

Lagrådsremiss

Kompetenskrav vid vissa fordonskontroller

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 14 december 2016

Anna Johansson

Jonas Ragell
(Näringsdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen lämnas förslag till den lagändring som krävs för att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/47/EU av den 3 april 2014 om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen och om upphävande av direktiv 2000/30/EG. Det föreslås en ändring i fordonslagen (2002:574) som innebär att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om krav på utbildning och kompetens för polismän och bilinspektörer som utför flygande inspektioner och kontroller av fordons last.

Lagändringen föreslås träda i kraft den 20 maj 2017.

Innehållsförteckning

1	Beslut	3
2	Förslag till lag om ändring i fordonslagen (2002:574)	4
3	Ärendet och dess beredning	6
4	Nya utbildnings- och kompetenskrav vid vissa fordonskontroller	6
5	Gällande rätt.....	7
	5.1.1 Vissa kontroller av fordon	7
	5.1.2 Bemyndiganden.....	7
	5.1.3 Besiktningar	8
	5.1.4 Flygande inspektioner	8
	5.1.5 Kontroll av last	9
6	Utökat bemyndigande	9
7	Ikraftträdande.....	10
8	Konsekvenser.....	11
	8.1 Allmänt.....	11
	8.2 Ekonomiska konsekvenser för statliga myndigheter	11
	8.2.1 Transportstyrelsen	11
	8.2.2 Polismyndigheten	11
	8.3 Ekonomiska konsekvenser för övriga	11
9	Författningskommentar.....	12
Bilaga 1	Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU av den 3 april 2014	13
Bilaga 2	Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/46/EU av den 3 april 2014	91
Bilaga 3	Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/47/EU av den 3 april 2014	96
Bilaga 4	Promemorians lagförslag.....	181
Bilaga 5	Förteckning över remissinstanser	183

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i fordonslagen (2002:574).

2 Förslag till lag om ändring i fordonslagen (2002:574)

Härigenom föreskrivs¹ att 5 kap. 8 § fordonslagen (2002:574) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 kap.

8 §²

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om fordons beskaffenhet och utrustning *samt i fråga om de kontrollformer som avses i denna lag meddela ytterligare föreskrifter om*

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om fordons beskaffenhet och utrustning.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om de kontrollformer som avses i denna lag när det gäller

1. kontrollens omfattning och besiktningsorganens verksamhet,
2. förutsättningarna för godkännande vid kontroll,
3. förelägganden och körförbud,
4. förutsättningarna för att bruka vissa fordon,
5. utbildnings- och kompetenskrav för besiktningstekniker, *samt*

5. utbildnings- och kompetenskrav för
 - a) besiktningstekniker, och
 - b) polismän och bilinspektörer som utför kontroller enligt 2 kap. 10 och 12 §§, och

6. avgifter.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. registrering, ibruktagande, försäljning, saluföring och användning av fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, fordonsdelar och annan utrustning till fordon,
2. att ett typgodkännande av fordon ska upphöra att gälla när nya krav som är tillämpliga på den godkända fordonstypen, varianten eller versionen blir obligatoriska,

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU av den 3 april 2014 om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG, i den ursprungliga lydelsen, och Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/47/EU av den 3 april 2014 om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen och om upphävande av direktiv 2000/30/EG, i den ursprungliga lydelsen.

² Senaste lydelse 2015:794.

3. tillverkares tillhandahållande av information och dokumentation om fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter,

4. tillsynen över efterlevnaden av denna lag och av föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen och över efterlevnaden av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och marknadskontroll av jordbruks- och skogsbruksfordon, i den ursprungliga lydelsen, samt av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadskontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjuliga fordon, i den ursprungliga lydelsen,

5. skyldighet för besiktningsorganen att rapportera genomförande och utfall av fordonsbesiktningar och de uppgifter som i övrigt behövs för att Transportstyrelsen och Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll ska kunna fullgöra sina tillsynsuppgifter enligt 5 kap. 3 a §,

6. avgifter för Transportstyrelsens tillsyn enligt 5 kap. 3 a–3 c §§ och för ärendehandläggning enligt denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, samt om

7. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 om godkännande och marknadskontroll av jordbruks- och skogsbruksfordon, i den ursprungliga lydelsen, samt enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 om godkännande av och marknadskontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjuliga fordon, i den ursprungliga lydelsen.

Denna lag träder i kraft den 20 maj 2017.

3 Ärendet och dess beredning

Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG, rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om registreringsbevis för fordon, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/46/EU samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/47/EU om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen och om upphävande av direktiv 2000/30/EG (i fortsättningen kallade besiktningspaketet) beslutades den 3 april 2014. De svenska versionerna av direktiven finns i *bilagorna 1–3*.

Inom Näringsdepartementet har promemorian Bemyndiganden i fordonslagen (2002:574) utarbetats. Lagförslaget i promemorian finns i *bilaga 4*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 5*. Remissvaren och en remissammanställning finns tillgängliga i Näringsdepartementets ärende N2016/05554/MRT.

4 Nya utbildnings- och kompetenskrav vid vissa fordonskontroller

Medlemsstaterna ska senast den 20 maj 2017 anta och offentliggöra de lagar och andra författningar som krävs för att följa besiktningspaketet. Bestämmelserna i besiktningspaketet ska, förutom bestämmelserna om ett riskvärderingssystem, tillämpas från och med den 20 maj 2018. Till övervägande del genomförs besiktningspaketet genom ändringar i fordonsförordningen (2009:211).

Av artikel 13.1 i direktiv 2014/45/EU om periodisk provning framgår att medlemsstaterna ska säkerställa att trafiksäkerhetsprovningar utförs av inspektörer som uppfyller de minimikrav avseende kompetens och utbildning som fastställs i bilaga IV till det direktivet. I 5 kap. 8 § fordonslagen (2002:574) finns bestämmelser om bemyndiganden att meddela föreskrifter om bland annat kontroller av fordons beskaffenhet. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får enligt 5 kap. 8 § första stycket 5 meddela föreskrifter för utbildnings- och kompetenskrav för besiktningstekniker. Direktivets minimikrav på den som genomför trafiksäkerhetsprovningar avseende kompetens och utbildning kan således genomföras genom föreskrifter meddelade med stöd av bemyndigandet i fordonslagen. Av artikel 8.4 i direktiv 2014/47/EU om tekniska vägkontroller framgår dock att mer ingående tekniska vägkontroller ska genomföras av inspektörer som uppfyller motsvarande minimikrav på kompetens och utbildning.

Av artikel 13.1 i direktiv 2014/47/EU om tekniska vägkontroller framgår vidare att ett fordon under en vägkontroll får underkastas en kontroll av sin lastsäkring för att säkerställa att lasten är säkrad på ett sådant sätt att den inte hindrar en säker körning eller utgör en risk för liv, hälsa,

egendom eller miljön. Bestämmelsen om kontroll av ett fordon last är dispositiv men enligt artikel 13.4 ska medlemsstaterna, om sådana kontroller görs, se till att personal som deltar i sådana kontroller har lämplig utbildning.

5 Gällande rätt

5.1.1 Vissa kontroller av fordon

Besiktningar och provningar av fordon vid kontroll kan göras på olika sätt. Huvudregeln enligt 4 kap. 1 § fordonslagen (2002:574) är att registreringsbesiktningar, mopedbesiktningar, lämplighetsbesiktningar och kontrollbesiktningar endast får utföras av sådana besiktningsorgan som är ackrediterade av Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93 och lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll.

Flygande inspektioner sker enligt 2 kap. 10 § fordonslagen för att kontrollera att fordon som anträffas i trafik inte har försämrats i otillåten grad beträffande föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning som är av betydelse från miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt och att fordonet inte i övrigt avviker från det godkända utförandet.

5.1.2 Bemyndiganden

Nuvarande fordonslag kom att ersätta ett antal författningar och fick en ny författningsstruktur och de dåvarande bestämmelserna på fordonsområdet delades upp i olika författningsnivåer. I fordonslagen (2002:574) samlades bestämmelser som enligt regeringsformen måste meddelas genom lag och andra bestämmelser om fordonskontroll som är särskilt ingripande för den enskilde. Övriga bestämmelser om kontroll av fordon och grundläggande bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning finns i fordonsförordningen (2009:211). Detaljbestämmelser och bestämmelser av administrativ art finns i myndighetsföreskrifter som meddelas av Transportstyrelsen (prop. 2001/02:130 s. 48 f.).

I prop. 2001/02:130 s. 101 konstaterades att de bestämmelser som skulle komma att meddelas med stöd av bemyndigandebestämmelsen i den nya lagen till viss del skulle vara straffsanktionerade. Mot bakgrund av ett tidigare påpekande av Lagrådet att det i sådana fall klart borde framgå av bemyndigandet vilka ämnen föreskrifterna kan komma att reglera, utformades bemyndigandebestämmelsen så att det klart framgår vad föreskrifterna kan komma att reglera.

Enligt 5 kap. 8 § fordonslagen får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om fordons beskaffenhet och utrustning samt, i fråga om de kontrollformer som avses i lagen, meddela ytterligare föreskrifter om bland annat kontrollens omfattning och

besiktningsorganens verksamhet samt utbildnings- och kompetenskrav för besiktningstekniker.

Av 8 kap. 16 § fordonsförordningen framgår att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter bland annat om fordons beskaffenhet och utrustning, om omfattningen av den kontroll som avses i förordningen samt om certifiering av en besiktningstekniker och den utbildning och kompetens som krävs för sådan certifiering.

5.1.3 Besiktningar

Besiktningar utförs av en besiktningstekniker. Enligt 1 kap. 3 § fordonslagen (2002:574) definieras besiktningstekniker som den som har anställning hos ett besiktningsorgan för att utföra besiktningar. Besiktningsorganet ska vara ett sådant organ som anges i 4 kap. 1 § samma lag.

Enligt 3 kap. 3 § första stycket fordonslagen har en besiktningstekniker vid kontroll enligt lagen rätt till tillträde till fordon och slutna utrymmen i ett fordon. Som påpekades i förarbetena inkräktar dessa rättigheter på det i regeringsformen garanterade skyddet mot husrannsakan och liknande intrång (prop. 2001/02:130 s. 86). Rätt till tillträde till fordonet och till slutna utrymmen måste därför vara reglerade i lag.

Av 4 kap. 2 § fordonslagen framgår att en besiktningstekniker ska ha den utbildning och kompetens som framgår av föreskrifter som meddelats med stöd av 5 kap. 8 § samma lag. Bestämmelsen infördes i samband med att fordonsbesiktningsverksamheten var föremål för omreglering. Samtidigt ändrades bestämmelserna om bemyndigande att meddela föreskrifter för bland annat kontroller av fordons beskaffenhet i 5 kap. 8 §. Regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, får enligt första stycket 5 meddela föreskrifter om utbildning- och kompetenskrav för besiktningstekniker.

Av förarbetena till ändringen framgår att bemyndigandet infördes för att garantera att besiktningsarbetet även efter monopolets upphörande skulle utföras av besiktningstekniker med tillräckliga kvalifikationer (prop. 2009/10:32 s. 68 f.).

Regeringen fann inget behov av att ändra definitionen av besiktningsmekniker men konstaterade att vissa detaljer kring utbildnings- och kompetenskrav samt rapporteringsrutiner behövde regleras genom förordning eller myndighetsföreskrifter. Närmare bestämmelser finns i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:90) om krav på utbildning och kompetens för certifiering av besiktningstekniker.

5.1.4 Flygande inspektioner

Tekniska vägkontroller – eller flygande inspektioner som kontrollen benämns i Sverige – ska enligt 2 kap. 10 § fordonslagen genomföras av en polisman eller en bilinspektör som förordnats av Polismyndigheten.

Närmare bestämmelser om hur genomförandet av en flygande inspektion ska gå till finns i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:85) om flygande inspektion.

5.1.5 Kontroll av last

Kontroll av fordon last sker i enlighet med 2 kap. 12 § fordonslagen för att kontrollera att ett fordon är lastat på föreskrivet sätt. Även denna kontroll ska utföras av en polisman eller en bilinspektör.

Närmare bestämmelser om bland annat generella krav på fastsäkring och lastsäkringsmetoder finns i de fortfarande gällande Statens trafik-säkerhetsverks föreskrifter (TSVFS 1978:10) om säkring av last på fordon under färd. Dessa föreskrifter är utfärdade med stöd av vägtrafik-kungörelsen (1972:603) som har upphört att gälla. Bemyndigande att meddela föreskrifter saknas således i dag.

6 Utökat bemyndigande

Regeringens förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om krav på utbildning och kompetens för polismän och bilinspektörer som utför flygande inspektioner och kontroller av fordon last.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Samtliga remissinstanser är positiva till förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Besiktningspaketet ställer vissa grundläggande krav på medlemsstaterna i fråga om besiktningar och frågor som hänger samman med denna kontrollform och andra kontroll-former. Den övervägande delen av bestämmelserna i besiktningspaketet kan genomföras i svensk rätt på förordningsnivå. Vissa bestämmelser bör emellertid införas i lag.

Av regeringens proposition Fordonslag, m.m. (prop. 2001/02:130 s. 49 f.) framgår:

”Enligt 2 kap. 6 § regeringsformen är varje medborgare gentemot det allmänna skyddad mot bland annat husrannsakan och liknande intrång. Med husrannsakan förstås varje av myndighet företagen undersökning av hus, rum eller slutet förvaringsställe oavsett syftet med under-sökningen (se prop. 1975/76:209 s. 147). Vidare följer av 2 kap. 8 § regeringsformen att varje medborgare är tillförsäkrad frihet att förflytta sig inom riket och att lämna detta. Enligt 2 kap. 12 § regeringsformen får de fri-och rättigheter som avses i bland annat 6 och 8 §§ i viss utsträckning begränsas genom lag.”

Vidare konstateras:

”I den del regleringen på fordonsområdet innefattar olika former av besiktningar eller andra inspektioner som kräver att besiktnings-mannen, polisen eller någon annan har tillträde till slutna utrymmen, torde det därför krävas att en sådan rätt för besiktningsmannen eller polismannen meddelas genom lag.”

När det gäller de befogenheter som krävs vid kontroll av fordon påpe-
kas i prop. 2001/02:130 på s. 86 att rätten till tillträde till fordon, till

slutna utrymmen i fordon eller till ett företags lokaler eller liknande innebär en inskränkning i det i regeringsformen garanterade skyddet mot husrannsakan och liknande intrång. Rätt till tillträde till fordonet och till slutna utrymmen måste därför vara reglerat i lag. När den nya fordonslagen tillkom infördes en bestämmelse om detta i 3 kap. 3 §. Bestämmelsen avser såväl kontroll av själva fordonet som dess last.

Vid omregleringen av besiktningsverksamheten ändrades strukturen för densamma. I förarbetena anges att de rättigheter som då tilldelades en besiktnings tekniker anställd av t.ex. Aktiebolaget Svensk Bilprovning förstås behövde tillkomma även besiktnings tekniker som arbetar hos ett ackrediterat besiktningsorgan (prop. 2009/10:32 s. 69). Eftersom kontrollbesiktningarna i praktiken utförs av bara en person slogs fast att det är viktigt att det säkerställs att denna person fortsättningsvis har adekvat och tillräcklig kompetens. Bestämmelsen i 5 kap. 8 § fordonslagen (2002:574) kompletterades därför med ett bemyndigande att meddela föreskrifter om utbildnings- och kompetenskrav för besiktnings tekniker. Närmare bestämmelser finns, som nämnts ovan, i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:90) om krav på utbildning och kompetens för certifiering av besiktnings tekniker.

För att genomföra bestämmelserna i artikel 8.4 och i artikel 13.4 i direktiv 2014/47/EU om tekniska vägkontroller rörande minimikrav på kompetens och utbildning för inspektörer och annan personal som genomför tekniska vägkontroller och kontroller av lastsäkring bör regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer även få meddela föreskrifter om utbildnings- och kompetenskrav för polismän och bilinspektörer som utför kontroller enligt 2 kap. 10 och 12 §§ fordonslagen. Bemyndigandebestämmelsen i 5 kap 8 § fordonslagen bör därför kompletteras.

Transportstyrelsen får enligt 8 kap. 16 § fordonsförordningen (2009:211) meddela föreskrifter om certifiering av en besiktnings tekniker och den utbildning och kompetens som krävs för sådan certifiering. Transportstyrelsen bör även få bemyndigande att meddela föreskrifter om utbildnings- och kompetenskrav för polismän och bilinspektörer som utför kontroller enligt 2 kap. 10 och 12 §§ fordonslagen.

Eftersom det för närvarande saknas ett bemyndigande att meddela sådana föreskrifter avseende last och lastsäkring bör även ett sådant bemyndigande införas.

7 Ikraftträdande

Regeringens förslag: Lagändringen ska träda i kraft den 20 maj 2017.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har berört frågan.

Skälen för regeringens förslag: Medlemsstaterna ska senast den 20 maj 2017 anta och offentliggöra de lagar och andra författningar som krävs för att följa direktivet. Den föreslagna lagändringen bör träda i kraft det datumet.

8 Konsekvenser

8.1 Allmänt

Förslaget att införa ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om krav på utbildning och kompetens för polismän och bilinspektörer som utför flygande inspektioner och kontroller av fordons last medför inga omedelbara konsekvenser. Krav som följer av direktivet 2014/47/EU om tekniska vägkontroller kommer till övervägande del att införas i svensk rätt på förordnings- och föreskriftsnivå.

8.2 Ekonomiska konsekvenser för statliga myndigheter

8.2.1 Transportstyrelsen

Förslaget bedöms medföra marginella ekonomiska konsekvenser för Transportstyrelsen. Transportstyrelsen har redan i dag meddelat föreskrifter och allmänna råd om flygande inspektion (TSFS 2010:85). Transportstyrelsen kommer att revidera dessa samt även de nuvarande lastsäkringsföreskrifterna (TSVFS 1978:10). Kostnaderna bedöms kunna hanteras inom befintlig ram på Transportstyrelsens förvaltningsanslag.

8.2.2 Polismyndigheten

Genom det föreslagna bemyndigandet möjliggörs ett genomförande av en bestämmelse i direktivet 2014/47/EU. De krav som kan medföra ökade kostnader för Polismyndigheten grundar sig på direktivet 2014/47/EU om tekniska vägkontroller och beror inte på den föreslagna lagändringen. Polismyndigheten kan få ökade kostnader med anledning av de utbildningsinsatser som måste göras med hänsyn till de nya föreskrivna kraven på utbildnings- och kompetenskrav för polismän och bilinspektörer som utför flygande inspektioner och kontroller av fordons last. I budgetpropositionen för 2017 har regeringen föreslagit att Polismyndigheten ges ett ökat anslag om 10,7 miljoner kronor årligen för denna verksamhet.

8.3 Ekonomiska konsekvenser för övriga

Förslaget medför inga omedelbara ekonomiska konsekvenser för övriga.

9 Författningskommentar

Förslaget till lag om ändring i fordonslagen (2002:574)

5 kap.

