verplombung des Geschwindigkeitsbegrenzers und ggf.	

▼ **B**

FAHRZEUGE DER FAHRZEUGGRUPPEN 1, 2 UND 3	FAHRZEUGE DER FAHRZEUGGRUPPEN 4, 5 UND 6
sonstige Sicherungseinrichtungen der Anschlüsse gegen unbefugte Eingriffe unversehrt sind	
► M4 — falls durchführbar, ist zu überprüfen, ob der Geschwindigkeitsbegrenzer verhindert, dass die in den Artikeln 2 und 3 der Richtlinie 92/6/EWG genannten Fahrzeuge diese vorgegebenen Werte überschreiten ◀	
8 Umweltbelästigungen	8 Umweltbelästigungen
8.1 Lärmentwicklung	8.1 Lärmentwicklung
<p>(¹) 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).</p> <p>(²) 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).</p>	
FAHRZEUGE DER FAHRZEUGGRUPPEN 1, 2, 3, 4, 5 UND 6	

▼ **M4**

8.2. Auspuffabgase

8.2.1. Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor (mit Benzin betrieben)

a) Wenn die Emissionen nicht durch eine moderne Abgasreinigungsanlage wie einen Dreiwege-Katalysator mit Lambdasonde verringert werden:

1. Sichtprüfung der Auspuffanlage auf Vollständigkeit, ordnungsgemäßen Zustand und Dichtheit.
2. Sichtprüfung der vom Hersteller eingebauten Emissionsminderungseinrichtung auf Vollständigkeit, ordnungsgemäßen Zustand und Dichtheit.

Nach einer angemessenen (den Empfehlungen des Fahrzeugherstellers entsprechenden) Warmlaufzeit des Motors Messung des Kohlenmonoxid-Gehalts (CO) der Abgase im Leerlauf (ohne Last).

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

- i) 4,5 Vol.-% bei Fahrzeugen, die zwischen dem Zeitpunkt, ab dem die Mitgliedstaaten für diese Fahrzeuge die Übereinstimmung mit der Richtlinie 70/220/EWG (¹) vorgeschrieben haben, und dem 1. Oktober 1986 erstmals zugelassen bzw. in Betrieb genommen wurden;
- ii) 3,5 Vol.-% bei Fahrzeugen, die nach dem 1. Oktober 1986 erstmals zugelassen bzw. in Betrieb genommen wurden.

b) Wenn die Emissionen durch eine moderne Abgasreinigungsanlage wie einen Dreiwege-Katalysator mit Lambdasonde verringert werden:

1. Sichtprüfung der Auspuffanlage auf Vollständigkeit, ordnungsgemäßen Zustand und Dichtheit.
2. Sichtprüfung der vom Hersteller eingebauten Emissionsminderungseinrichtung auf Vollständigkeit, ordnungsgemäßen Zustand und Dichtheit.

(¹) ABl. L 76 vom 9.3.1970, S. 1.

▼M4

3. Ermittlung der Wirksamkeit der Abgasreinigungsanlage durch Messung des Lambdawerts und des CO-Gehalts der Abgase gemäß Nummer 4 oder gemäß den sonstigen vom Fahrzeughersteller angegebenen, bei der Erteilung der Typgenehmigung genehmigten Verfahren. Für jede Prüfung wird der Motor nach den Empfehlungen des Fahrzeugherstellers konditioniert.

4. Emissionen am Auspuff — Grenzwerte

Der CO-Gehalt der Abgase darf höchstens dem vom Fahrzeughersteller angegebenen Wert entsprechen. Liegen hierzu keine Angaben vor, so darf der CO-Gehalt der Abgase folgende Werte nicht überschreiten:

- i) Messungen bei Leerlauf des Motors:

Der zulässige CO-Gehalt der Abgase darf 0,5 Vol.-% nicht überschreiten; bei Fahrzeugen, für die die Typgenehmigung gemäß den Grenzwerten in Zeile A der Tabelle in Anhang I Abschnitt 5.3.1.4 der Richtlinie 70/220/EG in der geänderten Fassung der Richtlinie 98/69/EG⁽¹⁾ oder in später geänderten Fassungen erteilt wurde, darf der CO-Gehalt 0,3 Vol.-% nicht überschreiten. Ist Übereinstimmung mit der Richtlinie 70/220/EG in der geänderten Fassung der Richtlinie 98/69/EG nicht gegeben, so gelten die vorstehend genannten Bestimmungen für Fahrzeuge, die nach dem 1. Juli 2002 erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen wurden;

