KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

KOM(91) 243 endg.

Brüssel, den 4. Juli 1991

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES RATES

ZUR ÄNDERUNG DER RICHTLINIE 77/143/EWG ZUR ANGLEICHUNG DER RECHTSVORSCHRIFTEN DER MITGLIEDSTAATEN ÜBER DIE TECHNISCHE ÜBERWACHUNG DER KRAFTFAHRZEUGE UND KRAFTFAHRZEUGANHÄNGER

(BREMSEN)

(von der Kommission vorgelegt)

Begründung

Allgemeines

Derzeitige Situation

Die Richtlinie 77/143/EWG(1), geändert durch die Richtlinie 88/449/EWG(2), betrifft die technische Überwachung von Lastfahrzeugen, Kraftomnibussen, Anhängern, Sattelanhängern, Taxis und Krankenkraftwagen.

Sie nennt die Überprüfungsintervalle und die Punkte, auf die sich die Überprüfung erstrecken muß.

Da in der Richtlinie 77/143/EWG keine Standardkriterien für die zu prüfenden Punkte enthalten sind, müssen gemeinsame Mindestprüfnormen aufgestellt werden, um gemeinschaftsweit ein einheitliches Maß an Sicherheit und Umweltfreundlichkeit zu gewährleisten.

In der kürzlich vom Rat erlassenen Richtlinie 91/225/EWG(3) zur Änderung der Richtlinie 77/143/EWG wird festgelegt, wie der Rat die erforderlichen Einzelrichtlinien zur Überprüfung der in Anhang II der Richtlinie 77/143/EWG genannten Punkte erläßt. Gleichzeitig wird darin ein Technischer Ausschuß eingesetzt und so der Kommission das Mandat erteilt, Maßnahmen zur Anpassung der technischen Bestimmungen an den Fortschritt zu ergreifen.

Mit diesem Vorschlag würde Anhang II der Richtlinie 77/143/EWG, geändert durch die Richtlinie 88/449/EWG, dahingehend geändert, daß eine bessere Definition der zu prüfenden Punkte der Bremsausrüstung erreicht wird und gleichzeitig (objektive und subjektive) Mängelkriterien festgelegt werden.

---

(1) ABl. Nr. L 47 vom 18.2.1977, S. 47.

(2) ABl. Nr. L 222 vom 12.8.1988, S. 10.

(3) ABl. Nr. L 103 vom 23.4.1991, S. 3.

Anwendungsbereich des Vorschlags

Die Richtlinie 77/143/EWG, geändert durch die Richtlinie 88/449/EWG, gilt für schwere und leichte Nutzfahrzeuge (sowie für Taxis und Krankenkraftwagen), jedoch nicht für Personenkraftwagen. Diesen ist ein Änderungsvorschlag KOM(86)214(4) gewidmet, durch dessen Annahme sichergestellt würde, daß sämtliche Kraftfahrzeuge, sowohl Personenkraftwagen als auch Nutzfahrzeuge, der erforderlichen technischen Überwachung unterzogen werden.

Die unter die ursprüngliche Richtlinie 77/143/EWG fallenden Fahrzeuge sind ein Jahr nach der ersten Benutzung und dann jährlich zu untersuchen (1,1,1,1 usw.). Die Untersuchungsintervalle für Fahrzeuge, die Gegenstand der Änderungsrichtlinie 88/449/EWG sind (leichte Lastfahrzeuge), betragen vier Jahre nach der ersten Benutzung und dann jeweils zwei Jahre (4,2,2,2 usw.). Nach dem Vorschlag KOM(86)214 würden Personenkraftwagen erstmals drei, danach fünf Jahre nach der ersten Benutzung und ab dann jährlich untersucht werden (3,2,1,1,1 usw.).

In den derzeitigen Verfahren der Mitgliedstaaten zur technischen Überwachung sind die zu prüfenden Punkte und die Kriterien für Mängel entsprechend Anhang II weitgehend enthalten. Für diejenigen Mitgliedstaaten jedoch, die entsprechende Überwachungsverfahren für leichtere Kraftfahrzeuge (sowohl Personenkraftwagen als auch Nutzfahrzeuge) noch einzuführen haben, bietet der technische Anhang eine Richtschnur für einen annehmbaren Mindeststandard auf diesem sicherheitsrelevanten Gebiet. Angestrebt wird eine hinreichende Gewähr dafür, daß sich die Fahrzeuge gemeinschaftsweit in verkehrssicherem Zustand befinden.

(4) ABl. Nr. C 133 vom 31.5.1986, S. 3.