8 §

Paragrafen innehåller bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om bland annat utbildnings- och kompetenskrav för besiktningstekniker. Direktivet 2014/47/EU om tekniska vägkontroller ställer krav på utbildningsinsatser för inspektörer och annan personal som genomför tekniska kontroller, dvs. flygande inspektioner, och kontroller av lastsäkring. I Sverige genomförs denna typ av kontroller av polismän och bilinspektörer. För att säkerställa dessa befattningshavares kompetens bör det finnas en möjlighet för regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, att meddela föreskrifter om utbildnings- och kompetenskrav för poliser och bilinspektörer som genomför flygande inspektioner och lastsäkringskontroller. *Andra stycket 5* kompletteras med ett sådant bemyndigande. Samtidigt ändras paragrafen något redaktionellt.

Paragrafen behandlas i avsnitt 6.

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2014/45/EU**av den 3 april 2014****om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG****(Text av betydelse för EES)**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽¹⁾,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ⁽²⁾, och

av följande skäl:

- (1) I sin vitbok av den 28 mars 2011 med titeln Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem av den 28 mars 2011 presenterade kommissionen en "nollvision" med målet att reducera antalet dödsolyckor i trafiken i unionen till nära noll till 2050. Fordonsteknik förväntas leda till stora förbättringar av säkerhetsresultaten inom vägtransporten, så att detta mål kan uppnås.
- (2) I sitt meddelande med titeln Mot ett europeiskt område för trafiksäkerhet: politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020 föreslog kommissionen att man med början 2010 ska halvera antalet döda i trafiken inom unionen fram till 2020. För att uppnå detta mål angav kommissionen sju strategiska mål och identifierade åtgärder för säkrare fordon, en strategi för att minska antalet skador och åtgärder för att förbättra säkerheten för sårbara trafikanter, särskilt motorcyklister.
- (3) Trafiksäkerhetsprovningen ingår i en övergripande ordning vars syfte är att säkerställa att fordon hålls i ett säkert och miljömässigt godtagbart skick under användning. Systemet bör omfatta periodiska trafiksäkerhetsprovningar för alla fordon och tekniska vägkontroller för fordon som används för kommersiella transporter, samt föreskriva ett förfarande för fordonsregistrering som gör det möjligt att upphäva ett tillstånd för ett fordon att användas på vägarna om det utgör en direkt trafiksäkerhetsrisk. Periodisk provning bör vara det främsta verktyget för att säkerställa fordons trafiksäkerhet. Tekniska vägkontroller av nyttofordon bör endast utgöra ett komplement till periodisk provning.
- (4) Medlemsstaterna ska ha rätt att införa högre teststandarder än de som krävs genom detta direktiv.
- (5) Åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten bör omfatta informationskampanjer till fordonsägare så att de utifrån grundläggande kontroller av sina fordon skaffar sig goda arbetsmetoder och vanor.
- (6) Fordon med funktionsfel i de tekniska systemen påverkar trafiksäkerheten och kan leda till trafikolyckor med skadade eller döda. Effekten av detta skulle kunna minskas om lämpliga förbättringar av systemet för trafiksäkerhetsprovning genomfördes. Tidig upptäckt av ett trafiksäkerhetsrelevant fel på ett fordon skulle medverka till att avhjälpa detta fel och därigenom till att undvika olyckor.

⁽¹⁾ EUT C 44, 15.2.2013, s. 128.⁽²⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 11 mars 2014 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 24 mars 2014.

- (7) Fordon med felaktiga avgasreningssystem får större negativ effekt på miljön än väl underhållna fordon. Ett periodiskt system med trafiksäkerhetsprovningar skulle därför bidra till miljöförbättringar genom en minskning av fordonens genomsnittliga avgasutsläpp.
- (8) Medlemsstaterna bör vidta lämpliga åtgärder för att förhindra negativ manipulering av eller ingrepp i säkerhets- och miljörelevanta fordonskomponenter och fordonssystem, i synnerhet genom periodiska trafiksäkerhetsprovningar, inklusive effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande sanktioner.
- (9) Under de två senaste decennierna har utsläppskraven för typgodkännande av fordon kontinuerligt skärpts. Dock har inte strängare utsläppskrav på fordonen medfört att luftkvaliteten har förbättrats i förväntad utsträckning, i synnerhet vad det gäller kväveoxider och fina luftburna partiklar. För framtida lösningar bör man noggrant undersöka möjligheten att förbättra testcyklerna för att ta hänsyn till vägförhållandena, bland annat genom att införa testmetoder för mätning av kväveoxidnivåer och gränsvärden för kväveoxidutsläpp.
- (10) För fordon i utsläppsklasser Euro 6 och Euro VI blir systemen för omborddiagnos (OBD) allt effektivare, vilket gör att de kan jämföras med standardiserade utsläppstester i trafiksäkerhetstester. För att göra det möjligt att använda OBD vid trafiksäkerhetstester av fordon upp till utsläppsklasser Euro 5 och Euro V bör medlemsstaterna ha möjlighet att godkänna denna testmetod i enlighet med tillverkarens rekommendationer och andra krav, för sådana fordon där likvärdigheten, vid behov i enlighet med relevant lagstiftning om typgodkännande, har kontrollerats på ett oberoende sätt.
- (11) Flera tekniska standarder och krav avseende fordonssäkerhet har antagits i unionen. Det är nödvändigt att säkerställa, med hjälp av ett system med periodiska trafiksäkerhetsprovningar, att fordon fortsätter att uppfylla säkerhetsstandarder. Systemet bör gälla för vissa fordonskategorier enligt definitionerna i Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG ⁽¹⁾, Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/37/EG ⁽²⁾ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG ⁽³⁾.
- (12) Hjultraktorer med en maximal konstruktionshastighet som överstiger 40 km/tim används allt oftare i stället för lastbilar för lokala transporter och för kommersiella vägtransportändamål. De potentiella riskerna med sådana fordon kan jämföras med de potentiella riskerna med lastbilar, och därför bör de fordon i den här kategorin som huvudsakligen används på allmän väg genomgå trafiksäkerhetsprovning.
- (13) Fordon av historiskt intresse anses bevara kulturarvet från den epok då de byggdes, och man utgår från att de knappt används på allmänna vägar. Därför bör det överlåtas åt medlemsstaterna att fastställa periodiciteten när det gäller trafiksäkerhetsprovning för sådana fordon. Det bör också överlåtas åt medlemsstaterna att reglera trafiksäkerhetsprovningen för andra typer av specialfordon.
- (14) Fordon som uteslutande används i avlägset belägna områden i medlemsstaterna, särskilt på små öar med färre än 5 000 invånare eller i glesbefolkade områden med en befolkningstäthet under fem personer per kvadratkilometer, används under förhållanden som kan kräva ett särskilt system för trafiksäkerhetsprovning. Därför bör medlemsstaterna ges behörighet att undanta dessa fordon från tillämpningen av detta direktiv.
- (15) Trafiksäkerhetsprovning är en nationell verksamhet och bör därför utföras av medlemsstaterna eller av för ändamålet utsedda offentliga eller privata organ under medlemsstaternas tillsyn. Medlemsstaterna bör utan undantag vara fortsatt ansvariga för trafiksäkerhetsprovningen, även om det nationella systemet gör det möjligt för privata organ att utföra trafiksäkerhetsprovningar, inklusive organ som också utför fordonsreparationer.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon och om upphävande av rådets direktiv 92/61/EEG (EGT L 124, 9.5.2002, s. 1).

⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/37/EG av den 26 maj 2003 om typgodkännande av jordbruks- eller skogsbrukstraktorer, av släpvagnar och utbytbara dragna maskiner till sådana traktorer samt av system, komponenter och separata tekniska enheter till dessa fordon och om upphävande av direktiv 74/150/EEG (EUT L 171, 9.7.2003, s. 1).

⁽³⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (EUT L 263, 9.10.2007, s. 1).

- (16) Medlemsstaterna bör ges befogenhet att utse provningscentrum som är belägna utanför deras territorium att utföra trafiksäkerhetsprovningar av fordon som är registrerade på deras territorium, om dessa provningscentrum redan har godkänts för provning av fordon av den medlemsstat där de är belägna.
- (17) För inspektionen av fordon och särskilt för fordonens elektroniska säkerhetskomponenter är det av avgörande betydelse att ha tillgång till de tekniska specifikationerna för varje enskilt fordon. Därför bör fordonstillverkare tillhandahålla de data som är nödvändiga för kontroll av säkerhets- och miljörelaterade komponenters funktion. Bestämmelserna avseende tillgång till reparations- och underhållsinformation bör också tillämpas för detta ändamål, så att inspektionscentrum får tillgång till all den information som krävs för trafiksäkerhetsprovning. Dessa data bör inbegripa information som gör det möjligt att kontrollera funktionen hos fordonets säkerhetssystem, så att sådana system kan kontrolleras vid en periodisk teknisk inspektion. Detta är av avgörande betydelse särskilt när det gäller elektroniskt styrda system och bör omfatta alla delar som har installerats av tillverkaren.
- (18) Fordon som används på allmänna vägar måste vara trafiksäkra när de används. Innehavaren av registreringsbeviset och, i förekommande fall, fordonets brukare bör vara ansvariga för att fordonet hålls i ett trafiksäkert skick.
- (19) Det är viktigt för trafiksäkerheten och dess effekter på samhället att de fordon som används på vägarna är i ett fullgott tekniskt skick. Medlemsstaterna bör därför inte vara förhindrade att på frivillig basis tillåta ytterligare trafiksäkerhetsprovning.
- (20) För att ge innehavare av registreringsbevis viss flexibilitet bör medlemsstaterna kunna fastställa en period på flera veckor under vilken den periodiska trafiksäkerhetsprovningen ska genomföras.
- (21) Provningar under ett fordons livscykel bör vara relativt enkla, snabba och billiga men samtidigt vara effektiva för att nå målen med detta direktiv.
- (22) Trafiksäkerhetsprovningarna bör omfatta alla komponenter som är relevanta för fordonets specifika design, konstruktion och utrustning. Kompatibilitet mellan delar och komponenter, såsom mellan hjul och nav, bör ses som en kritisk säkerhetskomponent och bör kontrolleras under trafiksäkerhetsprovningen. Med avseende på dessa komponenter och med beaktande av fordonsteknikens nuvarande nivå bör moderna elektroniska system inkluderas i förteckningen över de komponenter som ska provas. För att uppnå en harmonisering av trafiksäkerhetsprovningen bör provningsmetoder fastställas för var och en av de komponenter som ska provas. Dessa komponenter bör uppdateras mot bakgrund av den senaste forskningen och de tekniska framstegen när det gäller fordons-säkerhet.
- (23) För att underlätta harmoniseringen och för att säkerställa enhetliga standarder bör en icke uttömmande förteckning över de vanligaste felorsakerna tillhandahållas för alla komponenter som ska provas. För att uppnå enhetlighet i bedömningen av det provade fordonets skick bör upptäckta fel bedömas enligt en gemensam standard.
- (24) För att förbättra tillämpningen av principen om fri rörlighet inom unionen när det gäller omregistrering av ett fordon, bör medlemsstaterna erkänna trafiksäkerhetsintyg som har utfärdats i andra medlemsstater. Detta bör inte påverka medlemsstaternas rätt att kontrollera trafiksäkerhetsintyget och fordonsidentifieringen i samband med omregistreringen samt att begära att en ny trafiksäkerhetsprovning utförs i enlighet med kraven i detta direktiv.
- (25) Bedrägerier med vägmätare bör anses vara en straffbar överträdelse, eftersom manipulering av vägmätare kan leda till en felaktig bedömning av fordonets trafiksäkerhet. Registrering av miltalet i trafiksäkerhetsintyget och inspektörens tillgång till denna information bör underlätta upptäckten av ingrepp i eller manipulering av vägmätare. Utbytet av information om vägmätarställningar mellan medlemsstaternas behöriga myndigheter bör kontrolleras av kommissionen.

- (26) Ett trafiksäkerhetsintyg bör utfärdas efter varje provning. Detta bör bland annat inbegripa information om fordonsidentitet och om provningsresultaten. Provningsresultaten bör göras tillgängliga i elektronisk form. För att säkerställa korrekt uppföljning av trafiksäkerhetsprovningar bör medlemsstaterna samla och lagra sådan information i en databas, i synnerhet i syfte att analysera resultaten av den periodiska trafiksäkerhetsprovningen.
- (27) Om brister hittas under en trafiksäkerhetsprovning, i synnerhet brister som utgör en risk för trafiksäkerheten, bör innehavaren av registreringsbeviset och, i förekommande fall fordonets brukare, åtgärda dessa brister utan dröjsmål. Vid farliga brister kan användningen av fordonen behöva begränsas tills bristerna har åtgärdats till fullo.
- (28) Om ett kontrollerat fordon tillhör en fordonskategori som inte behöver registreras i den medlemsstat där det togs i bruk, bör den medlemsstaten kunna kräva att provningsbeviset placeras på en synlig plats på fordonet.
- (29) För att uppnå en hög provningskvalitet i hela unionen, bör provningsutrustning som ska användas vid testning, utrustningens underhåll och dess kalibrering kontrolleras enligt de specifikationer som medlemsstaterna eller tillverkarna ger.
- (30) Alternativ utrustning som återspeglar tekniska framsteg och innovation på ett neutralt sätt bör kunna användas förutsatt att en likvärdig hög kvalitet på provningen säkerställs.
- (31) När medlemsstaterna godkänner provningscentrum på sitt territorium bör de beakta att Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/123/EG ⁽¹⁾ inte är tillämpligt på tjänster av allmänt intresse på transportområdet.
- (32) Provningscentrumen bör garantera objektivitet och hög kvalitet vid fordonsprovningen. För att uppfylla minimi-kraven i fråga om kvalitetssäkring ska provningscentrumen därför uppfylla de krav som fastställts av den godkännande medlemsstaten.
- (33) En hög standard på trafiksäkerhetsprovningar förutsätter att provningspersonalen har kunskaper och kompetens på hög nivå. Ett utbildningssystem som omfattar grundutbildning och regelbunden påbyggnadsutbildning eller en lämplig examination bör inrättas. En övergångsperiod bör fastställas för att möjliggöra en smidig övergång till det periodiska utbildnings- eller examinationssystemet för den befintliga provningspersonalen. För att säkerställa en hög nivå på utbildning, kompetens och provning bör medlemsstaterna kunna fastställa ytterligare kompetenskrav och motsvarande krav på utbildning.
- (34) Inspektörer bör när de utför trafiksäkerhetsprovningar agera oberoende, och deras bedömning bör inte påverkas av någon intressekonflikt av till exempel ekonomisk eller personlig art. Därför bör det inte finnas någon direkt koppling mellan inspektörernas ersättning och resultaten av trafiksäkerhetsprovningarna. Medlemsstaterna bör kunna införa krav på att verksamheter ska hållas åtskilda, eller ge ett privat organ tillstånd att utföra såväl trafiksäkerhetsprovningar som fordonsreparationer, även på samma fordon om tillsynsorganet på ett tillfredsställande sätt har konstaterat att objektiviteten upprätthålls.
- (35) Resultaten av trafiksäkerhetsprovningen bör inte ändras i kommersiellt syfte. Endast om resultaten av en trafiksäkerhetsprovning som utförts av en inspektör är uppenbart felaktiga bör tillsynsorganet kunna ändra resultaten av den provningen.
- (36) För att säkerställa att provningen håller en konstant hög kvalitet bör medlemsstaterna inrätta ett kvalitetssäkrings-system som omfattar förfarandena för godkännande, övervakning, återkallande och indragning eller upphävande av godkännande att utföra trafiksäkerhetsprovningar.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/123/EG av den 12 december 2006 om tjänster på den inre marknaden (EUT L 376, 27.12.2006, s. 36).

- (37) Ackreditering av provningscentrum enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 ⁽¹⁾ bör inte utgöra en skyldighet för medlemsstaterna.
- (38) I flera medlemsstater genomför ett stort antal privata godkända provningscentrum trafiksäkerhetsprovningar. För att säkerställa ett effektivt informationsutbyte mellan medlemsstater i detta avseende bör nationella kontaktpunkter utses.
- (39) Trafiksäkerhetsprovning är en del av ett mer omfattande regleringssystem som gäller för fordon under hela deras livscykel, från godkännande till registrering och inspektion till skrotning. Delning av den information som finns i nationella och tillverkares elektroniska fordonsdatabaser bör i princip bidra till att förbättra effektiviteten i hela administrationskedjan för fordon och bör även bidra till att minska kostnader och administrativa bördor. Kommissionen bör granska genomförbarhet, kostnader och fördelar när det gäller inrättandet av en elektronisk plattform för fordonsinformation genom att utnyttja befintliga och redan genomförda it-lösningar för internationellt datautbyte, i syfte att minimera kostnaderna och undvika överlappning. När den genomför sin utvärdering bör kommissionen bedöma vilket som är det lämpligaste sättet att sammankoppla de befintliga nationella systemen i syfte att utbyta information om data som rör trafiksäkerhetsprovning och vägmätarställningar mellan medlemsstaternas behöriga myndigheter med ansvar för provning, registrering och godkännande av fordon, provningscentrumen, testutrustningstillverkarna och fordonstillverkarna. Kommissionen bör också granska genomförbarhet, kostnader och fördelar när det gäller insamling och lagring av tillgänglig information om de viktigaste säkerhetsrelaterade komponenterna på fordon som har varit inblandade i allvarliga olyckor samt möjligheten att i anonymiserad form tillhandahålla information om olyckshistorik och vägmätarställningar till fordonsinspektörer, innehavare av registreringsbevis och olycksutredare.
- (40) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av detta direktiv bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 ⁽²⁾.
- (41) Kommissionen bör inte anta genomförandeakter som rör den information som fordonstillverkare ska göra tillgänglig för trafiksäkerhetsprovningen om den kommitté som inrättas genom detta direktiv inte avger något yttrande om det utkast till genomförandeakt som kommissionen har lagt fram.
- (42) I syfte att uppdatera tilldelningen av fordonskategorier i artikel 2.1 och artikel 5.1 och 5.2, uppdatera punkt 3 i bilaga I i fråga om metoder och anpassa punkt 3 i bilaga I med avseende på förteckningen över komponenter som ska provas, provningsmetoder och bedömning av brister, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå. När kommissionen förbereder och utarbetar delegerade akter bör den se till att relevanta handlingar översänds samtidigt till Europaparlamentet och rådet och att detta sker så snabbt som möjligt och på lämpligt sätt.
- (43) Fordonstrafiksäkerheten har en direkt inverkan på säkerheten på vägarna och bör därför ses över regelbundet. Kommissionen bör lämna en rapport om genomförandet och effekterna av detta direktiv, inklusive i fråga om dess tillämpningsområde, provningsfrekvens, framtida förbättringar av trafiksäkerhetssystemet genom elektroniskt informationsutbyte samt möjligheten att i framtiden införa ömsesidigt erkännande av trafiksäkerhetsintyg.
- (44) Provningsanläggningar och provningsutrustning som används i provningscentrumen bör uppfylla de krav som uppställts för genomförande av trafiksäkerhetsprovningar. Eftersom detta kräver betydande investeringar och anpassningar som kanske inte kan genomföras omedelbart, bör en period av fem år medges för att uppfylla dessa krav. En motsvarande femårsperiod bör medges för att tillsynsorganen ska kunna uppfylla alla kriterier och krav avseende godkännande av och tillsyn över provningscentrumen.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93 (EUT L 218, 13.8.2008, s. 30).

⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (45) Eftersom målet för detta direktiv, nämligen att förbättra trafiksäkerheten genom att fastställa gemensamma minimikrav och harmoniserade regler för utförande av trafiksäkerhetsprovning av fordon i unionen, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av åtgärdens omfattning, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen anta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (46) Detta direktiv respekterar de grundläggande rättigheterna och iakttar de principer som erkänns i synnerhet i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna, till vilken det hänvisas i artikel 6 i fördraget om Europeiska unionen.
- (47) Detta direktiv integrerar och uppdaterar reglerna i kommissionens rekommendation 2010/378/EU ⁽¹⁾ i syfte att bättre reglera utfallet av trafiksäkerhetsprovning.
- (48) Genom detta direktiv uppdateras de tekniska krav som fastställts i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/40/EG ⁽²⁾ och dess tillämpningsområde utvidgas för att i synnerhet inkludera bestämmelser om inrättandet av provningscentrum och deras tillsynsorgan samt utseendet av inspektörer som ska anförtros utförandet av trafiksäkerhetsprovningar. Det direktivet bör därför upphävas.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

SYFTE, DEFINITIONER OCH TILLÄMPNINGSOMRÅDE

Artikel 1

Syfte

Genom detta direktiv fastställs minimikrav för ett system med periodiska trafiksäkerhetsprovningar av fordon som används på allmän väg.

Artikel 2

Tillämpningsområde

1. Detta direktiv gäller fordon med en konstruktionshastighet som överstiger 25 km/tim i följande kategorier enligt direktiv 2002/24/EG, direktiv 2003/37/EG och direktiv 2007/46/EG:

- Motorfordon som har konstruerats och tillverkats primärt för transport av personer och deras bagage och som har högst åtta sittplatser utöver förarplatsen – fordonskategori M₁.
- Motorfordon som har konstruerats och tillverkats primärt för transport av personer och deras bagage och som har mer än åtta sittplatser utöver förarplatsen – fordonskategorierna M₂ och M₃.
- Motorfordon som har konstruerats och tillverkats primärt för godstransport med en högsta vikt som inte överstiger 3,5 ton – fordonskategori N₁.
- Motorfordon som har konstruerats och tillverkats primärt för godstransport med en högsta vikt som överstiger 3,5 ton – fordonskategorierna N₂ och N₃.
- Släpvagnar som har konstruerats och tillverkats för gods- eller persontransport samt som husrum och med en högsta vikt som överstiger 3,5 ton – fordonskategorierna O₃ och O₄.
- Från och med den 1 januari 2022, två- eller trehjuliga fordon – fordonskategorierna L3e, L4e, L5e och L7e med en motorvolym på mer än 125 cm³.
- Hjultraktorer i kategori T5 som främst används på allmän väg med en maximal konstruktionshastighet som överstiger 40 km/tim.

⁽¹⁾ Kommissionens rekommendation 2010/378/EU av den 5 juli 2010 om bedömning av brister vid trafiksäkerhetsprovning i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/40/EG om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet (EUT L 173, 8.7.2010, s. 74).

⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/40/EG av den 6 maj 2009 om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet (EUT L 141, 6.6.2009, s. 12).

2. Medlemsstater får undanta följande fordon som är registrerade på deras territorium från tillämpningen av detta direktiv:

- Fordon som används under speciella förhållanden och fordon som aldrig eller praktiskt taget aldrig körs på allmän väg, till exempel fordon av historiskt intresse eller fordon för tävlingsbruk.
- Fordon som omfattas av diplomatisk immunitet.
- Fordon som används av försvarsmakten, ordningsmakten, civilförsvaret eller räddningstjänsten.
- Fordon som endast används i jordbruks-, trädgårds-, skogsbruks-, lantbruks- eller fiskesyfte på den berörda medlemsstatens territorium och huvudsakligen på mark där sådan verksamhet bedrivs, såsom jordbruks- och skogsbruksvägar eller åkermark.
- Fordon som endast används på små öar eller i glesbefolkade områden.
- Specialfordon för transport av cirkus- och nöjesparksutrustning med en maximal konstruktionshastighet som inte överstiger 40 km/tim och som endast används inom den berörda medlemsstatens territorium.
- Fordon i fordonskategori L3e, L4e, L5e och L7e med en motorvolym som överstiger 125 cm³, där medlemsstaten har infört effektiva alternativa trafiksäkerhetsåtgärder för två- eller trehjuliga fordon och där man i synnerhet beaktar relevant trafiksäkerhetsstatistik för de fem senaste åren. Medlemsstaterna ska anmäla sådana undantag till kommissionen.

3. Medlemsstaterna får införa nationella krav avseende trafiksäkerhetsprovning för fordon som är registrerade på deras territorium och som inte omfattas av detta direktivs tillämpningsområde eller för fordon som förtecknas i punkt 2.

Artikel 3

Definitioner

Följande definitioner ska endast gälla i detta direktiv:

1. *fordon*: ett icke spårbundet motorfordon eller dess släpvagn.
2. *motorfordon*: ett motordrivet fordon på hjul som framdrivs av egen kraft med en maximal konstruktionshastighet som överstiger 25 km/tim.
3. *släpvagn*: ett icke självgående fordon på hjul som har konstruerats och tillverkats för att dras av ett motorfordon.
4. *påhängsvagn*: en släpvagn som har konstruerats för att kopplas till ett motorfordon på så sätt att den vilar på motorfordonet och en väsentlig del av dess vikt och dess lasts vikt bärs av motorfordonet.
5. *tva- och trehjuliga fordon*: motordrivna fordon med två hjul med eller utan sidovagn, trehjuliga motorcyklar och fyrehjuliga motorcyklar.
6. *fordon som är registrerat i en medlemsstat*: ett fordon som är registrerat eller som tagits i bruk i en medlemsstat.
7. *fordon av historiskt intresse*: ett fordon som anses vara historiskt av den medlemsstat där fordonet är registrerat eller av en av dess utsedda organ för godkännande och som uppfyller samtliga följande villkor
 - Det tillverkades eller registrerades för första gången för minst 30 år sedan.
 - Den specifika typen, i enlighet med definitioner i relevant unionsrätt eller nationell rätt, tillverkas inte längre.
 - Det är historiskt bevarat och i originalskick och inga betydande förändringar har gjorts i huvudkomponenternas tekniska karakteristika.

8. *innehavare av registreringsbevis*: den juridiska eller fysiska person i vars namn fordonet är registrerat.
9. *trafiksäkerhetsprovning*: inspektion i enlighet med bilaga I för att säkerställa att ett fordon är säkert att använda på allmän väg och att det uppfyller de obligatoriska säkerhets- och miljökrav som ställs.
10. *godkännande*: ett förfarande genom vilket medlemsstaterna intygar att ett fordon uppfyller de relevanta administrativa och tekniska kraven enligt direktiv 2002/24/EG, direktiv 2003/37/EG och direktiv 2007/46/EG.
11. *brister*: tekniska defekter och andra avvikelser från kraven som konstaterats vid en trafiksäkerhetsprovning.
12. *trafiksäkerhetsintyg*: en rapport från trafiksäkerhetsprovningen, som utfärdats av den behöriga myndigheten eller ett provningscentrum och som innehåller resultatet av trafiksäkerhetsprovningen.
13. *inspektör*: en person som av en medlemsstat eller dess behöriga myndighet getts tillstånd att genomföra trafiksäkerhetsprovningar i ett provningscentrum eller, i förekommande fall, på uppdrag av en behörig myndighet.
14. *behörig myndighet*: en myndighet eller ett offentligt organ som av en medlemsstat getts ansvar för hanteringen av systemet för trafiksäkerhetsprovning inklusive, när det är lämpligt, genomförandet av trafiksäkerhetsprovningar.
15. *provningscentrum*: offentliga eller privata organ eller inrättningar som av en medlemsstat getts tillstånd att utföra trafiksäkerhetsprovningar.
16. *tillsynsorgan*: ett eller flera organ som inrättats av en medlemsstat och som ansvarar för tillsyn över provningscentrum. Ett tillsynsorgan kan utgöra en del av den behöriga myndigheten eller de behöriga myndigheterna.
17. *liten ö*: ö med mindre än 5 000 invånare och som inte har någon förbindelse med andra delar av territoriet i form av vägbroar eller vägtunnlar.
18. *glesbefolkat område*: fördefinierat område med en befolkningstäthet på mindre än fem personer per kvadratkilometer.
19. *allmän väg*: en för allmän trafik upplåten väg såsom lokala, regionala eller nationella vägar, huvudvägar, motortrafikleder eller motorvägar.

KAPITEL II

ALLMÄNNA SKYLDIGHETER

Artikel 4

Ansvarsområden

1. Varje medlemsstat ska se till att fordon som är registrerade på dess territorium, genomgår periodisk provning i enlighet med detta direktiv på ett provningscentrum som godkänts av den medlemsstat i vilken fordonen i fråga är registrerat.
2. Trafiksäkerhetsprovningar ska utföras av den medlemsstat där fordonet är registrerat, av ett offentligt organ som utsetts av den medlemsstaten för detta uppdrag eller av organ eller institutioner, inklusive godkända privata sådana, som utsetts av och övervakas av den medlemsstaten.
3. I enlighet med de principer som fastställts i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 ⁽¹⁾ och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 ⁽²⁾ vad gäller tillgång till information ska kommissionen genom genomförandeakter och före den 20 maj 2018 anta

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon (EUT L 171, 29.6.2007, s. 1).

⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 av den 18 juni 2009 om typgodkännande av motorfordon och motorer vad gäller utsläpp från tunga fordon (Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av förordning (EG) nr 715/2007 och direktiv 2007/46/EG och om upphävande av direktiven 80/1269/EEG, 2005/55/EG och 2005/78/EG (EUT L 188, 18.7.2009, s. 1).

a) en uppsättning teknisk information om bromsutrustning, styrning, sikt, lampor, reflexer, elektrisk utrustning, axlar, hjul, däck, upphängning, chassi, chassiinfästningar, annan utrustning och störningar som behövs för trafiksäkerhetsprovningen av de komponenter som ska provas och om användningen av de rekommenderade provningsmetoderna i enlighet med punkt 3 i bilaga I, och

b) detaljerade regler om dataformat och om förfarandena för tillgång till den relevanta tekniska informationen.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 19.2.

Tillverkarna ska, kostnadsfritt eller till ett skäligt pris och utan diskriminering, tillhandahålla provningscentrum och relevanta berörda myndigheter den tekniska information som avses i led a i första stycket.

Kommissionen ska undersöka möjligheten att inrätta en enda kontaktpunkt för denna tekniska information.

4. Medlemsstaterna ska se till att ansvaret för att hålla ett fordon i trafiksäkert skick fastställs i nationell rätt.

KAPITEL III

MINIMIKRAV FÖR TRAFIKSÄKERHETSPROVNING

Artikel 5

Datum och frekvens för provning

1. Fordon ska bli föremål för en trafiksäkerhetsprovning med minsta intervall enligt följande och utan att det påverkar den flexibilitetsperiod som tillämpas i medlemsstaterna enligt punkt 3:

- a) Fordonskategorierna M_1 och N_1 : fyra år efter fordonets första registrering och därefter vartannat år.
- b) Fordon i kategori M_1 som används som taxi eller ambulans, fordonskategorierna M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O_3 och O_4 : ett år efter första registrering och därefter varje år.
- c) Fordon i kategori $T5$ som främst används på allmän väg till godstransporter: fyra år efter fordonets första registrering och därefter vartannat år.

2. Medlemsstaterna ska upprätta lämpliga tidsintervall inom vilka fordonskategorierna $L3e$, $L4e$, $L5e$ och $L7e$ med en motorvolym på mer än 125 cm^3 ska genomgå trafiksäkerhetsprovning.

3. Medlemsstaterna eller behöriga myndigheter får fastställa en rimlig period under vilken trafiksäkerhetsprovningen ska utföras, förutsatt att perioden inte överstiger de intervall som fastställs i punkt 1.

4. Oaktat datumet för den senaste trafiksäkerhetsprovningen får den berörda medlemsstaten eller behöriga myndigheten begära att fordonet ska genomgå en trafiksäkerhetsprovning före det datum som avses i punkterna 1 och 2 i följande fall:

- Efter en olycka som påverkar fordonets viktigaste säkerhetsrelaterade komponenter såsom hjul, fjädring, deformationszoner, krockkuddesystem, styrning eller bromsar.
- När fordonets säkerhets- och miljörelaterade system och komponenter har ändrats eller modifierats.
- Om innehavaren av ett fordons registreringsbevis har ändrats.
- När fordonet har uppnått en mätarställning på 160 000 km.
- I fall där trafiksäkerheten har påverkats kraftigt.

Artikel 6

Provningsmetod och innehåll

1. För fordonskategorier som omfattas av detta direktiv men med undantag för fordonskategori $L3e$, $L4e$, $L5e$ och $L7e$ med motorvolym som överstiger 125 cm^3 , ska medlemsstaterna se till att trafiksäkerhetsprovningen omfattar åtminstone de områden som avses i punkt 2 i bilaga I.

2. För varje område som avses i punkt 1 ska de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna eller provningscentrumet utföra en trafiksäkerhetsprovning som minst omfattar de komponenter som avses i punkt 3 i bilaga I, med användning av den rekommenderade metoden eller en likvärdig metod som har godkänts av en behörig myndighet och som är tillämplig för provning av dessa komponenter, enligt vad som anges i punkt 3 i bilaga I. Provningsen får också inbegripa kontroll av att fordonets delar och komponenter uppfyller de säkerhets- och miljökrav som var gällande vid tiden för godkännandet respektive efterjusteringen.

Provningsarna ska utföras med hjälp av teknik och utrustning som är omedelbart tillgängliga utan användning av verktyg för att montera isär eller avlägsna någon del av fordonet.

3. För fordonskategori L3e, L4e, L5e och L7e med motorvolym som överstiger 125 cm³ ska medlemsstaterna fastställa områden, komponenter och lämpliga metoder för provningen.

Artikel 7

Bedömning av brister

1. För varje komponent som ska provas återfinns i bilaga I en minimiförteckning över möjliga brister och deras allvarlighetsgrad.
2. Brister som upptäcks vid den periodiska provningen av fordon ska kategoriseras i en av följande grupper:
 - a) Mindre brister, som inte har någon betydande inverkan på fordonets säkerhet eller påverkar miljön samt andra mindre avvikelser från kraven.
 - b) Större brister som kan äventyra fordonets säkerhet eller påverka miljön eller som kan innebära att andra trafikanter utsätts för risker, samt andra mer betydande avvikelser från kraven.
 - c) Farliga brister, som utgör en direkt och omedelbar risk för trafiksäkerheten eller påverkar miljön, vilka utgör ett giltigt skäl för en medlemsstat eller dess behöriga myndigheter att förbjuda användningen av fordonet i fråga på allmän väg.
3. Ett fordon som har brister inom fler än en grupp enligt punkt 2 ska klassificeras enligt den allvarligare bristen. Ett fordon som uppvisar flera brister inom samma kontrollområde, såsom definierat för provningens omfattning enligt punkt 2 i bilaga I, får klassificeras i närmaste högre allvarliga bristgrupp, om det kan påvisas att den kombinerade effekten av dessa brister resulterar i en högre risk för trafiksäkerheten.

Artikel 8

Trafiksäkerhetsintyg

1. Medlemsstaterna ska se till att de provningscentrum, eller i förekommande fall de behöriga myndigheter, som har utfört en trafiksäkerhetsprovning av ett fordon utfärdar ett trafiksäkerhetsintyg för fordonet som åtminstone anger de standardiserade delar av motsvarande harmoniserade unionskoder som fastställs i bilaga II.
2. Medlemsstaterna ska se till att provningscentrumen, eller i förekommande fall de behöriga myndigheterna, tillhandahåller trafiksäkerhetsintyget eller, om det rör sig om ett elektroniskt trafiksäkerhetsintyg, en bestyrkt utskrift av ett sådant intyg, till den person som uppvisar fordonet för provning.
3. Varje medlemsstat ska, utan att det påverkar tillämpningen av artikel 5, vid en omregistrering av ett fordon som redan är registrerat i en annan medlemsstat, erkänna det trafiksäkerhetsintyg som utfärdats av den andra medlemsstaten som om den själv hade utfärdat intyget, under förutsättning att trafiksäkerhetsintyget fortfarande är giltigt med avseende på de frekvensintervall som den omregistrerande medlemsstaten har fastställt för periodiska trafiksäkerhetsprovningar. I tveksamma fall får den omregistrerande medlemsstaten kontrollera trafiksäkerhetsintygets giltighet innan de erkänner det. Medlemsstaterna ska överlämna en beskrivning av sitt trafiksäkerhetsintyg till kommissionen före den 20 maj 2018. Kommissionen ska underrätta den kommitté som avses i artikel 19. Detta stycke ska inte gälla för fordonskategorierna L3e, L4e, L5e och L7e.
4. Vid ett ägarbyte ska medlemsstaterna, utan att det påverkar tillämpningen av artikel 5.4 och punkt 3 i den här artikeln, principiellt erkänna trafiksäkerhetsintygets giltighet om fordonet har ett giltigt bevis på genomgången trafiksäkerhetsprovning.

5. Från och med den 20 maj 2018 och senast den 20 maj 2021 ska provningscentrumen på elektronisk väg till den behöriga myndigheten i medlemsstaten i fråga överlämna den information som nämns i de trafiksäkerhetsintyg som de utfärdar. Informationen ska överlämnas inom skälig tid efter utfärdandet av varje trafiksäkerhetsintyg. Fram till det senare datumet får provningscentrumen överlämna den relevanta informationen till den behöriga myndigheten på valfritt annat sätt. Medlemsstaterna ska fastställa under hur lång period den behöriga myndigheten ska spara informationen. Perioden får inte vara kortare än 36 månader, utan att detta påverkar tillämpningen av medlemsstaternas nationella skattesystem.

6. För kontroll av normalt monterade vägmätare ska medlemsstaterna se till att den information som finns från föregående trafiksäkerhetsprovning görs tillgänglig för inspektörerna så snart den finns tillgänglig i elektronisk form. När det konstateras att en vägmätare har manipulerats i syfte att sänka eller felaktigt ange uppgiften om fordonets kilometerställning, ska sådan manipulering vara straffbar genom effektiva proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande sanktioner.

7. Medlemsstaterna ska se till att resultaten från trafiksäkerhetsprovningen anmäls till eller görs elektroniskt tillgängliga för den myndighet som är ansvarig för registrering av fordonet så snart som möjligt. Denna anmälan ska innehålla den information som nämns i trafiksäkerhetsintyget.