- ii) Messungen bei erhöhter Leerlaufdrehzahl (ohne Last) von mindestens 2 000 min⁻¹:

Der CO-Gehalt darf höchstens 0,3 Vol.-% betragen; bei Fahrzeugen, für die die Typgenehmigung gemäß den Grenzwerten in Zeile A oder Zeile B der Tabelle in Anhang I Abschnitt 5.3.1.4. der Richtlinie 70/220/EG in der geänderten Fassung der Richtlinie 98/69/EG oder in später geänderten Fassungen erteilt wurde, darf der CO-Gehalt 0,2 Vol.-% nicht überschreiten. Ist Übereinstimmung mit der Richtlinie 70/220/EG in der geänderten Fassung der Richtlinie 98/69/EG nicht gegeben, so gelten die vorstehend genannten Bestimmungen für Fahrzeuge, die nach dem 1. Juli 2002 erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen wurden.

Lambda: $1 \pm 0,03$ oder gemäß Herstellerangaben;

- iii) Bei gemäß der Richtlinie 70/220/EWG (in der geänderten Fassung der Richtlinie 98/69/EG und späteren Fassungen) mit On-Board-Diagnosesystemen (OBD) ausgerüsteten Kraftfahrzeugen können die Mitgliedstaaten alternativ zu der unter i) genannten Prüfung das ordnungsgemäße Funktionieren des Abgassystems durch das angemessene Ablesen des OBD-Geräts bei gleichzeitiger Prüfung des ordnungsgemäßen Funktionierens des OBD-Systems feststellen.

8.2.2. Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor (Dieselmotor)

- a) Messung der Abgastrübung bei Beschleunigung (ohne Last) von der Leerlauf- bis zur Abregeldrehzahl, wobei sich der Gangschalthebel in neutraler Stellung befindet und die Kupplung betätigt wird.

- b) Vorkonditionierung des Fahrzeugs:

1. Die Fahrzeuge können ohne Konditionierung geprüft werden. Aus Sicherheitsgründen sollte der Motor aber betriebswarm und in ordnungsgemäßem mechanischen Zustand sein.
2. Außer gemäß Buchstabe d) Unterabsatz 5 darf die Prüfung für kein Fahrzeug als nicht bestanden gewertet werden, das nicht wie folgt konditioniert wurde:

- i) Der Motor hat die volle Betriebstemperatur erreicht, z. B. hat er bei Messung der Motoröltemperatur mit einem Fühler im Messstabrohr mindestens 80 °C oder eine darunter liegende übliche Betriebstemperatur, oder die Motorblocktemperatur entspricht bei Messung der Infrarotstrahlung mindestens einer gleich hohen Temperatur. Ist diese Messung aufgrund der Fahr-

⁽¹⁾ ABl. L 350 vom 28.12.1998, S. 1.

▼ **M4**

zeugkonfiguration nicht durchführbar, so kann die normale Betriebstemperatur des Motors auf andere Weise, z. B. durch die Inbetriebsetzung des Motorgebläses, erreicht werden.

- ii) Das Abgassystem wird mit mindestens drei Beschleunigungszyklen von der Leerlaufdrehzahl bis zur Abregeldrehzahl oder mit einem gleichwertigen Verfahren durchgespült.

c) Prüfverfahren:

1. Sichtprüfung der vom Hersteller eingebauten Emissionsminderungseinrichtung auf Vollständigkeit, ordnungsgemäßen Zustand und Dichtheit.
2. Der Motor und ein etwa vorhandener Lader müssen vor dem Beginn des Beschleunigungszyklus die Leerlaufdrehzahl erreicht haben. Bei schweren Dieselmotoren ist dazu mindestens 10 Sekunden nach Lösen des Fahrpedals zu warten.
3. Zur Einleitung des Beschleunigungszyklus muss das Fahrpedal schnell (in weniger als einer Sekunde) und anhaltend, jedoch nicht gewaltsam vollständig herabgedrückt werden, um eine maximale Förderarbeit der Injektionspumpe zu erzielen.
4. Bei jedem Beschleunigungszyklus muss der Motor die Abregeldrehzahl bzw. bei Fahrzeugen mit Automatikgetriebe die vom Hersteller angegebene Drehzahl und — wenn diese Angabe nicht vorliegt — zwei Drittel der Abregeldrehzahl erreichen, bevor das Fahrpedal gelöst wird. Dies kann überprüft werden, indem z. B. die Motordrehzahl überwacht oder das Fahrpedal ab der anfänglichen Betätigung bis zum Lösen lange genug betätigt wird, was bei Fahrzeugen der Klassen 1 und 2 des Anhangs 1 mindestens zwei Sekunden betragen sollte.