VORSCHLAG FÜR EINE RICHTLINIE DES RATES ZUR ÄNDERUNG DER RICHTLINIE 77/143/EWG ZUR ANGLEICHUNG DER RECHTSVORSCHRIFTEN DER MITGLIEDSTAATEN ÜBER DIE TECHNISCHE ÜBERWACHUNG DER KRAFTFAHRZEUGE UND KRAFTFAHRZEUGANHÄNGER (BREMSEN)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN -

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

auf Vorschlag der Kommission(1),

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments(2),

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses(3),

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Richtlinie 77/143/EWG des Rates(4), geändert durch die Richtlinie 88/449/EWG(5), sieht eine regelmäßige technische Überwachung nur für bestimmte Straßenfahrzeuge (Kraftomnibusse, schwere und leichte Lastfahrzeuge, schwere Anhänger und Sattelanhänger, Taxis und Krankenkraftwagen), nicht aber für Personenkraftwagen vor.

In der Richtlinie 91/225/EWG(6) wird festgelegt, wie der Rat die erforderlichen Einzelrichtlinien zur Überprüfung der in Anhang II der Richtlinie 77/143/EWG genannten Punkte erläßt, sowie ein Technischer Ausschuß eingesetzt und so der Kommission das Mandat erteilt, Maßnahmen zur Anpassung der technischen Bestimmungen an den Fortschritt zu erlassen.

---

(1) ABl. Nr. C ...
(2) ABl. Nr. C ...
(3) ABl. Nr. C ...
(4) ABl. Nr. L 47 vom 18.2.1977, S. 47.
(5) ABl. Nr. L 222 vom 12.8.1988, S. 10.
(6) ABl. Nr. L 103 vom 23.4.1991. S. 3.

Alle Mitgliedstaaten haben Verfahren zur Überprüfung der Bremsausrüstung von schweren Nutzfahrzeugen festgelegt.

Mehrere Mitgliedstaaten haben außerdem zur Überprüfung leichterer Fahrzeuge, darunter Personenkraftwagen, eigene Vorschriften, die mit dem in diesem Vorschlag skizzierten Verfahren in Einklang stehen.

Eine Bewertung der bei Erteilung der Betriebserlaubnis angewendeten Verfahren zur Überprüfung der Bremsausrüstung bei allen Fahrzeugtypen zeigt, daß die Anwendung der gleichen Verfahren im Rahmen der technischen Überwachung nicht realistisch ist.

Ziel der Normen für die technische Überwachung von im Verkehr befindlichen Fahrzeugen sollte es sein, deren Wartungszustand und die Einhaltung der für die Betriebserlaubnis geforderten Leistungskriterien mittels eines relativ einfachen, schnellen und kostengünstigen Tests überprüfen zu können.

Angesichts der Vielfalt der Prüfvorrichtungen und -verfahren in den Mitgliedstaaten ist es gegenwärtig nicht sinnvoll, Werte für die Bremswirksamkeit, Druckluftеinstellung, Schwelldauer, usw. festzulegen. Ziel der Bremsprüfung muß es sein, daß dabei einigermaßen zuverlässig beurteilt werden kann, ob das Fahrzeug, unbeladen oder bis zu seinem höchstzulässigen Gewicht beladen, verkehrssicher ist und gegebenenfalls auch den technischen Vorschriften der Betriebserlaubnisrichtlinie 71/320/EWG über die Bremsanlagen(7) in ihrer geänderten Fassung genügen würde.

Die Mitgliedstaaten können die Bestimmungen zur Überprüfung der Bremsausrüstung auch auf andere, in diesem Vorschlag nicht erfaßte Fahrzeugtypen und Prüfpunkte ausdehnen.

Die Mitgliedstaaten können die Überprüfung der Bremsausrüstung strenger gestalten oder die Zeitabstände zwischen den Überprüfungen verkürzen -

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

---

(7) ABl. Nr. L 202 vom 6.9.1971, S. 37.

Artikel 1

Die Richtlinie 77/143/EWG wird wie folgt geändert:

1. Anhang II Nummer 1 (Bremsvorrichtung) der Richtlinie 77/143/EWG, geändert durch die Richtlinie 88/449/EWG, erhält folgende Fassung:

"1. Bremsausrüstung

Die technische Überwachung der Bremsausrüstung des Kraftfahrzeugs umfaßt die nachstehend genannten Punkte. Das Fahrzeug besteht die Prüfung nicht, wenn einer der bei diesen Punkten aufgeführten Mängel festgestellt wird. Eine derart überprüft Bremsausrüstung muß den technischen Anforderungen der Richtlinie 71/320/EWG über die Bremsanlagen genügen.