Artikel 9

Uppföljning av brister

1. Om endast mindre brister har konstaterats ska provningen anses vara godkänd, bristerna ska åtgärdas och fordonet ska inte genomgå en ny provning.
2. Vid större brister ska provningen anses vara underkänd. Medlemsstaten eller den behöriga myndigheten ska besluta om en tidsperiod under vilken ett sådant fordon får användas innan det måste genomgå en ny trafiksäkerhetsprovning. Den efterföljande provningen ska genomföras inom en period som fastställs av medlemsstaten eller den behöriga myndigheten men senast två månader efter den första provningen.
3. Vid farliga brister ska provningen anses vara underkänd. Medlemsstaten eller den behöriga myndigheten får besluta att fordonet i fråga inte får användas på allmän väg och att tillståndet för dess användning i vägtrafik upphävs under en begränsad tid, utan att detta leder till att registreringsprocessen måste göras om, tills bristerna har åtgärdats och ett nytt trafiksäkerhetsintyg har utfärdats som intygar att fordonet är i trafiksäkert skick.

Artikel 10

Provningsbevis

1. Provningscentrumet, eller i förekommande fall den behöriga myndigheten i den medlemsstat som har genomfört en trafiksäkerhetsprovning av ett fordon som är registrerat på dess territorium, ska tillhandahålla ett bevis, till exempel en notering i fordonets registreringsintyg, ett klistermärke, ett intyg eller någon annan lätt tillgänglig information, för varje fordon som med godkänt resultat har genomgått en sådan provning. På beviset ska det datum anges när nästa trafiksäkerhetsprovning senast ska utföras.

Medlemsstaterna ska meddela kommissionen en beskrivning av det beviset före den 20 maj 2018. Kommissionen ska i sin tur underrätta den kommitté som avses i artikel 19.

2. Om det kontrollerade fordonet tillhör en fordonskategori som inte behöver registreras i den medlemsstat där det togs i bruk, ska den medlemsstaten kunna kräva att provningsbeviset placeras på en synlig plats på det fordonet.
3. För att uppnå fri rörlighet ska varje medlemsstat erkänna det bevis som provningscentrumet eller behörig myndighet i en annan medlemsstat har utfärdat enligt punkt 1.

KAPITEL IV

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Artikel 11

Provningsanläggningar och provningsutrustning

1. Medlemsstaterna ska se till att provningsanläggningar och provningsutrustning som används för genomförande av trafiksäkerhetsprovningar uppfyller de tekniska minimikraven i bilaga III.

2. Medlemsstaterna ska se till att provningscentrumen, eller i förekommande fall den behöriga myndigheten, underhåller provningsanläggningarna och provningsutrustningen i enlighet med de specifikationer som tillhandahålls av tillverkarna.
3. Utrustning som används för mätningar ska regelbundet kalibreras enligt bilaga III och kontrolleras i enlighet med de specifikationer som tillhandahålls av den berörda medlemsstaten eller tillverkaren av utrustningen.

Artikel 12

Provningscentrum

1. De provningscentrum i vilka inspektörer utför trafiksäkerhetsprovningar ska godkännas av en medlemsstat eller dess behöriga myndighet.
2. För att uppfylla minimikraven i fråga om kvalitetssäkring, ska provningscentrumen uppfylla de krav som anges av den godkännande medlemsstaten. Provningscentrumen ska säkerställa objektivitet och hög kvalitet vid trafiksäkerhetsprovningarna.

Artikel 13

Inspektörer

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att trafiksäkerhetsprovningar utförs av inspektörer som uppfyller de minimikrav avseende kompetens och utbildning som fastställs i bilaga IV. Medlemsstaterna får fastställa ytterligare krav i fråga om kompetens och utbildning.
2. De behöriga myndigheterna eller, i förekommande fall, godkända utbildningscentrum ska utfärda ett intyg till inspektörer som uppfyller minimikraven avseende kompetens och utbildning. Det intyget ska åtminstone innehålla den information som nämns i punkt 3 i bilaga IV.
3. Inspektörer som är anställda eller godkända av behöriga myndigheter i medlemsstaterna eller av ett provningscentrum den 20 maj 2018 är undantagna från kraven i punkt 1 i bilaga IV.
4. När inspektören genomför en trafiksäkerhetsprovning ska han/hon vara fri från intressekonflikter för att, på ett för medlemsstaten eller den behöriga myndigheten tillfredsställande sätt, säkerställa att en hög nivå av opartiskhet och objektivitet upprätthålls.
5. Den person som uppvisar fordonet för provning ska informeras om brister som har upptäckts på fordonen och som måste åtgärdas.
6. Resultaten av en trafiksäkerhetsprovning får vid behov endast ändras av tillsynsorganet, eller i enlighet med det förfarande som fastställts av den behöriga myndigheten, om slutsatserna av trafiksäkerhetsprovningen är uppenbart felaktiga.

Artikel 14

Tillsyn av provningscentrum

1. Medlemsstaterna ska säkerställa tillsyn av provningscentrumen.
2. Ett tillsynsorgan ska genomföra åtminstone de uppgifter som anges i punkt 1 i bilaga V och ska uppfylla kraven i punkt 2 och 3 i den bilagan.

Medlemsstaterna ska offentliggöra de regler och förfaranden som omfattar organisation, uppgifter och krav, inbegripet kravet på oberoende, som gäller för personal inom ett tillsynsorgan.

3. Provningscentrum som drivs direkt av en behörig myndighet är undantagna från kraven avseende godkännande och tillsyn om tillsynsorganet är en del av den behöriga myndigheten.
4. Kraven i punkterna 2 och 3 i denna artikel kan anses vara uppfyllda av medlemsstater som kräver att provningscentrum ska ackrediteras enligt förordning (EG) nr 765/2008.

KAPITEL V

SAMARBETE OCH INFORMATIONsutBYTE

Artikel 15

Administrativt samarbete mellan medlemsstaterna

1. Medlemsstaterna ska utse en nationell kontaktpunkt som ansvarar för informationsutbytet med de andra medlemsstaterna och kommissionen med avseende på tillämpningen av detta direktiv.
2. Medlemsstaterna ska meddela kommissionen namn och kontaktinformation för sina nationella kontaktpunkter senast den 20 maj 2015 och ska utan dröjsmål informera kommissionen om eventuella förändringar i denna information. Kommissionen ska upprätta en förteckning över alla kontaktpunkter och överlämna den till medlemsstaterna.

Artikel 16

Elektronisk plattform för fordonsinformation

Kommissionen ska granska genomförbarhet, kostnader och fördelar avseende inrättandet av en elektronisk plattform för fordonsinformation genom att utnyttja befintliga och redan genomförda it-lösningar avseende internationellt utbyte av data, så att kostnaderna minimeras och överlappning undviks. I sin granskning ska kommissionen bedöma vilket som är det lämpligaste sättet att sammankoppla de befintliga nationella systemen i syfte att underlätta utbyte av information om data som rör trafiksäkerhetsprovning och vägmätarställningar mellan medlemsstaternas behöriga myndigheter med ansvar för provning, registrering och godkännande av fordon, provningscentrumen, tillverkare av testutrustning och fordons-tillverkarna.

Kommissionen ska också granska genomförbarhet, kostnader och fördelar avseende insamling och lagring av tillgänglig information om de viktigaste säkerhetsrelaterade komponenterna på fordon som har varit inblandade i allvarliga olyckor samt möjligheten att i anonymiserad form tillhandahålla information om olyckshistorik och vägmätarställningar till inspektörer, innehavare av registreringsbevis och olycksutredare.

KAPITEL VI

DELEGERADE AKTER OCH GENOMFÖRANDEAKTER

Artikel 17

Delegerade akter

Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 18 för att

- vid behov enbart uppdatera bestämmelserna av fordonskategori som avses i artikel 2.1 och artikel 5.1 och 5.2 om det sker ändringar i fordonskategorierna till följd av ändringar av den lagstiftning för typgodkännande som avses i artikel 2.1, utan att detta påverkar provningarnas omfattning och frekvens.
- uppdatera punkt 3 i bilaga I med avseende på metoder i de fall då effektivare provningsmetoder utvecklas och utan att utvidga förteckningen över komponenter som ska provas,
- anpassa punkt 3 i bilaga I efter en positiv kostnads-nyttoanalys rörande förteckningen över komponenter som ska provas, provningsmetoder, orsaker till underkännande och bedömning av brister, vid ändring av obligatoriska krav som är relevanta för typgodkännande i unionens säkerhets- eller miljölagstiftning.

Artikel 18

Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 17 ska ges till kommissionen för en period av fem år från och med den 19 maj 2014. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenheter senast nio månader före utgången av perioden av fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.

3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 17 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

4. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.

5. En delegerad akt som har antagits enligt artikel 17 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet före utgången av den perioden har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 19

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska bistås av en kommitté (trafiksäkerhetskommittén). Den kommittén ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas. Om inte kommittén avger något yttrande ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt, och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

KAPITEL VII

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 20

Rapportering

1. Kommissionen ska senast den 30 april 2020 överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om genomförandet och effekterna av detta direktiv, i synnerhet vad gäller graden av harmonisering av periodiska trafiksäkerhetsprovningar, effektiviteten hos bestämmelserna om dess tillämpningsområde, provningsfrekvens, ömsesidigt erkännande av trafiksäkerhetsintyg och resultaten av granskningen av möjligheten att inrätta en elektronisk plattform för fordonsinformation, enligt vad som avses i artikel 16. Rapporten ska även innehålla en bedömning av huruvida det finns ett behov av att uppdatera bilagorna, i synnerhet med hänsyn till tekniska framsteg och praxis. Rapporten ska överlämnas efter samråd med den kommitté som avses i artikel 19 och när så är lämpligt åtföljas av lagstiftningsförslag.

2. Kommissionen ska senast den 30 april 2019 överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet, på grundval av oberoende studier, om det ändamålsenliga i att inkludera lätta släpvagnar och två- och trehjuliga fordon i tillämpningsområdet för detta direktiv. I rapporten ska kommissionen utvärdera utvecklingen av trafiksäkerhetsläget i unionen och, för varje underkategori av L-fordon, jämföra resultaten av nationella vägtrafikåtgärder utifrån det genomsnittliga avstånd dessa fordon har körts. Kommissionen ska framför allt bedöma huruvida standarderna och kostnaderna för periodisk trafiksäkerhetsprovning för varje fordonskategori står i proportion till de trafiksäkerhetsmål som har fastställts. Rapporten ska åtföljas av en detaljerad konsekvensbedömning där kostnaderna och nyttan i hela unionen analyseras, inklusive med avseende på de specifika förhållandena i medlemsstaterna. Rapporten ska göras tillgänglig minst sex månader innan eventuella lagförslag läggs fram för att, om så är lämpligt, i tillämpningsområdet för detta direktiv inkludera nya fordonskategorier.

Artikel 21

Sanktioner

Medlemsstaterna ska besluta om de sanktioner som ska tillämpas vid överträdelser av bestämmelserna i detta direktiv och ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de genomförs. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande.

Artikel 22

Övergångsbestämmelser

1. Medlemsstaterna får, under en period som inte överstiger fem år efter den 20 maj 2018, auktorisera användning av provningsanläggningar och provningsutrustning som avses i artikel 11 som inte uppfyller minimikraven i bilaga III för trafiksäkerhetsprovning.

2. Medlemsstaterna ska tillämpa kraven i bilaga V senast från och med den 1 januari 2023.

Artikel 23

Införlivande

1. Medlemsstaterna ska senast den 20 maj 2017 anta och offentliggöra de lagar och andra författningar som krävs för att följa detta direktiv. De ska genast underrätta kommissionen om detta.

De ska tillämpa dessa bestämmelser från och med den 20 maj 2018.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser, ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 24

Upphävande

Direktiv 2009/40/EG ska upphöra att gälla från och med den 20 maj 2018.

Artikel 25

Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 26

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 3 april 2014.

På Europaparlamentets vägnar

M. SCHULZ

Ordförande

På rådets vägnar

D. KOURKOULAS

Ordförande

BILAGA I

MINIMIKRAV FÖR REKOMMENDERADE PROVNINGSMETODER OCH PROVNINGSINNEHÅLL**1. ALLMÄNT**

I den här bilagan anges de fordonssystem och fordonskomponenter som ska provas. Rekommenderade provningsmetoder och de kriterier som ska användas för att fastställa om fordonets skick är acceptabelt beskrivs i detalj.

Provningen ska omfatta åtminstone de komponenter som förtecknas i punkt 3 nedan, förutsatt att dessa hör till utrustningen i de fordon som provas i den berörda medlemsstaten. Provningen får också inbegripa kontroll av att fordonets delar och komponenter uppfyller de säkerhets- och miljökrav som var gällande vid tiden för godkännandet eller i förekommande fall efterjusteringen.

Om fordonets utformning inte möjliggör användningen av de provningsmetoder som anges i denna bilaga, ska provningen utföras i enlighet med de rekommenderade provningsmetoder som godtagits av de behöriga myndigheterna. Den behöriga myndigheten måste vara säker på att säkerhets- och miljökraven är uppfyllda.

Provning av alla nedanstående komponenter ska betraktas som obligatorisk vid periodisk trafiksäkerhetsprovning, med undantag för dem som är markerade med "X". Dessa avser fordonets skick och lämplighet att användas i trafiken men betraktas inte som väsentliga vid trafiksäkerhetsprovning.

"Orsak till underkännande" är inte tillämplig i de fall då orsakerna avser krav som inte gällde enligt relevant lagstiftning för godkännande av fordon vid den tidpunkt då fordonet första gången registrerades eller togs i bruk eller enligt efterjusteringskrav.

Om en provningsmetod anges som visuell innebär det att inspektören, förutom att titta på objektet i fråga, i förekommande fall även bör handha det, utvärdera buller från det eller använda andra lämpliga inspektionsmedel utan att använda någon utrustning.

2. PROVNINGENS OMFATTNING

Provningen ska omfatta minst följande områden:

0. Identifiering av fordonet

1. Bromsutrustning

2. Styrning

3. Sikt

4. Belysningsutrustning och delar av elsystemet

5. Axlar, hjul, däck och fjädring

6. Chassi och chassiinfästningar

7. Övrig utrustning

8. Störningar

9. Kompletterande provning för fordon för persontransport i kategorierna M₂ och M₃.

3. INNEHÅLL I OCH METODER FÖR PROVNINGEN, BEDÖMNING AV BRISTER HOS FORDONET

Provningen ska omfatta åtminstone de komponenter som förtecknas i följande tabell, varvid de minimistandarder och de rekommenderade metoder som anges i tabellen ska användas.

För varje fordonssystem och komponent som genomgår provning ska bedömningen av brister genomföras i enlighet med kriterierna i den tabellen i varje enskilt fall.

Brister som inte tas upp i förteckningen i bilagan ska bedömas med hänsyn till trafiksäkerhetsrisken.

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
0. IDENTIFIERING AV FORDONET					
0.1 Registrerings-skyltar (om sådana behövs enligt kraven ¹)	Okulär kontroll.	a) Registreringsskyltar saknas eller är så dåligt fästa att de riskerar att falla av.		X	
		b) Text saknas eller är oläslig.		X	
		c) Överensstämmer inte med fordonets handlingar.		X	
0.2 Fordonets identifierings-/chassi-/serienummer	Okulär kontroll.	a) Saknas eller kan inte hittas.		X	
		b) Ofullständigt, oläsligt, uppenbart förfalskat eller ej överensstämmande med fordonshandlingarna.		X	
		c) Oläsliga fordonshandlingar eller skrivfel.	X		
1. BROMSUTRUSTNING					
1.1 Mekaniskt skick och funktion					
1.1.1 Färdbromsens pedalaxel/manöverspak	Okulär kontroll av komponenterna under det att bromssystemet manövreras. Obs: Fordon med servobromssystem ska kontrolleras när motorn är avstängd.	a) Pedalaxeln svärmanövrerad.		X	
		b) Stort slitage eller glapp.		X	
1.1.2 Pedalens/manöverspakens skick och manöverorganets slaglängd	Okulär kontroll av komponenterna under det att bromssystemet manövreras. Obs: Fordon med servobromssystem ska kontrolleras när motorn är avstängd.	a) För stor eller för liten tillgänglig slaglängd.		X	
		b) Manöverorganet utväxlar inte korrekt. Om funktionen är påverkad.	X	X	
		c) Halkskyddsbeläggning på bromspedalen saknas, har lossnat eller slitits ned.		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
1.1.3 Vakuumpump eller kompressor och behållare	Okulär kontroll av delarna vid normal drift. Kontrollera den tid som behövs för att bygga upp lufttryck/vakuum till säkert driftvärde och att larmsystem, flerkrets-skyddsventil och övertrycksventil fungerar.	a) Otillräckligt lufttryck/vakuum för att aktivera bromsen minst fyra gånger efter det att larmsystemet har utlöst (eller manometerutslaget signalerar fara). Minst två aktiveringar av bromsen efter det att larm-systemet utlöst (eller manometerutslaget signalerar fa-ra).		X	X
		b) Den tid som behövs för att bygga upp lufttryck/va-kuum är för lång för att uppfylla kraven ¹ .		X	
		c) Flerkretsskyddsventilen eller övertrycksventilen fun-gerar inte.		X	
		d) Läckage som orsakar märkbar trycksänkning eller för-nimbart läckage.		X	
		e) Yttre skada som sannolikt påverkar bromssystemets funktion. Reservbromsens prestanda uppfylls inte.		X	X
1.1.4 Indikator eller mätare för otillräckligt tryck	Funktionsprovning.	Felaktig eller skadad indikator eller mätare. Lågt tryck går inte att identifiera.	X	X	
1.1.5 Handmanövrerad bromsventil	Okulär kontroll av komponenterna under det att bromssystemet manövreras.	a) Manöverorganet spräckt, skadat eller slitet.		X	
		b) Ej tillförlitlig manövrering av ventil eller ej tillförlitlig ventil.		X	
		c) Lösa kopplingar eller läckor i systemet.		X	
		d) Otillfredsställande funktion.		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
1.1.6 Parkeringsbromsaktivator, manöverarm, låsmekanism, elektrisk parkeringsbroms	Okulär kontroll av komponenterna under det att bromssystemet manövreras.	a) Låsmekanismen otillräcklig.		X	
		b) Slitage på manöverarmens axel eller på låsmekanismen. Stort slitage.	X	X	
		c) För stor slaglängd (felaktig inställning).		X	
		d) Aktivatorn saknas, är skadad eller fungerar inte.		X	
		e) Bristfällig funktion, varningsindikator felaktig.		X	
1.1.7 Bromsventiler (bottenventiler, utloppsventiler, reglerventiler)	Okulär kontroll av komponenterna under det att bromssystemet manövreras.	a) Skadad ventil eller luftläckage. Om funktionen är påverkad.		X	X
		b) Kompressorns oljeförbrukning för stor.	X		
		c) Ventil ej tillförlitlig eller bristfälligt monterad.		X	
		d) Förlust eller läckage av hydraulvätska. Om funktionen är påverkad.		X	X
1.1.8 Kopplingar till släpvagnens bromsanordning (elektriska och pneumatiska)	Koppla från och till bromssystemets koppling mellan dragfordon och släpvagn.	a) Kran eller självtätande ventil defekt. Om funktionen är påverkad.	X	X	
		b) Kran eller ventil ej tillförlitlig eller bristfälligt monterad. Om funktionen är påverkad.	X	X	
		c) Otillräcklig täthet. Om funktionen är påverkad.		X	X