d) Grenzwerte:

1. Die Trübung darf den vom Fahrzeughersteller gemäß der Richtlinie 72/306/EWG ⁽¹⁾ auf dem Kennzeichen angegebenen Wert nicht überschreiten.
2. Liegen hierzu keine Angaben vor oder entscheiden die Prüfstellen in den Mitgliedstaaten, diese nicht als Referenzwerte zu verwenden, so darf die Trübung den vom Fahrzeughersteller angegebenen Wert nicht überschreiten bzw. dürfen beim Absorptionsbeiwert folgende Werte nicht überschritten werden:

höchster Absorptionsbeiwert bei:

- Saugmotoren = 2,5 m⁻¹;
- Turbomotoren = 3,0 m⁻¹;
- ein Grenzwert von 1,5 m⁻¹ gilt für folgende Fahrzeuge, für die die Typgenehmigung erteilt wurde gemäß den Grenzwerten in
 - a) Zeile B der Tabelle in Anhang I Abschnitt 5.3.1.4. der Richtlinie 70/220/EWG in der geänderten Fassung der Richtlinie 98/69/EG (Leichte Nutzfahrzeuge Diesel-Euro4),
 - b) Zeile B1 der Tabelle in Anhang I Abschnitt 6.2.1 der Richtlinie 88/77/EWG in der geänderten Fassung der Richtlinie 1999/96/EG ⁽²⁾ (Schwere Nutzfahrzeuge Diesel-Euro4),
 - c) Zeile B2 der Tabelle in Anhang I Abschnitt 6.2.1 der Richtlinie 88/77/EWG in der geänderten Fassung der Richtlinie 1999/96/EG (Schwere Nutzfahrzeuge Diesel-Euro5),
 - d) Zeile C der Tabelle in Anhang I Abschnitt 6.2.1 der Richtlinie 88/77/EWG in der geänderten Fassung der Richtlinie 1999/96/EG (Schwere Nutzfahrzeuge — EEV),

oder den Grenzwerten in später geänderten Fassungen der Richtlinie 70/220/EG in der geänderten Fassung der Richtlinie 98/69/EG oder den Grenzwerten in später geänderten Fassungen der Richtlinie 88/77/EWG in der geänderten Fassung der Richtlinie 1999/96/EG oder entsprechenden Werte

⁽¹⁾ ABl. L 190 vom 20.8.1972, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 44 vom 16.2.2000, S. 1.

▼ **M4**

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

Ist Übereinstimmung mit Anhang I Abschnitt 5.3.1.4 der Richtlinie 70/220/EG in der geänderten Fassung der Richtlinie 98/69/EG oder Anhang I Abschnitt 6.2.1 der Richtlinie 88/77/EWG in der geänderten Fassung der Richtlinie 1999/96/EG nicht gegeben, so gelten die vorstehend genannten Bestimmungen für Fahrzeuge, die nach dem 1. Juli 2008 erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen wurden.

3. Diese Vorschriften gelten nicht für Fahrzeuge, die vor dem 1. Januar 1980 erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen wurden.
4. Die Prüfung ist nur dann als nicht bestanden zu werten, wenn das arithmetische Mittel von mindestens drei Beschleunigungszyklen den Grenzwert überschreitet. Bei der Berechnung dieses Wertes werden Messungen, die erheblich vom gemittelten Messwert abweichen, oder das Ergebnis anderer statistischer Berechnungen, die die Streuung der Messungen berücksichtigen, außer Acht gelassen. Die Mitgliedstaaten können die Zahl der durchzuführenden Prüfzyklen begrenzen.
5. Um unnötige Prüfungen zu vermeiden, können die Mitgliedstaaten abweichend von den Bestimmungen von Nummer 8.2.2 Buchstabe d) Unterabsatz 4 die Prüfung eines Fahrzeugs als nicht bestanden werten, dessen Messwerte nach weniger als drei Beschleunigungszyklen oder nach den Spülzyklen (oder gleichwertigen Verfahren) gemäß Nummer 8.2.2 Buchstabe b) Unterabsatz 2 Ziffer ii) die Grenzwerte erheblich überschreiten. Desgleichen können die Mitgliedstaaten, um Prüfungen zu vermeiden, abweichend von den Bestimmungen von Nummer 8.2.2 Buchstabe d) Unterabsatz 4 die Prüfung eines Fahrzeugs als bestanden werten, dessen Messwerte nach weniger als drei Beschleunigungszyklen oder nach den Spülzyklen (oder gleichwertigen Verfahren) gemäß Nummer 8.2.2 Buchstabe b) Unterabsatz 2 Ziffer ii) die Grenzwerte erheblich unterschreiten.