Prüfpunkte	Mängel
1.1 Mechanischer Zustand und Funktion	
1.11 Lagerung des Fußbremshebels	- schwergängig - Lagerung ausgeschlagen - Verschleiß/Spiel zu groß
1.12 Zustand des Pedals und Weg der Bremsbetätigungseinrichtung	- übermäßig, oder keine ausreichende Wegreserve vorhanden - Freigängigkeit der Bremse beeinträchtigt - Antirutschvorrichtung auf dem, Bremspedal fehlt, ist locker oder abgenutzt
1.13 Vakuumpumpe oder Kompressor und Behälter	- Übermäßige Schwelldauer - Luftdruck bzw. Vakuum für mind. 2 Bremsungen nach Ansprechen der Warneinrichtung (oder ungenauer Manometeranzeige) unzureichend - spürbarer Druckabfall durch Luftaustritt oder hörbarer Luftaustritt
1.14 Druckwarnanzeige, Manometer	- Druckwarnanzeige bzw. Manometer arbeitet fehlerhaft oder ist schadhaft

1.15 Handbremsventil	- Betätigungseinrichtung gebrochen oder beschädigt, übermäßiger Verschleiß - Ventil arbeitet fehlerhaft - Betätigungseinrichtung unsicher an Ventilspindel befestigt oder Ventilkörper ungenügend gesichert - Verbindungen locker oder Leckage im System - Funktion ungenügend
1.16 Feststellbremse, -bremshebel, -ratsche	- Feststellratsche hält nicht ausreichend - übermäßiger Verschleiß an Hebellagerung oder an Ratschenvorrichtung - übermäßiger Hebelweg infolge falscher Einstellung
1.17 Bremsventile (Fußventile, Druckregler, Regelventile usw.)	- beschädigt, übermäßiger Luftaustritt - übermäßiger Ölaustritt aus Kompressor - unsicher befestigt/ unsachgemäß montiert - Austritt von Hydraulikbremsflüssigkeit
1.18 Kupplungsköpfe für Anhänger-bremsen	- Absperrhähne oder selbst-absperrendes Kupplungskopfventil schadhaft - unsicher befestigt/ unsachgemäß montiert - übermäßige Leckage

1.19 Energievorratsbehälter, Druckluftbehälter		- beschädigt, korrodiert, undicht - Entwässerungseinrichtung ohne Funktion - unsicher befestigt/ unsachgemäß montiert
1.20 Bremskraftverstärker, Hauptbremszylinder (hydraulische Anlagen)	-	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
1.21 Bremsleitungen	-	Ausfall- oder Bruchgefahr - undichte Leitungen oder Kupplungskopfanschlüsse - beschädigt oder übermäßig korrodiert - falsche Verlegung
1.22 Bremsschläuche	-	Ausfall- oder Bruchgefahr - Beschädigung, Scheuerstellen, Bremsschläuche zu kurz, verdreht eingebaut - undichte Schläuche oder Anschlüsse - Ausbeulung des Schlauchs unter Druck
	-	Porosität

1.23 Bremsbeläge, -klötze	-	übermäßiger Verschleiß (sofern sichtbar) - verschmutzt (Öl, Fett usw.), (sofern sichtbar)

1.24 Bremstrommeln, Bremsscheiben	-	übermäßiger Verschleiß, übermäßige Riefenbildung, Risse, ungenügend gesichert oder gebrochen - verschmutzt (Öl, Fett usw.), (sofern sichtbar)
	-	Rückenplatte ungenügend gesichert
1.25 Bremsseile, Bremszugstangen, Bremshebel, Bremsgestänge		- Seile beschädigt, verknotet
	-	übermäßiger Verschleiß oder übermäßige Korrosion - Seil- oder Zugstangenverbindung ungenügend gesichert - Seilführung schadhaft - Beeinträchtigungen der Freigängkeit der Bremsanlage - übermäßige Hebel-, Zugstangen- oder Gestängewege infolge falscher Einstellung oder übermäßigen Verschleißes
1.26 Zuspanneinrichtungen (einschl. Federspeicherbremsen) oder hydraulische Radbrems-zylinder		- gerissen oder beschädigt
		- undicht - unsicher befestigt/ unsachgemäß montiert - übermäßig korrodiert - übermäßiger Weg des Betätigungskolbens oder der Membrane
	-	Staubschutz fehlt oder ist übermäßig beschädigt