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
		d) Otillräcklig funktion. Bromsens funktion påverkad.		X	X
1.1.9 Energiackumulator, tryckluftsbehållare	Okulär kontroll.	a) Behållare lätt skadad eller lätt korroderad. Behållare svårt skadad, korroderad eller otät.	X	X	
		b) Avtappningsanordningens funktion påverkad. Avtappningsanordning fungerar inte.	X	X	
		c) Behållare felaktig eller bristfälligt monterad.		X	
1.1.10 Servostyrenheter, huvudcylinder (hydraulsystem)	Okulär kontroll av komponenterna under det att bromssystemet manövreras, om möjligt.	a) Servoenhet defekt eller ineffektiv. Om den inte fungerar.		X	X
		b) Huvudcylinder defekt, broms fungerar fortfarande. Huvudcylinder defekt eller otät.		X	X
		c) Huvudcylinder bristfälligt fastsatt, broms fungerar fortfarande. Huvudcylinder ej tillförlitlig.		X	X
		d) För liten mängd bromsvätska under markering för miniminivå. Bromsvätska långt under markering för miniminivå. Ingen bromsvätska synlig.	X	X	X
		e) Lock på huvudcylindern saknas.	X		
		f) Kontrollampan för bromsvätska lyser eller är defekt.	X		
		g) Bristfällig funktion hos varningsanordningen för bromsvätskenivå.	X		

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
1.1.11 Bromsrör	Okulär kontroll av komponenterna under det att bromssystemet manövreras, om möjligt.	a) Hög risk för funktionsfel eller brott.			X
		b) Otätheter i rör eller kopplingar (tryckluftbromssystem). Otätheter i rör eller kopplingar (hydraulbromssystem).		X	X
		c) Skadade eller kraftigt korroderade rör. Påverkar bromsarnas funktion genom blockering eller hög risk för läckage.		X	X
		d) Felmonterade rör. Risk för skada.	X	X	
1.1.12 Bromsslangar	Okulär kontroll av komponenterna under det att bromssystemet manövreras, om möjligt.	a) Hög risk för funktionsfel eller brott.			X
		b) Slangar skadade, skavda, snodda eller för korta. Skadade eller skavda slangar.	X	X	
		c) Otätheter i slangar eller kopplingar (hydraulbroms-system). Otätheter i slangar eller kopplingar (hydraulbroms-system).		X	X
		d) Slangar buktar ut under tryck. Sladd fungerar bristfälligt.		X	X
		e) Porösa slangar.		X	
1.1.13 Bromsbelägg och bromsklossar	Okulär kontroll.	a) Stort slitage på belägg eller klossar (minimimarkering har nåtts). Stort slitage på belägg eller klossar (minimimarkering syns inte).		X	X

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
		b) Belägg eller klossar nedsmutsade (av olja, fett etc.). Bromsprestanda påverkad.		X	X
		c) Belägg eller klossar saknas eller är felmonterade.			X
1.1.14 Bromstrummor, bromsskivor	Okulär kontroll.	a) Bromstrumma eller bromsskiva försliten. Bromstrumma eller bromsskiva kraftigt försliten, repad, sprucken, bristfälligt fastsatt eller skadad.		X	X
		b) Bromstrumma eller bromsskiva nedsmutsad (av olja, fett etc.). Bromstrumma eller bromsskiva påverkad.		X	X
		c) Bromstrumma eller bromsskiva saknas.			X
		d) Bromsskölden bristfälligt fastsatt.		X	
1.1.15 Bromskablar, stänger, spakar, kopplingar	Okulär kontroll av komponenterna under det att bromssystemet manövreras, om möjligt.	a) Kabel skadad eller bockad. Bromsprestanda påverkad.		X	X
		b) Stort slitage eller korrosion på komponent. Bromsprestanda påverkad.		X	X
		c) Kabel, stång eller kopplingar bristfälligt fastsatta.		X	
		d) Bristfällig kabelmontering.		X	
		e) Begränsning i bromssystemets rörlighet.		X	
		f) Onormala rörelser hos spakar/kopplingar till följd av felaktig inställning eller onormalt slitage.		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
1.1.16 Bromscylindrar (även fjäderbromsar och hydraulcylindrar)	Okulär kontroll av komponenterna under det att bromssystemet manövreras, om möjligt.	a) Cylinder sprucken eller skadad. Bromsprestanda påverkad.		X	X
		b) Läckande cylinder. Bromsprestanda påverkad.		X	X
		c) Cylinder felaktig eller bristfälligt monterad. Bromsprestanda påverkad.		X	X
		d) Cylinder kraftigt korroderad. Risk för sprickor.		X	X
		e) För liten eller för stor slaglängd för cylindern. Bromsprestanda påverkad (ingen reserv för rörelse).		X	X
		f) Dammskydd skadat. Dammskydd saknas eller är kraftigt skadat.	X	X	
1.1.17 Lastkännande ventil	Okulär kontroll av komponenterna under det att bromssystemet manövreras, om möjligt.	a) Defekt förbindelse.		X	
		b) Felaktigt justerad förbindelse.		X	
		c) Ventil kärvar eller fungerar inte (ABS fungerar). Ventil kärvar eller fungerar inte.		X	X
		d) Ventil saknas (om sådan krävs).			X
		e) Tillverkarskylt saknas.	X		

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
		f) Informationen oläslig eller överensstämmer inte med kraven ¹ .	X		
1.1.18 Bromsjusterare och indikatorer	Okulär kontroll.	a) Bromsjusterare är skadad, kärvar eller rör sig onormalt, stort slitage eller felaktig inställning.		X	
		b) Defekt bromsjusterare.		X	
		c) Felaktigt installerad eller utbytt.		X	
1.1.19 Tillsatsbromsanordning (om sådan monterats)	Okulär kontroll.	a) Felaktig anslutning eller montering. Om funktionen är påverkad.	X	X	
		b) Systemet uppenbart felaktigt eller saknas.		X	
1.1.20 Automatisk manövrering av släpvagnsbromsar	Koppla bort bromskoppling mellan dragfordon och släpvagn.	Släpvagnens bromsanordning aktiveras inte automatiskt när bromskopplingen kopplas ur.			X
1.1.21 Hela bromssystemet	Okulär kontroll.	a) Övriga systemenheter (t.ex. frotskyddspump, lufttork etc.) har yttre skador eller är korroderade så att bromssystemet påverkas negativt. Bromsprestanda påverkad.		X	X
		b) Lufttork eller frotskyddspump ej tillräckligt tät. Systemets funktioner har påverkats.	X	X	
		c) Komponent felaktig eller bristfälligt monterad.		X	
		d) Farlig ändring av någon komponent ³ . Bromsprestanda påverkad.		X	X

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
1.1.22 Provanslutningar (om sådana monterats)	Okulär kontroll.	a) Saknas.		X	
		b) Skadade. Oanvändbara eller otäta.	X	X	
1.1.23 Påskjutsbroms	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	Otillräcklig verkan.		X	
1.2 Färdbromsens prestanda och verkan					
1.2.1 Prestanda	Under prov med en bromsprovare eller, om detta är omöjligt, genom bromsprov på väg där bromsarna aktiveras successivt upp till maximal verkan.	a) Otillräcklig bromsverkan på ett eller flera hjul. Ingen bromsverkan på ett eller flera hjul.		X	X
		b) Bromsverkan på det minst bromsade hjulet på en axel är mindre än 70 % av den maximala verkan på andra hjulet på samma axel. Alternativt avviker fordonet vid bromsprov på väg för mycket från körriktningen vid inbromsning. Bromsverkan på det minst bromsade hjulet på en axel är mindre än 50 % av den maximala verkan på andra hjulet på samma axel om fordonet har styraxlar.		X	X
		c) Ingen gradvis bromsverkan (låsning).		X	
		d) Onormal fördröjning före bromsverkan på något hjul.		X	
		e) Alltför stora variationer i bromsverkan under ett fullständigt hjulvarv.		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
1.2.2 Verkan	Prov med en bromsprovare eller, om en sådan inte kan användas av tekniska skäl, genom bromsprov på väg med hjälp av en retardationsmätare som kontrollerar bromsverkan i förhållande till den tillåtna totalvikten eller, för påhängsvagnar, till summan av den tillåtna axelbelastningen. Fordon eller en släpvagn med en högsta tillåten vikt som överstiger 3 500 kg ska kontrolleras enligt de standarder som anges av ISO 21069 eller motsvarande metoder. Bromsprov på väg ska genomföras under torra förhållanden på en plan, rak väg.	Uppfyller ej nedanstående minimivärden ⁽¹⁾: 1. Fordon som registrerats för första gången efter den 1 januari 2012: — Kategori M₁: 58 % — Kategorierna M₂ och M₃: 50 % — Kategori N₁: 50 % — Kategorierna N₂ och N₃: 50 % — Kategorierna O₂, O₃ och O₄: — För påhängsvagnar: 45 % ⁽²⁾ — För släpvagn med dragstång: 50 %		X	
		2. Fordon som registrerats för första gången före den 1 januari 2012: — Kategorierna M₁, M₂ och M₃: 50 % ⁽³⁾ — Kategori N₁: 45 % — Kategorierna N₂ och N₃: 43 % ⁽⁴⁾ — Kategorierna O₂, O₃ och O₄: 40 % ⁽⁵⁾		X	
		3. Andra kategorier Kategori L (båda bromsarna tillsammans): — Kategori L1e: 42 % — Kategorierna L2e, L6e: 40 % — Kategori L3e: 50 % — Kategori L4e: 46 % — Kategorierna L5e, L7e: 44 % Kategori L (bakre hjulbroms): Alla kategorier: 25 % av fordonets totala vikt Mindre än 50 % av ovanstående värden har uppnåtts.		X	X

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
1.3 Reservbromsens prestanda och verkan (vid separata system)					
1.3.1 Prestanda	Om reservbromssystemet är separat från färdbromssystemet används metoden enligt 1.2.1.	a) Otillräcklig bromsverkan på ett eller flera hjul. Ingen bromsverkan på ett eller flera hjul.		X	X
		b) Bromsverkan på det minst bromsade hjulet på en axel är mindre än 70 % av den maximala verkan på andra hjulet på samma axel. Alternativt avviker fordonet vid bromsprov på väg för mycket från körriktningen vid inbromsning. Bromsverkan på det minst bromsade hjulet på en axel är mindre än 50 % av den maximala verkan på andra hjulet på samma axel om fordonet har styraxlar.		X	X
		c) Ingen gradvis bromsverkan (låsning).		X	
1.3.2 Verkan	Om reservbromssystemet är separat från färdbromssystemet används metoden enligt 1.2.2.	Bromsverkan är mindre än 50 % (6) av verkan på färdbromsen enligt avsnitt 1.2.2 i förhållande till den tillåtna totalvikten. Mindre än 50 % av ovanstående värden för bromsverkan har uppnåtts.		X	X
1.4 Parkeringsbromsens prestanda och verkan					
1.4.1 Prestanda	Aktivera bromsen under provning med en bromsprovare.	Bromsen fungerar inte på ena sidan, eller fordonet avviker för mycket från körriktningen vid inbromsning vid bromsprov på väg. Mindre än 50 % av de värden för bromsverkan som avses i punkt 1.4.2 har uppnåtts i förhållande till fordonets vikt vid provning.		X	X

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
1.4.2 Verkan	Prov med en bromsprovare. Om detta inte är möjligt, provning genom bromsprov på väg antingen med en retardationsmätare eller med fordonet i en backe med känd lutning.	Ger för alla fordonskategorier en bromskoefficient som är lägre än 16 % i förhållande till den tillåtna totalvikten eller, när det rör sig om motorfordon, som är lägre än 12 % i förhållande till fordonets tillåtna totalvikt, om detta värde är högre. Mindre än 50 % av ovanstående värden bromsverkan har uppnåtts.		X	X
1.5 Tillsatsbromsens prestanda	Okulär kontroll och om så är möjligt provning av om systemet fungerar.	a) Ingen gradvis bromsverkan (gäller ej motorbromsen).		X	
		b) Systemet fungerar ej.		X	
1.6 Låsingsfria bromsar (ABS-bromsar)	Okulär kontroll och kontroll av varningsanordning och/eller med användning av elektroniskt fordonsgränssnitt.	a) Felaktig varningsanordning.		X	
		b) Systemfel på varningsanordningen.		X	
		c) Hastighetssensorer på hjulen saknas eller är skadade.		X	
		d) Ledningar skadade.		X	
		e) Andra delar saknas eller är skadade.		X	
		f) Systemet anger fel via det elektroniska fordonsgränssnittet.		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
1.7 Elektriskt bromssystem (EBS)	Okulär kontroll och kontroll av varningsanordning och/eller med användning av elektroniskt fordonsgränssnitt.	a) Felaktig varningsanordning.		X	
		b) Systemfel på varningsanordningen.		X	
		c) Systemet anger fel via det elektroniska fordonsgränssnittet.		X	
1.8 Bromsvätska	Okulär kontroll.	Bromsvätskan är förorenad eller innehåller sediment. Hög risk för fel.		X	X
2. STYRNING					
2.1 Mekaniskt skick					
2.1.1 Styrinrättningens skick	Vrid ratten från stopp till stopp med fordonet över en smörjgrop eller på en lyftanordning, med hjulen lyfta från marken eller på vändskivor. Okulär kontroll av styrinrättningens funktion.	a) Styrningen svårmanövrerad.		X	
		b) Styrarmsaxeln vriden eller spåren utslitna. Påverkar funktionen.		X	X
		c) Stort slitage på styrarmsaxeln. Påverkar funktionen.		X	X
		d) För stor rörelse på styrarmsaxeln. Påverkar funktionen.		X	X
		e) Otätt. Droppbildning.	X	X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
2.1.2 Infästning av styrinrättningens hölje	Vrid ratten eller styrstången medurs och moturs med fordonet över en smörjgrop eller på en lyftanordning och med hjulens vikt mot marken, eller använd en särskilt anpassad kraftplatta. Okulär kontroll av infästningen av styrinrättningens hölje vid chassiet.	a) Styrinrättningens hölje ej ordentligt fäst. Infästningarna är lösa på ett farligt sätt eller har relativ rörlighet mot synligt chassi/karosseri.		X	X
		b) Förlängda fästhål i chassiet. Infästningarna allvarligt påverkade.		X	X
		c) Fästskruvar saknas eller är brottskadade. Infästningarna allvarligt påverkade.		X	X
		d) Styrinrättningens hölje brottskadat. Höljets stabilitet eller infästning är påverkat.		X	X
2.1.3 Länksystemets skick	Gunga ratten medurs och moturs med fordonet över en smörjgrop eller på en lyftanordning och med hjulens vikt mot marken, eller använd en särskilt anpassad kraftplatta. Okulär kontroll av styrkomponenterna med avseende på slitage, brottskador och säkerhet.	a) Relativ rörelse mellan komponenter som bör vara fasta. För stor rörelse eller risk för brott i länksystemet.		X	X
		b) Stort slitage vid leder. Mycket allvarlig risk för brott i länksystemet.		X	X
		c) Någon komponent brottskadad eller deformerad. Påverkar funktionen.		X	X
		d) Låsanordningar saknas.		X	
		e) Felaktig inriktning av komponenter (t.ex. parallellstag eller styrtag).		X	
		f) Farlig ändring ³ . Påverkar funktionen.		X	X

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
		g) Dammskyddet skadat eller slitet. Dammskydd saknas eller är kraftigt förslitet.	X	X	
2.1.4 Länksystemets manövrering	Gunga ratten medurs och moturs med fordonet över en smörjgrop eller på en lyftanordning och med hjulen på marken, eller använd en särskilt anpassad kraftplatta. Okulär kontroll av styrkomponenterna med avseende på slitage, brottskador och säkerhet.	a) Rörelse på länksystemet smutsar ner viss del av chassiet.		X	
		b) Styrningsstopp fungerar inte eller saknas.		X	
2.1.5 Servostyrning	Kontrollera styrsystemet med avseende på läckor och nivån i hydraulvätskebehållaren (om den är synlig). Kontrollera att servostyrningen fungerar med hjulen på marken och motorn igång.	a) Vätskeläckage eller påverkad funktion.		X	
		b) För liten mängd vätska (under markering för miniminivå). Otillräcklig tank.	X	X	
		c) Mekanismen fungerar inte. Styrningen påverkas.		X	X
		d) Mekanismen är brottskadad eller bristfälligt fastsatt. Styrningen påverkas.		X	X
		e) Felaktig inriktning eller nedsmutsning av komponenter. Styrningen påverkas.		X	X
		f) Farlig ändring ³ . Styrningen påverkas.		X	X

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
		g) Kablar/mantlar skadade eller kraftigt korroderade. Styrningen påverkas.		X	X

2.2 Ratt, rattstång och styrstång

2.2.1 Skick på ratt och styrstång	Placera fordonet över en smörjgrop eller på en lyftanordning och med hjulens vikt mot marken, dra och tryck på ratten i linje med rattstången, tryck ratten/styrstången i olika riktningar i rät vinkel mot rattstången/styrgafflarna. Okulär kontroll av glapp och skicket på elastiska kopplingar och kardanknutar.	a) Relativ rörelse mellan ratt och rattstång vilket tyder på glapp. Mycket allvarlig risk för brott i länksystemet.		X	X
		b) Låsanordning på rattnavet saknas. Mycket allvarlig risk för brott i länksystemet.		X	X
		c) Rattnav, krans eller ekrar är brottskadade eller sitter löst. Mycket allvarlig risk för brott i länksystemet.		X	X
2.2.2 Rattstång/ styrok och styrgafflar	Placera fordonet över en smörjgrop eller på en lyftanordning och med hjulens vikt mot marken, dra och tryck på ratten i linje med rattstången, tryck ratten/styrstången i olika riktningar i rät vinkel mot rattstången/styrgafflarna. Okulär kontroll av glapp och skicket på elastiska kopplingar och kardanknutar.	a) Rattens centrum rör sig för mycket uppåt eller nedåt.		X	
		b) Övre delen av rattstången rör sig för mycket radiellt från sin axel.		X	
		c) Slitage på elastiska kopplingar.		X	
		d) Bristfällig fastsättning. Mycket allvarlig risk för brott i länksystemet.		X	X
		e) Farlig ändring ³ .			X