8.2.3. Prüfgeräte

Mit den Prüfgeräten, die zur Überprüfung der Fahrzeugemissionen eingesetzt werden, muss sich genau feststellen lassen, ob Fahrzeug die vorgeschriebenen bzw. vom Hersteller angegebenen Grenzwerte eingehalten werden.

- 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.

▼ **B**

FAHRZEUGE DER FAHRZEUGGRUPPEN 1, 2 UND 3	FAHRZEUGE DER FAHRZEUGGRUPPEN 4, 5 UND 6
8.3 Funkenstörung	
9 Zusätzliche Untersuchungen für Fahrzeuge, die der Fahrgastbeförderung dienen	
9.1 Notausstieg(e) (einschließlich Hammer zum Einschlagen der Scheiben), Notausstiegshinweisschilder	
9.2 Heizung	
9.3 Lüftung	
9.4 Ausstattung der Sitze	
9.5 Innenbeleuchtung	

▼B

FAHRZEUGE DER FAHRZEUGGRUP- PEN 1, 2 UND 3	FAHRZEUGE DER FAHRZEUGGRUP- PEN 4, 5 UND 6
10 Identifizierung des Fahrzeugs	10 Identifizierung des Fahrzeugs
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)	22. Juni 1993	1. Januar 1994
für Fahrzeuge gemäß Abschnitt 8.2.1 Buchstabe a) des Anhangs II		1. Januar 1996
für Fahrzeuge gemäß Abschnitt 8.2.2 des Anhangs II		1. Januar 1997
für Fahrzeuge gemäß Abschnitt 8.2.1 Buchstabe b) des Anhangs II		
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 3 Absatz 3							Artikel 2
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	Artikel 1					
	Absatz 1	Absatz 1		Artikel 1			Artikel 3
Artikel 6 Absatz 2				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 1						
Fahrzeuggruppe 2	Fahrzeuggruppe 2						
Fahrzeuggruppe 3	Fahrzeuggruppe 3						
Fahrzeuggruppe 4	Fahrzeuggruppe 4						
Fahrzeuggruppe 5		Artikel 1 Absatz 2					
Fahrzeuggruppe 6				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				Artikel 1 Absatz 1		
Einleitungssatz 2					Artikel 1 Absatz 1		
Einleitungssatz 3					Artikel 1 Absatz 1		
Abschnitt 1							Artikel 1
Abschnitt 1.2							
Abschnitt 1.2.1					Artikel 1 Absatz 1		
Abschnitt 1.2.2					Artikel 1 Absatz 1		
Abschnitt 1.3							
Abschnitt 1.3.1							
Abschnitt 1.3.2							
Abschnitt 1.4							
Abschnitt 1.4.1					Artikel 1 Absatz 1		Artikel 1
Abschnitt 1.4.2					Artikel 1 Absatz 1		
Abschnitt 1.5							
Abschnitt 1.6					Artikel 1 Absatz 1		Artikel 1
Abschnitt 2		Artikel 1 Absatz 3					
Abschnitt 7.8							
Abschnitt 7.9	Artikel 1 Absatz 3						
(Titel)							
(1.—3. Gedankenstrich)							
Abschnitt 7.10							
(1.—3. Gedankenstrich)							
Abschnitt 8		Artikel 1 Absatz 3					
Abschnitt 8.1							



Diese Richtlinie	77/143/EWG	88/449/EWG	91/225/EWG	91/328/EWG	92/54/EWG	92/55/EWG	94/23/EG
Abschnitt 8.2 Abschnitt 8.2.4 Abschnitt 8.3 Abschnitt 10.2		Artikel 1 Absatz 3				Artikel 1 Absatz 1	

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