1.27 Bremskraftregler	-	Gestänge defekt
	-	falsch eingestellt
	-	festgefressen, unwirksam
	-	fehlt
1.28 Automatische Gestängesteller	-	festgefressen oder zu großer Weg infolge übermäßigen Verschleisses oder falscher Einstellung
	-	schadhaft
1.29 Retarder (soweit vorhanden oder erforderlich)	-	unsichere Verbindungen oder Befestigungen
	-	schadhaft
1.3 Betriebsbremse Wirkung und Wirksamkeit		
1.31 Wirkung (schrittweise Steigerung bis zur maximalen Bremskraft)	-	wenig oder keine Bremskraft an einem oder mehreren Rädern
	-	Bremskraft an einem Rad < 70 % der größten an einem anderen Rad derselben Achse gemessenen Bremskraft (sofern Straßenversuch erforderlich: übermäßige Abweichung des Fahrzeugs von der Geraden)
	-	Bremskraft nicht abstufbar (Rupfen)
	-	Verlustzeit der Bremse an einem der Räder zu lang
	-	übermäßige Bremskraftschwankungen weil Scheiben oder Trommeln unrund
1.32 Wirksamkeit	-	Wirksamkeit der Bremsen ungenügend, Mindestabbremsung nicht erreicht

1.4 Hilfsbremse
Wirkung und Wirksamkeit
(falls getrennte Anlage)

1.41 Wirkung	–	Bremse(n) einseitig ohne Wirkung – Bremskraft an einem Rad < 70 % der größten an einem anderen Rad derselben Achse gemessenen Bremskraft – Bremskraft nicht abstufbar (Rupfen) – automatische Bremsanlage bei Anhängern unwirksam
1.42 Wirksamkeit	–	Wirksamkeit der Bremse ungenügend, Mindestabbremsung nicht erreicht

1.5 Feststellbremse
Wirkung und Wirksamkeit

1.51 Wirkung	–	Bremse einseitig ohne Wirkung
1.52 Wirksamkeit	–	Wirksamkeit der Bremse ungenügend, Mindestabbremsung nicht erreicht

1.6 Retarder oder Motorbremse	-	Bremskraft nicht abstufbar (Retander)
Wirkung	-	schadhaft
1.7 Blockierverhinderer	-	Warneinrichtung arbeitet fehlerhaft
	-	schadhaft"

Artikel 2

1. Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um dieser Richtlinie vor dem 1. Januar 1993 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

2. Wenn die Mitgliedstaaten Vorschriften nach Absatz 1 erlassen, nehmen sie in diesen selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Sie regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

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

Artikel 3

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am ... Im Namen des Rates

Der Präsident

Competitiveness and Employment Impact Statement

I. What is the main reason for introduction this measure?

It is recognised as being of vital importance that vehicles are maintained in such a condition so as to ensure that they are safe and roadworthy. This proposal formalises the key items of the vehicles braking system that need to be tested and inspected giving criteria (both objective and subjective) on the reasons for acceptance or failure of those items. The proposal aims at gaining a reasonable assurance that vehicles, across the Community, are maintained in an acceptable road safety condition.

II. Features of the business in question

All users of vehicles, the subject of Directive 77/143/EEC as amended. Also, garages, technical services and agencies charged with vehicle roadworthiness testing. As things stand at the moment, only commercial vehicles, including taxis and ambulances are covered by roadworthiness Directives. The amendment to include passenger cars within a Community roadworthiness scheme remains on the table of the Council. Until this amendment is adopted this proposal on vehicle brake testing will not affect passenger cars nor those small businesses responsible for their operation and maintenance.

III. What obligations does the measure impose directly on business?

Member States current roadworthiness schemes largely encapsulate the items to be tested and their criteria for failure as given in Annex II. However, for those Member States that have yet to adopt roadworthiness schemes for the lighter vehicles (both passenger and commercial), the technical Annex II will provide a formula for the minimum acceptable standard in this safety critical area. However, as yet passenger cars will be unaffected by this proposal until they are included within the roadworthiness scheme.

IV. What indirect obligations are national, regional or local authorities likely to impose on business?

Implementation of the obligations as described in III.

V. Are there any special provisions in respect of SME's?

Where roadworthiness testing is delegated to private garages it is likely that the equipment and procedures that those garages adopt in testing the vehicles' brakes will be largely uneffected by this proposal.

VI. What is the likely effection:

a) The competitiveness of business

This proposal will equalise the conditions of competition by standardising on the type of test to be applied.

b) Employment

Neutral

VII. Have the relevant representative organisations been consulted?

All Member States roadworthiness testing authorities, the coordinating body of roadworthiness testing agencies (CITA), the European Garage Equipment association, major private testing organisations, the European Motor Manufactoring Industry (CCMC and CLCA) and the European Freight Organisations have been consulted.

ISSN 0254-1467

KOM(91) 243 endg.

DOKUMENTE

DE **07**

Katalognummer : CB-CO-91-285-DE-C

ISBN 92-77-73772-7

Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften
L-2985 Luxemburg