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
2.3 Glapp i styrningen	Placera fordonet över en smörjgrop eller på en lyftanordning, med fordonets vikt på hjulen, om möjligt med motorn igång för fordon med servostyrning, och med hjulen riktade rakt framåt. Vrid ratten försiktigt medurs och moturs så långt som möjligt utan att hjulen förflyttar sig. Okulär kontroll av rörligheten.	För stort glapp i styrningen, till exempel om en punkt på kransen förflyttar sig mer än en femtedel av rattens diameter eller inte överensstämmer med kraven ¹ . Säker styrning påverkad.		X	X
2.4 Hjulinställning (X) ²	Kontrollera inställningen av styrda hjul med hjälp av lämplig utrustning.	Inställningen överensstämmer inte med informationen från tillverkaren eller med kraven ¹ . Körning rakt fram påverkad, risk för fel i riktningsstabilitet.	X	X	
2.5 Vändskiva för släpvagnens styraxel	Okulär kontroll eller kontroll med hjälp av en särskilt anpassad kraftplatta.	a) Komponent lätt skadad. Komponent svårt skadad eller sprucken.		X	X
		b) Stort glapp. Körning rakt fram påverkad, risk för fel i riktningsstabilitet.		X	X
		c) Bristfällig fastsättning. Fastsättningen allvarligt påverkad.		X	X
2.6 Elektrisk servostyrning (EPS)	Okulär kontroll och kontroll av överensstämmelse mellan rattens och hjulens vinklar då motorn startas/stängs av, och/eller med användning av elektroniskt fordonsgrenssnitt.	a) Varningslampan för EPS anger fel på systemet.		X	
		b) Bristande överensstämmelse mellan rattens och hjulens vinklar. Styrningen påverkas.		X	X

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
		c) Hjälpsystemet fungerar inte.		X	
		d) Systemet anger fel via det elektroniska fordonsgränssnittet.		X	
3. SIKT					
3.1 Siktält	Okulär kontroll från förarsätet.	Hinder i förarens siktält som i hög grad påverkar sikten framåt eller åt sidorna (vindrutetorkares utvändiga rengöringsområde). Vindrutetorkares invändiga rengöringsområde påverkat eller yttre speglar ej synliga.	X	X	
3.2 Fönsterglasets skick	Okulär kontroll.	a) Sprucken eller missfärgad glasruta eller transparent ruta (om sådan är tillåten) (vindrutetorkares utvändiga rengöringsområde). Vindrutetorkares invändiga rengöringsområde påverkat eller yttre speglar ej synliga.	X	X	
		b) Glasruta eller transparent ruta (inklusive reflekterande eller tonad film) uppfyller inte kraven ¹ (vindrutetorkares utvändiga rengöringsområde). Vindrutetorkares invändiga rengöringsområde påverkat eller yttre speglar ej synliga.	X	X	
		c) Glas eller transparent ruta ej i acceptabelt skick. Sikt genom inre vindrutetorkares rengöringsområde starkt påverkad.		X	X
3.3 Backspeglar eller annan backanordning	Okulär kontroll.	a) Spegel eller annan anordning saknas eller är inte monterad enligt kraven ¹ (minst två anordningar för sikt bakåt tillgängliga). Mindre än två anordningar för sikt bakåt tillgängliga.		X X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
		b) Spegel eller enhet skadad eller lös. Spegel eller annan anordning fungerar inte, är skadad, sitter löst eller är bristfälligt fastsatt.	X	X	
		c) Nödvändigt siktfält inte täckt.		X	
3.4 Vindrutetorkare	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Vindrutetorkare fungerar inte, saknas eller överensstämmer inte med kraven ¹ .		X	
		b) Torkarblad defekt. Torkarblad saknas eller är uppenbart defekta.	X	X	
3.5 Vindrutespolare	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	Vindrutespolare fungerar ej korrekt (otillräcklig mängd spolarvätska men fungerande pump eller felriktad vattenstråle).	X		
		Vindrutespolare fungerar ej.		X	
3.6 Avimningssystem (X) ²	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	Systemet fungerar inte eller är uppenbart defekt.	X		
4. LAMPOR, REFLEKTORER OCH ELEKTRISK UTRUSTNING					
4.1 Strålkastare					
4.1.1 Skick och funktion	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Lampa/ljuskälla saknas eller är defekt (flera lampor/ljuskällor, vid LED-belysning är upp till en tredjedel av lamporna ur funktion). Enkla lampor/ljuskällor, vid LED-belysning allvarligt påverkad sikt.	X	X	
		b) Något defekt projektionssystem (reflektor och lins). Projektionssystem allvarligt defekt eller saknas (reflektor och lins).	X	X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
		c) Lampan bristfälligt fastsatt.		X	
4.1.2 Inställning	Fastställ den horisontella inriktningen av varje strålkastare vid halvljus med hjälp av en anordning för strålkastarinställning eller ett elektroniskt fordonsgränssnitt.	a) Strålkastarens inställning är inte inom de gränser som fastställs i kraven ¹ .		X	
		b) Systemet anger fel via det elektroniska fordonsgränssnittet.		X	
4.1.3 Av- och påslagning	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering eller med hjälp av ett elektroniskt fordonsgränssnitt.	a) Omkopplarens funktion överensstämmer inte med kraven ¹ (antal strålkastare som tänds samtidigt). Överskrider tillåten främre ljusintensitet.	X	X	
		b) Manöverorganet fungerar bristfälligt.		X	
		c) Systemet anger fel via det elektroniska fordonsgränssnittet.		X	
4.1.4 Överensstämmelse med kraven ¹ .	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Lampan, det avgivna ljusets färg, position, intensitet eller märkning överensstämmer inte med kraven ¹ .		X	
		b) Produkter på lins eller ljuskälla som uppenbart minskar ljusintensiteten eller ändrar färgen på det avgivna ljuset.		X	
		c) Ljuskälla och lampa är ej kompatibla.		X	
4.1.5 Inställningsanordning (där sådan är obligatorisk)	Okulär kontroll och om möjligt kontroll genom manövrering eller med hjälp av ett elektroniskt fordonsgränssnitt.	a) Anordningen fungerar inte.		X	
		b) Manuell anordning kan inte manövreras från förarplatsen.		X	
		c) Systemet anger fel via det elektroniska fordonsgränssnittet.		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
4.1.6 Strålkastarrengörare (där sådan är obligatorisk)	Okulär kontroll och om möjligt kontroll genom manövrering.	Anordningen fungerar inte. Om gasurladdningslampor används.	X	X	

4.2 Främre och bakre positionslyktor, sidomarkeringslyktor, breddmarkeringslyktor och varselljus

4.2.1 Skick och funktion	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Defekt ljuskälla.		X	
		b) Defekt lins.		X	
		c) Lampan bristfälligt fastsatt. Mycket allvarlig risk för att den faller av.	X	X	
4.2.2 Av- och påslagning	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Omkopplarens funktion överensstämmer inte med kraven ¹ . Bakre positionslyktor och sidomarkeringslyktor kan stängas av när strålkastare används.		X X	
		b) Manöverorganet fungerar bristfälligt.		X	
4.2.3 Överensstämmelse med kraven ¹	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Lampan, det avgivna ljusets färg, position, intensitet eller märkning överensstämmer inte med kraven ¹ . Rött ljus fram eller vitt ljus bak och kraftigt försämrad ljusintensitet.	X	X	
		b) Produkter på lins eller ljuskälla som minskar ljuset eller intensiteten eller ändrar färgen på det avgivna ljuset. Rött ljus fram eller vitt ljus bak och kraftigt försämrad ljusintensitet.	X	X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
4.3 Stopplyktor					
4.3.1 Skick och funktion	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Defekt ljuskälla (flera ljuskällor, vid LED-belysning är upp till en tredjedel av lamporna ur funktion). Enkla ljuskällor, vid LED-belysning fungerar mindre än två tredjedelar av lamporna. Alla ljuskällor fungerar inte.	X	X	X
		b) Något defekt lins (påverkar inte ljuset som avges). Kraftigt defekt lins (påverkar ljuset som avges).	X	X	
		c) Lampan bristfälligt fastsatt. Mycket allvarlig risk för att den faller av.	X	X	
4.3.2 Av- och påslagning	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering eller med hjälp av ett elektroniskt fordonsgränssnitt.	a) Omkopplarens funktion överensstämmer inte med kraven ¹ . Fördröjd manövrering. Fungerar inte.	X	X	X
		b) Manöverorganet fungerar bristfälligt.		X	
		c) Systemet anger fel via det elektroniska fordonsgränssnittet.		X	
		d) Nödbromsljusen fungerar inte eller fungerar inte korrekt.		X	
4.3.3 Överensstämmelse med kraven ¹	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	Lampan, det avgivna ljusets färg, position, intensitet eller märkning överensstämmer inte med kraven ¹ . Vitt ljus bakåt, kraftigt försämrade ljusintensitet.	X	X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
4.4 Körriktningsvisare och varningsljus					
4.4.1 Skick och funktion	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Defekt ljuskälla (flera ljuskällor, vid LED-belysning är upp till en tredjedel av lamporna ur funktion). Enkla ljuskällor, vid LED-belysning fungerar mindre än två tredjedelar av lamporna.	X	X	
		b) Något defekt lins (påverkar inte ljuset som avges). Kraftigt defekt lins (påverkar ljuset som avges).	X	X	
		c) Lampan bristfälligt fastsatt. Mycket allvarlig risk för att den faller av.	X	X	
4.4.2 Av- och påslagning	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	Omkopplarens funktion överensstämmer inte med kraven ¹ . Fungerar inte.	X	X	
4.4.3 Överensstämmelse med kraven ¹	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	Lampan, det avgivna ljusets färg, position, intensitet eller märkning överensstämmer inte med kraven ¹ .		X	
4.4.4 Blinkfrekvens	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	Blinkfrekvensen överensstämmer inte med kraven ¹ (frekvensen avviker mer än 25 %).	X		
4.5 Dimljus fram och bak					
4.5.1 Skick och funktion	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Defekt ljuskälla (flera ljuskällor, vid LED-belysning är upp till en tredjedel av lamporna ur funktion). Enkla ljuskällor, vid LED-belysning fungerar mindre än två tredjedelar av lamporna.	X	X	
		b) Något defekt lins (påverkar inte ljuset som avges). Kraftigt defekt lins (påverkar ljuset som avges).	X	X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
		c) Lampan bristfälligt fastsatt. Mycket allvarlig risk för att lampan faller av eller att mötande trafik bländas.	X	X	
4.5.2 Inställning (X) ²	Kontroll genom manövrering och med hjälp av en anordning för strålkastarinställning.	Främre dimljusets horisontella inställning felaktig när ljusmönstret har en ljus/mörker-gräns (för låg ljus/mörker-gräns). Ljus/mörker-gränsen överstiger gränsen för strålkastare för halvljus.	X	X	
4.5.3 Av- och påslagning	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	Omkopplarens funktion överensstämmer inte med kraven ¹ . Fungerar inte.	X	X	
4.5.4 Överensstämmelse med kraven ¹	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Lampan, det avgivna ljusets färg, position, intensitet eller märkning överensstämmer inte med kraven ¹ .		X	
		b) Systemet överensstämmer inte med kraven ¹ .		X	
4.6 Backljus					
4.6.1 Skick och funktion	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Defekt ljuskälla.	X		
		b) Defekt lins.	X		
		c) Lampan bristfälligt fastsatt. Mycket allvarlig risk för att den faller av.	X	X	
4.6.2 Överensstämmelse med kraven ¹	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Lampan, det avgivna ljusets färg, position, intensitet eller märkning överensstämmer inte med kraven ¹ .		X	
		b) Systemet överensstämmer inte med kraven ¹ .		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
4.6.3 Av- och påslagning	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	Omkopplarens funktion överensstämmer inte med kraven ¹ . Backljus kan aktiveras utan att växeln ligger i backläge.	X	X	
4.7 Belysning av bakre registreringsskylt					
4.7.1 Skick och funktion	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Lampan ger direkt eller vitt ljus bakåt.	X		
		b) Defekt ljuskälla, flera ljuskällor. Defekt ljuskälla, enkla ljuskällor.	X	X	
		c) Lampan bristfälligt fastsatt. Mycket allvarlig risk för att den faller av.	X	X	
4.7.2 Överensstämmelse med kraven ¹	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	Systemet överensstämmer inte med kraven ¹ .	X		
4.8 Reflexanordningar, (reflekterande) konturmärkning och bakre skyltar					
4.8.1 Skick	Okulär kontroll.	a) Reflekterande utrustning defekt eller skadad. Reflekterande utrustning påverkad.	X	X	
		b) Reflektorn bristfälligt fastsatt. Risk för att reflektorn faller av.	X	X	
4.8.2 Överensstämmelse med kraven ¹	Okulär kontroll.	Anordningen, det reflekterade ljusets färg eller position överensstämmer inte med kraven ¹ . Röd färg fram eller vit färg bak saknas eller är reflekterande.	X	X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
4.9 Varningslampor som är obligatoriska för belysningsutrustningen					
4.9.1 Skick och funktion	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	Fungerar inte. Fungerar inte för helljus eller bakre dimljus.	X	X	
4.9.2 Överensstämmelse med kraven ¹	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	Överensstämmer inte med kraven ¹ .	X		
4.10 Elanslutningar mellan dragfordon och släp- eller påhängsvagn	Okulär kontroll: Undersök om möjligt anslutningens elektriska kontinuitet.	a) Fasta komponenter är bristfälligt fastsatta. Lös sockel.	X	X	
		b) Skadad eller sliten isolering. Risk för kortslutning.	X	X	
		c) Elanslutningar i dragfordon eller släpvagn fungerar inte korrekt. Släpvnagens bromsbelysning fungerar inte över huvud taget.		X	X
4.11 Elkabelsystemet	Okulär kontroll med fordonet över en smörjgrop eller på en lyftanordning, eventuellt inklusive motorutrymmet.	a) Kabelsystemet ej tillförlitligt eller bristfälligt monterat. Lös fästen, vidrör vassa kanter, risk för att anslutningar kopplas bort. Kablarna kan vidröra heta delar, roterande delar eller marken, anslutningar bortkopplade (delar som rör bromsning och styrning).	X	X	X
		b) Kablarna något slitna. Kablarna kraftigt slitna. Kablarna extremt slitna (delar som rör bromsning och styrning).	X	X	X

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
		c) Skadad eller sliten isolering. Risk för kortslutning. Stor risk för brand eller gnistbildning.	X	X	X
4.12 Ej obligatoriska lampor och reflexanordningar (X) ²	Okulär kontroll och kontroll genom mätning.	a) Monterad lampa eller reflexanordning överensstämmer inte med kraven ¹ . Avger/reflekterar rött ljus fram eller vitt ljus bak.	X	X	
		b) Lampans funktion överensstämmer inte med kraven ¹ . Antalet strålkastare som används samtidigt överskrider tillåten ljusintensitet. Avger rött ljus fram eller vitt ljus bak.	X	X	
		c) Lampan/reflexanordningen bristfälligt fastsatt. Mycket allvarlig risk för att den faller av.	X	X	
4.13 Batteri(er)	Okulär kontroll.	a) Bristfälligt fastsatt. Ej korrekt fastsatt. Risk för kortslutning.	X	X	
		b) Otätt. Utsläpp av farliga ämnen.	X	X	
		c) Defekt omkopplare (om sådan krävs).		X	
		d) Defekta säkringar (om sådana krävs).		X	
		e) Olämplig ventilation (om sådan krävs).		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
5. AXLAR, HJUL, DÄCK OCH FJÄDRING					
5.1 Axlar					
5.1.1 Axlar	Okulär kontroll med fordonet över en smörjgrop eller på en lyftanordning. Kraftplattor kan användas och rekommenderas för fordon som har en högsta vikt som överstiger 3,5 ton.	a) Axel brottskadad eller deformerad.			X
		b) Bristfällig montering i fordonet. Försämrad stabilitet, påverkad funktion: omfattande rörelse i förhållande till fästen.		X	X
		c) Farlig ändring ³ . Försämrad stabilitet, påverkad funktion, otillräckligt avstånd till andra fordonsdelar eller till marken.		X	X
5.1.2 Axeltappar	Okulär kontroll med fordonet över en smörjgrop eller på en lyftanordning. Kraftplattor kan användas och rekommenderas för fordon som har en högsta vikt som överstiger 3,5 ton. Anbringa en vertikal kraft eller sidokraft på varje hjul och notera hur mycket axelbalken rör sig i förhållande till axeltappen.	a) Axeltapp brottskadad.			X
		b) Kraftigt slitage på spindelbult och/eller bussningar. Risk för att delen faller av, försämrad riktningss stabilitet.		X	X
		c) För stor rörelse mellan axeltapp och axelbalk. Risk för att delen faller av, försämrad riktningss stabilitet.		X	X
		d) Sprint till axeltapp sitter löst i axeln. Risk för att delen faller av, försämrad riktningss stabilitet.		X	X
5.1.3 Hjullager	Okulär kontroll med fordonet över en smörjgrop eller på en lyftanordning. Kraftplattor kan användas och rekommenderas för fordon som har en högsta vikt som inte överstiger 3,5 ton. Gunga på hjulet eller anbringa en sidokraft på varje hjul och notera hur mycket hjulet rör sig uppåt i förhållande till axeltappen.	a) Stort glapp i hjullagret. Försämrad riktningss stabilitet, risk för demolering.		X	X
		b) Hjullagret sitter för hårt och kärvar. Risk för överhettning, risk för demolering.		X	X

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
5.2 Hjul och däck					
5.2.1 Hjulhus	Okulär kontroll.	a) Hjulmuttrar eller hjulbultar saknar eller sitter löst. Fäste saknas eller sitter löst så att trafiksäkerheten hotas mycket allvarligt.		X	X
		b) Hjulhuset är slitet eller skadat. Hjulhuset är slitet eller skadat på ett sätt som gör att hjulen inte sitter fast på ett säkert sätt.		X	X
5.2.2 Hjul	Okulär kontroll av båda sidorna på alla hjul med fordonet över en smörjgrop eller på en lyftanordning.	a) Brottskada eller felaktig svetsning.			X
		b) Låsringar för däcken bristfälligt monterade. Risk för att hjulen faller av.		X	X
		c) Hjul kraftigt deformerat eller slitet. Fästet i hjulhuset påverkat, säker fastsättning av däck påverkad.		X	X
		d) Hjulens storlek, tekniska utformning, kompatibilitet eller typ överensstämmer inte med kraven ¹ och påverkar trafiksäkerheten.		X	
5.2.3 Däck	Okulär kontroll av hela däck, antingen genom att rotera hjulet upplyft från marken och med fordonet över en smörjgrop eller på en lyftanordning, eller genom att rulla fordonet fram och tillbaka över en smörjgrop.	a) Däckets storlek, bärförmåga, typgodkännandemärke eller hastighetsklass överensstämmer inte med kraven ¹ och påverkar trafiksäkerheten. Otillräcklig bärförmåga eller hastighetsklass för avsedd användning, däcken vidrör andra fordonsdelar vilket innebär risk vid körning.		X	X
		b) Olika storlek på däck på samma axel eller på dubbelmonterade hjul.		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
		c) Olika konstruktion (radial/korsskikt) på däck på samma axel).		X	
		d) Allvarliga skador eller skårar på däck. Kord synligt eller skadat.		X	X
		e) Indikator för slitage av däckmönster synlig. Däckets mönsterdjup överensstämmer inte med kraven ¹ .		X	X
		f) Däcken vidrör andra komponenter (flexibla stänkskyddsanordningar). Däcket skaver mot andra delar (ej risk vid körning).	X	X	
		g) Mönsterskurna däck överensstämmer inte med kraven ¹ . Skyddslager för kord påverkat.		X	X
		h) Övervakningssystemet för lufttrycket i däck är felaktigt eller det är uppenbart att däck har för lite luft. Uppenbart okörbart.	X	X	

5.3 Fjädringssystem

5.3.1 Fjädrar och krängningshämmare	Okulär kontroll med fordonet över en smörjgrop eller på en lyftanordning. Kraftplattor kan användas och rekommenderas för fordon som har en högsta vikt som överstiger 3,5 ton.	a) Bristfällig fästning av fjädrar på chassi eller axel. Synlig relativ rörelse. Fästen mycket lösa, allvarligt.		X	X
		b) Fjäderdel skadad eller brottskadad. Huvudfjäder (bladfjäder) eller andra bladfjädrar mycket allvarligt påverkade.		X	X

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
		c) Fjäder saknas. Huvudfjäder (bladfjäder) eller andra bladfjädrar mycket allvarligt påverkade.		X	X
		d) Farlig ändring ³ . Otillräckligt avstånd till andra fordonsdelar, fjäder-system fungerar ej.		X	X
5.3.2 Stötdämpare	Okulär kontroll med fordonet över en smörjgrop eller på en lyftanordning, eller med hjälp av särskild utrustning om sådan finns.	a) Bristfällig fästning av stötdämpare på chassi eller axel. Stötdämpare lös.	X	X	
		b) Skadad stötdämpare som visar tecken på allvarligt läckage eller fel.		X	
5.3.2.1 Provning av dämpningens effektivitet (X) ²	Använd särskild utrustning och jämför skillnader mellan vänster och höger.	a) Väsentlig skillnad mellan höger och vänster.		X	
		b) Angivna minimivärden uppnås ej.		X	
5.3.3 Kardanrör, stödstag, främre och bakre bärarmar	Okulär kontroll med fordonet över en smörjgrop eller på en lyftanordning. Kraftplattor kan användas och rekommenderas för fordon som har en högsta vikt som överstiger 3,5 ton.	a) Bristfällig fästning av komponent på chassi eller axel. Risk för att delen faller av, försämrad riktningsstabilitet.		X	X
		b) Komponent skadad eller kraftigt korroderad. Komponenten brottskadad eller komponentens stabilitet påverkad.		X	X
		c) Farlig ändring ³ . Otillräckligt avstånd till andra fordonsdelar, systemet fungerar ej.		X	X

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
5.3.4 Kulleder	Okulär kontroll med fordonet över en smörjgrop eller på en lyftanordning. Kraftplattor kan användas och rekommenderas för fordon som har en högsta vikt som överstiger 3,5 ton.	a) Kraftigt slitage på spindelbult och/eller bussningar eller på kulle. Risk för att delen faller av, försämrad riktningss stabilitet.		X	X
		b) Dammskydd kraftigt förslitet. Dammskydd saknas eller är brottskadat.	X	X	
5.3.5 Luftfjädring	Okulär kontroll	a) Systemet fungerar inte.			X
		b) Någon del skadad, ändrad eller försliten på ett sätt som påverkar systemets funktion negativt. Systemets funktion allvarligt påverkat.		X	X
		c) Förnimbart läckage på systemet		X	

6. CHASSI OCH CHASSINFÄSTNINGAR

6.1 Chassi eller ram och infästningar

6.1.1 Allmänt skick	Okulär kontroll med fordonet över en smörjgrop eller på en lyftanordning.	a) Sidobalk eller tvärbalk något brottskadad eller deformationerad. Sidobalk eller tvärbalk svårt brottskadad eller deformationerad.		X	X
		b) Förstärkningsplattor eller fästnanordningar bristfälligt fastsatta. Flertalet fästnanordningar lösa, svaga delar.		X	X
		c) Kraftig korrosion som påverkar styvheten. Svaga delar.		X	X

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
6.1.2 Avgasrör och ljuddämpare	Okulär kontroll med fordonet över en smörjgrop eller på en lyftanordning.	a) Avgassystemet otätt eller bristfälligt fastsatt.		X	
		b) Rökgaserna kommer in i förarhytten eller i passagerarutrymmet. Risk för passagerares hälsa.		X	X
6.1.3 Bränsletank och bränsleledningar (inklusive uppvärmning)	Okulär kontroll med fordonet över en smörjgrop eller på en lyftanordning, med hjälp av anordningar för detektering av läckage vid LPG-/CNG-/LNG-system.	a) Bristfälliga tankar och ledningar, upphov till allvarlig brandfara.			X
		b) Läckage av bränsle, tanklocket saknas eller är bristfälligt. Brandfara, risk för utsläpp av farliga ämnen.		X	X
		c) Skavda bränsleledningar. Skadade bränsleledningar.	X	X	
		d) Avstängningskran för bränsle (om sådan krävs) fungerar inte tillfredsställande.		X	
		e) Brandfara på grund av — bränsleläckage — otillräckligt avskärmat bränsletank eller otillräckligt avskärmat avgassystem — motorutrymmets skick.			X
		f) System för LPG/CNG/LNG eller vätgas överensstämmer inte med kraven, någon del av systemet defekt ¹ .			X
6.1.4 Stötfångare, sidoskydd och underkörningsskydd	Okulär kontroll.	a) Lösa delar eller skador som sannolikt kan orsaka personskador vid beröring. Delar riskerar att falla av, kraftigt nedsatt funktion.		X	X
		b) Anordningen överensstämmer inte med kraven ¹ .		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
6.1.5 Reservhjulshållare (om sådan är monterad)	Okulär kontroll.	a) Hållaren ej i lämpligt skick.	X		
		b) Hållaren är brottskadad eller bristfälligt fastsatt.		X	
		c) Reservhjul inte ordentligt fastsatt i hållaren. Mycket allvarlig risk för att hjulet faller av.		X	X
6.1.6 Mekanisk koppling och bogserutrustning	Okulär kontroll med avseende på slitage och korrekt manövrering, med särskild uppmärksamhet på monterade säkerhetsanordningar och/eller användning av mätinstrument.	a) Komponent skadad, defekt eller sprucken (om den inte används). Komponent skadad, defekt eller sprucken (om den används).		X	X
		b) Stort slitage på komponent. Under gränsen för slitage.		X	X
		c) Bristfällig fastsättning. Löst fäste, mycket allvarlig risk för att komponenten faller av.		X	X
		d) Säkerhetsanordning saknas eller fungerar inte korrekt.		X	
		e) Kopplingsindikator fungerar inte.		X	
		f) Skymd registreringsskylt eller lampa (då den inte används). Registreringsskylt dold (då den inte används).	X	X	
		g) Farlig ändring ³ (reservdelar). Farlig ändring ³ (huvuddelar).		X	X
		h) Alltför vek koppling		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
6.1.7 Transmission	Okulär kontroll.	a) Fästskravar saknas eller sitter löst. Fästskravar saknas eller sitter löst i en sådan omfattning att det föreligger en allvarlig trafikfara.		X	X
		b) Stort slitage på kraftöverföringsaxelns lager. Mycket allvarlig risk att enheten släpper eller spricker.		X	X
		c) Kraftigt slitage på kardanknutar eller transmissionskedjor/-remmar. Mycket allvarlig risk att enheten släpper eller spricker.		X	X
		d) Slitage på elastiska kopplingar. Mycket allvarlig risk att enheten släpper eller spricker.		X	X
		e) Axel skadad eller böjd.		X	
		f) Lagerhus är brottskadat eller bristfälligt fastsatt. Mycket allvarlig risk att enheten släpper eller spricker.		X	X
		g) Dammskydd kraftigt förslitet. Dammskydd saknas eller är brottskadat.	X	X	
		h) Olaglig förändring av kraftöverföringen.		X	
6.1.8 Motorutrymme	Okulär kontroll, inte nödvändigtvis över en smörjgrop eller på en lyftanordning.	Slitna och uppenbart svårt skadade fästpunkter. Lösa eller brottskadade fästpunkter.		X	X
6.1.9 Motordata (X) ²	Okulär kontroll och/eller användning av elektroniskt fordonsgränssnitt.	a) Ändring av styrenheten som påverkar säkerheten och/eller miljön.		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
		b) Ändring av motorn som påverkar säkerheten och/eller miljön.			X
6.2 Hytt och karosseri					
6.2.1 Skick	Okulär kontroll.	a) Lös eller skadad panel eller annan del som sannolikt kan orsaka personskador. Risk för att panelen faller av.		X	X
		b) Karosstolpe bristfälligt fastsatt. Försämrade stabilitet.		X	X
		c) Motor- eller avgasrök kan komma in. Risk för passagerares hälsa.		X	X
		d) Farlig ändring ³ . Otillräckligt avstånd mellan roterande och rörliga delar och vägen.		X	X
6.2.2 Montering	Okulär kontroll över en smörjgrop eller på en lyftanordning.	a) Kaross eller hytt bristfälligt fastsatt. Påverkad stabilitet.		X	X
		b) Hytt eller kaross uppenbart inte placerad rakt på chassiet.		X	
		c) Fästningen av hytt/kaross vid chassi eller tvärbalkar bristfälligt fastsatt eller saknas, om symmetriska. Fästningen av hytt/kaross vid chassi eller tvärbalkar bristfälligt fastsatt eller saknas i sådan omfattning att mycket allvarlig trafikfara föreligger.		X	X
		d) Kraftig korrosion vid fästpunkter på karosser i ett stycke. Försämrade stabilitet.		X	X

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
6.2.3 Dörrar och dörrlås	Okulär kontroll.	a) Dörren öppnas eller stängs inte ordentligt.		X	
		b) Dörr som sannolikt kan öppnas av misstag eller dörr som inte förblir stängd (skjutdörrar). Dörr som sannolikt kan öppnas av misstag eller dörr som inte förblir stängd (svängdörrar).		X	X
		c) Dörr, gångjärn, lås eller stolpe är sliten. Dörr, gångjärn, lås eller stolpe saknas eller sitter löst.	X	X	
6.2.4 Golv	Okulär kontroll över en smörjgrop eller på en lyftanordning.	Golvet bristfälligt fastsatt eller kraftigt förslitet. Bristfällig stabilitet.		X	X
6.2.5 Förarsäte	Okulär kontroll.	a) Säte med bristfällig konstruktion. Löst säte.		X	X
		b) Justeringsmekanismen fungerar bristfälligt. Säte som rör sig eller där ryggstödet inte går att låsa fast.		X	X
6.2.6 Övriga säten	Okulär kontroll.	a) Säten defekta eller bristfälligt fastsatta (reservdelar). Säten defekta eller bristfälligt fastsatta (huvuddelar).	X	X	
		b) Säten inte monterade enligt kraven ¹ . Maximalt antal säten överskridet, placeringen överensstämmer ej med godkännande.	X	X	
6.2.7 Körreglage	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	Styrfunktion som är nödvändig för säker manövrering av fordonet fungerar bristfälligt. Bristfällig säkerhet vid drift.		X	X

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
6.2.8 Fotsteg till hytt	Okulär kontroll.	a) Fotsteg eller fotstegsram bristfälligt fastsatt. Bristfällig stabilitet.	X	X	
		b) Fotsteg eller fotstegsram är i ett skick som sannolikt kan orsaka personskador.		X	
6.2.9 Övrig inredning och utrustning, utsida och insida	Okulär kontroll.	a) Fästanelordning för övrig inredning eller utrustning defekt.		X	
		b) Övrig inredning eller utrustning överensstämmer inte med kraven ¹ . Delar kan orsaka personskador, säker manövrering påverkas.	X	X	
		c) Hydraulisk utrustning otät. Omfattande utsläpp av farliga ämnen.	X	X	
6.2.10 Stänkskärmar (vingar), stänkskyddsanordningar	Okulär kontroll.	a) Saknas, sitter löst eller är kraftigt korroderade. Kan orsaka personskador. Risk för att någon del faller av.	X	X	
		b) Otillräckligt avstånd till däck/hjul (stänkskydd). Otillräckligt avstånd till däck/hjul (stänkskärmar).	X	X	
		c) Överensstämmer inte med kraven ¹ . Slitbana täcks inte ordentligt.	X	X	
6.2.11 Plattform	Okulär kontroll.	a) Saknas, sitter löst eller är kraftigt korroderade.		X	
		b) Överensstämmer inte med kraven ¹ .		X	
		c) Risk för nedfällning när fordonet är i rörelse.			X

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
6.2.12 Handtag och fotstöd	Okulär kontroll.	a) Saknas, sitter löst eller är kraftigt korroderade.		X	
		b) Överensstämmer inte med kraven ¹ .		X	
7. ÖVRIG UTRUSTNING					
7.1 Säkerhetsbälten/spännen och skyddssystem					
7.1.1 Säker montering av säkerhetsbälten/spännen	Okulär kontroll.	a) Fästpunkt kraftigt försliten. Påverkad stabilitet.		X	X
		b) Fästpunkten sitter löst.		X	
7.1.2 Skick på säkerhetsbälten/spännen	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Obligatoriskt säkerhetsbälte saknas eller är inte monterat.		X	
		b) Skadat säkerhetsbälte. Trasigt eller översträckt bälte.	X	X	
		c) Säkerhetsbältet överensstämmer inte med kraven ¹ .		X	
		d) Säkerhetsbältet skadat eller fungerar inte korrekt.		X	
		e) Upprullningsdon för säkerhetsbältet skadat eller fungerar inte korrekt.		X	
7.1.3 Avlastare för säkerhetsbälten	Okulär kontroll och/eller användning av elektroniskt fordonsgränssnitt.	a) Avlastare saknas eller är inte lämplig för fordonet.		X	
		b) Systemet anger fel via det elektroniska fordonsgränssnittet.			X

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
7.1.4 Bältessträckare	Okulär kontroll och/eller användning av elektroniskt fordonsgränssnitt.	a) Bältessträckare saknas eller är inte lämplig för fordonet.		X	
		b) Systemet anger fel via det elektroniska fordonsgränssnittet.			X
7.1.5 Krockkudde	Okulär kontroll och/eller användning av elektroniskt fordonsgränssnitt.	a) Krockkudde saknas eller är inte lämplig för fordonet.		X	
		b) Systemet anger fel via det elektroniska fordonsgränssnittet.			X
		c) Krockkudden fungerar inte.		X	
7.1.6 SRS-system	Okulär kontroll av varningslampan och/eller användning av elektroniskt fordonsgränssnitt.	a) Varningslampan för SRS anger fel på systemet.		X	
		b) Systemet anger fel via det elektroniska fordonsgränssnittet.			X
7.2 Brandsläckare (X) ²	Okulär kontroll.	a) Saknas.		X	
		b) Överensstämmer inte med kraven ¹ . Om sådan krävs (t.ex. i bussar, långfärdsbussar etc.).	X	X	
7.3 Lås och stöldskydd	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Anordningen förhindrar inte att fordonet körs.	X		
		b) Defekt. Oavsiktligt låst eller blockerat.		X	X
7.4 Varningstriangel (om sådan krävs) (X) ²	Okulär kontroll.	a) Saknas eller är ofullständig.	X		
		b) Överensstämmer inte med kraven ¹ .	X		

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
7.5 Förbandslåda. (om sådan krävs) (X) ²	Okulär kontroll.	Saknas, är ofullständig eller överensstämmer inte med kraven ¹ .	X		
7.6 Hjulklar (om sådana krävs) (X) ²	Okulär kontroll.	Saknas eller i bristfälligt skick, otillräcklig stabilitet eller dimension.		X	
7.7 Ljudsignalanordning	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Fungerar inte korrekt. Fungerar inte alls.	X	X	
		b) Manöveranordning bristfälligt fastsatt.	X		
		c) Överensstämmer inte med kraven ¹ . Ljudet kan förväxlas med varningssirener.	X	X	
7.8 Hastighetsmätare	Okulär kontroll eller kontroll genom manövrering vid provning på väg eller med hjälp av elektronisk utrustning.	a) Ej monterad enligt kraven ¹ . Saknas om sådan krävs.	X	X	
		b) Försämrade drift. Fungerar inte alls.	X	X	
		c) Belysningen fungerar inte tillfredsställande. Belysningen tänds inte.	X	X	
7.9 Färdskrivare (om sådan är monterad/krävs)	Okulär kontroll.	a) Ej monterad enligt kraven ¹ .		X	
		b) Fungerar inte.		X	
		c) Tätningar är defekta eller saknas.		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
		d) Installationsskylt saknas, är oläslig eller inaktuell.		X	
		e) Uppenbar manipulation.		X	
		f) Däckens storlek överensstämmer inte med kalibreringsparametrarna.		X	
7.10 Hastighetsbegränsande anordning (om sådan är monterad/krävs)	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering om utrustning finns.	a) Ej monterad enligt kraven ¹ .		X	
		b) Fungerar uppenbart inte.		X	
		c) Hastigheten felaktigt inställd (om den kontrollerats).		X	
		d) Tätningar är defekta eller saknas.		X	
		e) Skylt saknas eller är oläslig.		X	
		f) Däckens storlek överensstämmer inte med kalibreringsparametrarna.		X	
7.11 Vägmätare om sådan finns (X) ²	Okulär kontroll och/eller användning av elektroniskt fordonsgränssnitt.	a) Uppenbart manipulerad (bedrägeri) för att minska den registrerade körsträckan eller visa felaktig registrerad körsträcka för ett fordon.		X	
		b) Uppenbart ur funktion.		X	
7.12 Antisladdsystem (ESC) om sådant finns/krävs	Okulär kontroll och/eller användning av elektroniskt fordonsgränssnitt.	a) Hastighetssensorer på hjulen saknas eller är skadade.		X	
		b) Ledningar skadade.		X	
		c) Andra delar saknas eller är skadade.		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
		d) Omkopplare skadad eller fungerar inte korrekt.		X	
		e) Varningslampan för ESC anger fel på systemet.		X	
		f) Systemet anger fel via det elektroniska fordonsgränssnittet.		X	

8. STÖRNINGAR

8.1 Buller

8.1.1 Bullerdämpning	Subjektiv utvärdering (om inspektören anser att bullernivån ligger nära ett gränsvärde kan en bullermätning vid stillastående utföras).	a) Bullernivåerna överstiger de som är tillåtna enligt kraven ¹ .		X	
		b) Någon del av bullerdämpningssystemet sitter löst, är skadad, felaktigt monterad, saknas eller är uppenbarligen ändrad på ett sätt som påverkar bullernivån negativt. Mycket allvarlig risk för att den faller av.		X	X

8.2 Avgasutsläpp

8.2.1 Gnisttändning, utsläpp från motor

8.2.1.1 Utrustning för kontroll av avgasutsläpp	Okulär kontroll.	a) Fabriksmonterad utrustning för kontroll av utsläpp saknas, har ändrats eller är uppenbart defekt.		X	
		b) Läckage som påverkar mätningen av utsläpp.		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
8.2.1.2 Gasformiga utsläpp	— För fordon upp till utsläppsklasser Euro 5 och Euro V1 ⁽⁷⁾: Mätning med hjälp av en avgasanalysator enligt kraven¹ eller avläsning av OBD-systemet. Denna provning av utsläpp från avgasröret ska vara grundmetoden för att kontrollera avgasutsläppen. Efter en likvärdighetsbedömning och med beaktande av relevant typgodkännande lagstiftning får medlemsstaterna godkänna användning av OBD i enlighet med tillverkarens rekommendationer och andra krav. — För fordon upp till utsläppsklasser Euro 6 och Euro VI ⁽⁸⁾: Mätning med hjälp av en avgasanalysator enligt kraven¹ eller avläsning av OBD i enlighet med tillverkarens rekommendationer och andra krav¹. Mätresultaten ej tillämpliga på tvåtaktsmotorer.	a) Gasutsläppen överskrider de nivåer som angetts av tillverkaren.		X	
		b) Om ett sådant värde inte finns tillgängligt gäller följande för koldioxidutsläpp, i) för fordon som inte har ett avancerat utsläppsbegränsande system, — 4,5 %, eller — 3,5 % enligt den tidpunkt då fordonet registrerats eller tagits i bruk för första gången enligt vad som angetts i kraven¹. ii) för fordon som har ett avancerat utsläppsbegränsande system, — vid tomgång: 0,5 % — vid hög tomgång: 0,3 % eller — vid tomgång: 0,3 % ⁽⁷⁾ — vid hög tomgång: 0,2 % enligt den tidpunkt då fordonet registrerats eller tagits i bruk för första gången enligt vad som angetts i kraven¹.		X	
		c) Lambdakoefficienten ligger utanför intervallet $1 \pm 0,03$ eller är ej i enlighet med tillverkarens specifikationer.		X	
		d) OBD-avläsningen indikerar allvarligt fel.		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga

8.2.2 Kompressionständering, utsläpp från motor

8.2.2.1 Utrustning för kontroll av avgasutsläpp	Okulär kontroll.	a) Fabriksmonterad utrustning för kontroll av utsläpp saknas eller är uppenbart defekt.		X	
		b) Läckage som påverkar mätningen av utsläpp.		X	
8.2.2.2 Röktäthet Fordon som registrerades eller togs i bruk före den 1 januari 1980 är befriade från dessa krav.	— För fordon upp till utsläppsklasser Euro 5 och Euro V (7): Avgasernas röktäthet ska mätas vid fri acceleration (utan belastning och från tomgång till maximivarvtal) med växeln i friläge och kopplingen nedtryckt eller genom avläsning av OBD. Denna provning av utsläpp från avgasröret ska vara grundmetoden för att kontrollera avgasutsläppen. Efter en likvärdighetsbedömning får medlemsstaterna godkänna användning av OBD i enlighet med tillverkarens rekommendationer och andra krav. — För fordon upp till utsläppsklasser Euro 6 och euro VI (8): Avgasernas röktäthet ska mätas vid fri acceleration (utan belastning och från tomgång till maximivarvtal) med växeln i friläge och kopplingen nedtryckt eller genom avläsning av OBD i enlighet med tillverkarens rekommendationer och andra krav¹. Konditionering av fordon: 1. Provningar får utföras på fordon utan konditionering. Av säkerhetsskäl är det dock lämpligt att kontrollera att motorn är varm och i tillfredsställande mekaniskt skick.	a) För fordon som registrerats eller tagits i bruk för första gången efter det datum som anges i kraven¹. Röktätheten överstiger den nivå som anges på fordons tillverkarskylt.		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
	2. Förkrav: i) Motorn ska ha uppnått arbetstemperatur, vilket t.ex. innebär att temperaturen på motoroljan som mäts med en oljemätsticka ska vara minst 80 °C eller motsvara normal arbetstemperatur om den är lägre, eller att motorblocktemperaturen, mätt som nivå på den infraröda strålningen, ska vara minst lika hög. Om denna mätmetod är opraktisk på grund av fordonets konstruktion ska motorns normala arbetstemperatur uppnås på annat sätt, t.ex. genom att kylfläkten går igång. ii) Avgassystemet ska rensas genom minst tre fria accelerationscykler eller motsvarande metod.				
		b) Om ett sådant värde inte finns att tillgå eller om kraven¹ intemedger att referensvärden används — För insugningsmotorer: 2,5 m⁻¹, — För turboladdade motorer: 3,0 m⁻¹, eller, — för fordon som identifierats i kraven¹ eller som registrerats eller tagits i bruk för första gången efter det datum som anges i kraven¹: 1,5 m⁻¹ ⁽⁹⁾ eller 0,7 m⁻¹ ⁽¹⁰⁾		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
	Provningsförfarande: 1. Motorn och eventuellt turboaggregat ska gå på tomgång innan varje fri accelerationscykel påbörjas. För tunga dieseldrivna fordon innebär detta minst 10 sekunder efter det att gaspedalen släppts upp. 2. För att påbörja varje fri accelerationscykel ska gaspedalen snabbt (dvs. på mindre än en sekund) och i en rörelse, men inte häftigt, tryckas i botten för att uppnå maximal insprutning från insprutningspumpen. 3. Under varje fri accelerationscykel och innan gaspedalen släpps upp ska motorn komma upp i maximivarvtal eller, när det gäller automatväxlade fordon, det varvtal som anges av tillverkaren eller, om dessa uppgifter inte finns att tillgå, två tredjedelar av maximivarvtalet. Detta kan kontrolleras t.ex. med hjälp av motorvarvet eller genom att man låter tillräckligt lång tid förflyta mellan den första tryckningen på gaspedalen och det ögonblick den släpps upp, vilket för fordon i kategorierna M₂, M₃, N₂ eller N₃ bör vara minst två sekunder. 4. Fordon får endast underkännas om det aritmetiska medelvärdet från minst tre av de senast genomförda accelerationscyklerna överskrider gränsvärdet. Medelvärdet kan räknas fram genom att man bortser från de mätningar som i hög grad avviker från medelvärdet eller att man använder resultatet av någon annan statistisk beräkning som tar hänsyn till spridningen hos mätningarna. Medlemsstaterna får begränsa antalet provningscykler.				

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
	5. För att undvika onödiga provningar får medlemsstaterna underkänna fordon om värdena efter mindre än tre fria accelerationscykler eller efter rensningscykeln ovan ligger mycket högre än gränsvärdet. För att likaså undvika onödiga provningar får medlemsstaterna godkänna fordon om värdena efter mindre än tre fria accelerationscykler eller efter rensningscykeln ovan ligger mycket lägre än gränsvärdet.				
8.3 Elektromagnetiskt störningsskydd					
Radiostörningar (X) ²		Något av kraven ¹ uppfylls inte.	X		
8.4 Övriga punkter som är relaterade till miljön					
8.4.1 Vätskeläckage		Kraftigt läckage av andra vätskor än vatten som sannolikt kommer att skada miljön eller utgöra en säkerhetsrisk för andra trafikanter. Regelbunden droppbildning som utgör en mycket allvarlig risk.		X	X
9. KOMPLETTERANDE PROVNING FÖR FORDON FÖR PERSONTRANSPORT I KATEGORIerna M ₂ , M ₃					
9.1 Dörrar					
9.1.1 In- och utgångar	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Defekt manövrering.		X	
		b) Försämrat skick. Risk för personskada.	X	X	
		c) Defekta nödkontroller.		X	
		d) Fjärrkontroll av dörrar eller varningsanordningar defekta.		X	
		e) Överensstämmer inte med kraven ¹ . Otillräcklig dörrbredd.	X	X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
9.1.2 Nödutgångar	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering (om så är lämpligt).	a) Defekt manövrering.		X	
		b) Nödutgångsskyltar oläsliga. Nödutgångsskyltar saknas.	X	X	
		c) Hammare för att krossa glas saknas.	X		
		d) Överensstämmer inte med kraven ¹ . Blockerad eller otillräcklig bredd.	X	X	
9.2 Avimnings- och avfrostningssystem (X) ²	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Fungerar inte tillfredsställande. Påverkar säker drift av fordonet.	X	X	
		b) Utsläpp av giftiga gaser i förar- eller passagerarutrymmet. Risk för passagerares hälsa.		X	X
		c) Defekt avimning (om sådan är obligatorisk).		X	
9.3 Ventilations- och värmesystem (X) ²	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Defekt manövrering. Risk för passagerares hälsa.	X	X	
		b) Utsläpp av giftiga gaser i förar- eller passagerarutrymmet. Risk för passagerares hälsa.		X	X
9.4 Säten					
9.4.1 Passagerarsäten (inklusive säten för medföljande personal)	Okulär kontroll.	Fällbara säten (om sådana är tillåtna) fälls inte upp automatiskt. Blockerar nödutgång.	X	X	
9.4.2 Förarsäte (ytterligare krav)	Okulär kontroll.	a) Defekta specialkomponenter som bländskydd. Försämrat siktfält.	X	X	
		b) Skyddsanordningar för föraren ej tillförlitliga eller överensstämmer inte med kraven ¹ . Risk för personskada.	X	X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
9.5 Inre belysning och destinationsanordningar (X) ²	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	Enheten defekt eller överensstämmer inte med kraven ¹ . Fungerar inte.	X	X	
9.6 Gångar, områden för stående	Okulär kontroll.	a) Bristfälligt fastsatt golv. Påverkad stabilitet.		X	X
		b) Defekta ledstänger eller handtag. Bristfälligt fastsatt eller oanvändbart.	X	X	
		c) Överensstämmer inte med kraven ¹ . Otillräcklig bredd eller otillräckligt utrymme.	X	X	
9.7 Trappor och fotsteg	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering (om så är lämpligt).	a) Dåligt skick. Skadat skick. Påverkad stabilitet.	X	X	X
		b) Indragbara fotsteg fungerar inte korrekt.		X	
		c) Överensstämmer inte med kraven ¹ . Otillräcklig bredd eller för höga fotsteg.	X	X	
9.8 System för passagerarkommunikation (X) ²	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	Defekt system. Fungerar inte.	X	X	
9.9 Meddelanden (X) ²	Okulär kontroll.	a) Meddelanden saknas, är felaktiga eller oläsliga.	X		
		b) Överensstämmer inte med kraven ¹ . Felaktig information.	X	X	
9.10 Krav gällande transport av barn (X) ²					
9.10.1 Dörrar	Okulär kontroll.	Dörrskydd överensstämmer inte med kraven ¹ för den här typen av transport.		X	
9.10.2 Signalerings- och specialutrustning	Okulär kontroll.	Signalerings- eller specialutrustning saknas eller överensstämmer inte med kraven ¹ .	X		

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
9.11 Krav gällande transport av personer med nedsatt rörlighet (X) ²					
9.11.1 Dörrar, ramper och lyftanordningar	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Defekt manövrering. Bristfällig säkerhet vid drift.	X	X	
		b) Försämrat skick. Påverkad stabilitet, Risk för personskada.	X	X	
		c) Defekta kontroller. Bristfällig säkerhet vid drift.	X	X	
		d) Defekta varningsanordningar. Fungerar inte.	X	X	
		e) Överensstämmer inte med kraven ¹ .		X	
9.11.2 Fastsättningssystem för rullstolar	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering (om så är lämpligt).	a) Defekt manövrering. Bristfällig säkerhet vid drift.	X	X	
		b) Försämrat skick. Påverkad stabilitet, Risk för personskada.	X	X	
		c) Defekta kontroller. Bristfällig säkerhet vid drift.	X	X	
		d) Överensstämmer inte med kraven ¹ .		X	
9.11.3 Signalerings- och specialutrustning	Okulär kontroll.	Signalerings- eller specialutrustning saknas eller överensstämmer inte med kraven ¹ .		X	
9.12 Övrig specialutrustning (X) ²					
9.12.1 Utrymme för livsmedelsberedning	Okulär kontroll.	a) Utrymmena överensstämmer inte med kraven ¹ .		X	
		b) Utrymmena är skadade i sådan omfattning att det skulle vara farligt att använda dem.		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
9.12.2 Hygienutrymmen	Okulär kontroll.	Utrymmena överensstämmer inte med kraven ¹ . Risk för personskada.	X	X	
9.12.3 Övriga anordningar (t.ex. audiovisuella system)	Okulär kontroll.	Överensstämmer inte med kraven ¹ . Påverkar säker drift av fordonet.	X	X	

⁽¹⁾ Fordonskategorier som ej omfattas av detta direktivs tillämpningsområde ingår som vägledning.

⁽²⁾ 43 % för påhängsvagnar som godkänkts före den 1 januari 2012.

⁽³⁾ 48 % för fordon som inte försetts med ABS eller typgodkänkts före den 1 oktober 1991.

⁽⁴⁾ 45 % för fordon som är registrerade efter 1988 eller från och med det datum som anges i kraven, om detta datum infaller senare.

⁽⁵⁾ 43 % för släpvagnar och påhängsvagnar som registrerats efter 1988 eller från det datum som anges i kraven, om detta datum infaller senare.

⁽⁶⁾ Till exempel 2,5 m/s² för fordon i kategori N₁, N₂ och N₃ som registrerats första gången efter den 1 januari 2012.

⁽⁷⁾ Typgodkänd i enlighet med direktiv 70/220/EEG, förordning (EG) nr 715/2007, bilaga I, tabell 1, (Euro 5), direktiv 88/77/EEG och direktiv 2005/55/EG.

⁽⁸⁾ Typgodkänd i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007, bilaga I, tabell 2 (Euro 6), och förordning (EG) nr 595/2009 (Euro VI).

⁽⁹⁾ Typgodkänd i enlighet med gränsvärdena i rad B avsnitt 5.3.1.4 i bilaga I till direktiv 70/220/EEG, ändrat genom direktiv 98/69/EG eller senare; rad B1, B2 eller C i avsnitt 6.2.1 i bilaga I till direktiv 88/77/EEG eller registrerat eller taget i bruk för första gången efter den 1 juli 2008.

⁽¹⁰⁾ Typgodkänd i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007, bilaga I, tabell 2 (Euro 6). Typgodkänd i enlighet med förordning (EG) nr 595/2009 (Euro VI).

Anmärkningar:

¹. Kraven fastställs genom typgodkännande vid tidpunkten för godkännande, första registreringen eller då fordonet tas i bruk för första gången, såväl som genom efterjusteringskrav eller nationell lagstiftning i registreringslandet. Dessa orsaker till underkännande är endast tillämpliga om överensstämmelse med kraven har kontrollerats.

². Anmärkningen (X) markerar förhållanden som avser fordonets skick och lämplighet att användas i trafiken men som inte betraktas som väsentliga vid trafiksäkerhetsprovning.

³. Farliga ändringar innebär en ändring som påverkar fordonets trafiksäkerhet negativt eller har en oproportionerlig inverkan på miljön.

BILAGA II

MINIMIKRAV PÅ INNEHÅLL I TRAFIKSÄKERHETSINTYG

Trafiksäkerhetsintyget som utfärdas efter en trafiksäkerhetsprovning ska omfatta åtminstone följande delar, som föregås av motsvarande harmoniserade unionskoder:

1. Fordonets identifieringsnummer (VIN-nummer eller chassinummer)
 2. Registreringsnummer och landssymbol för registreringslandet
 3. Dag och plats för provningen
 4. Vägmätarens ställning vid provning, om sådan finns
 5. Fordonskategori om tillgänglig
 6. Fastställda brister och deras allvarlighetsgrad
 7. Resultatet av trafiksäkerhetsprovningen
 8. Datum för nästa trafiksäkerhetsprovning eller sista giltighetsdag för gällande trafiksäkerhetsintyg, om den här informationen inte ges på annat sätt
 9. Namn på organisation eller centrum som utfört provningen samt namnteckning eller annan identifiering av inspektören som ansvarar för provningen
 10. Övriga uppgifter
-

BILAGA III

MINIMIKRAV FÖR TRAFIKSÄKERHETSANLÄGGNINGAR OCH PROVNINGSUTRUSTNING

I. Enheter och utrustning

Trafiksäkerhetsprovningar i enlighet med de rekommenderade metoderna i bilaga I ska genomföras med användning av lämpliga anläggningar och utrustning. I förekommande fall kan detta omfatta användning av mobila provningsenheter. Vilken provningsutrustning som krävs beror på vilka fordonskategorier provningen omfattar, enligt tabell I. Anläggningarna och utrustningen ska uppfylla följande minimikrav:

1. En provningsanläggning som har tillräckligt med utrymme för att bedöma fordon och som uppfyller de nödvändiga hälso- och säkerhetskraven.
2. En testbana som är tillräckligt stor för provning, en smörjgrop eller en lyftanordning, och för fordon som har en högsta vikt som överstiger 3,5 ton, en anordning som kan lyfta fordonet på en av axlarna, med lämplig belysning och luftningsverktyg om så krävs.
3. För provning av alla fordon, en rullbromsprovare som kan mäta, visa och spara värden för bromsverkan och lufttryck för tryckluftsbromsar enligt de tekniska kraven för rullbromsprovare i bilaga A och ISO-standard 21069-1 eller motsvarande standarder.
4. För provning av fordon som har en högsta vikt som inte överstiger 3,5 ton, en rullbromsprovare enligt punkt 3 som eventuellt inte kan spara och visa värden för bromsverkan, pedalkraft och lufttryck i tryckluftsbromsar,

eller

en plattbromsprovare motsvarande rullbromsprovaren i punkt 3 som eventuellt inte kan spara och visa värden för bromsverkan, pedalkraft och lufttryck i tryckluftsbromsar.

5. Instrument för registrering av inbromsningar, där icke-kontinuerliga mätinstrument ska läsa av/lagra mätningar minst 10 gånger per sekund.
6. Anläggningar för provning av tryckluftsbromsar, såsom tryckmätare, anslutningar och slangar.
7. En anordning för att mäta hjul-/axelbelastning och fastställa axelbelastningen (eventuellt också för mätning av belastning på två hjul, exempelvis vågplatta för hjulvägning och axelvägning).
8. En enhet för provning av hjulaxelns fjädring (kraftplatta) utan att lyfta axeln, som ska uppfylla följande krav:
 - a) Enheten måste ha minst två elektriska plattor som kan röras i motsatt riktning både lodrätt och vågrätt.
 - b) Plattornas rörelser måste kunna styras av brukaren från provningsplatsen.
 - c) För fordon som har en högsta vikt som överstiger 3,5 ton. ska plattorna uppfylla följande tekniska krav:
 - Längsgående och tvärgående rörelse på minst 95 mm.
 - Längsgående och tvärgående rörelsehastighet 5 cm/sek till 15 cm/sek.

9. En ljudnivåmätare klass II, om ljudnivån ska mätas.
10. En 4-gasmätare i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/22/EG ⁽¹⁾.
11. Enhet för mätning av absorptionskoefficient med tillräcklig noggrannhet.
12. En anordning för strålkastarinställning som möjliggör provning av strålkastarinställning enligt bestämmelserna för strålkastarinställning på motorfordon (direktiv 76/756/EEG), där ljus- och mörkergränsen måste vara lätt att urskilja i dagsljus (utan direkt solljus).
13. Enhet för mätning av däckens mönsterdjup.
14. Enhet för att ansluta till det elektroniska fordonsgränssnittet, t.ex. ett OBD-verktyg.
15. Enhet för att upptäcka läckage av LPG/CNG/LNG, vid provning av sådana fordon.

De ovanstående enheterna kan kombineras i en och samma enhet, under förutsättning att varje enhets precision inte påverkas.

II. Kalibrering av mätutrustning

Om inte annat anges enligt gällande unionslagstiftning får intervallet mellan två på varandra följande kalibreringar inte överstiga

- i) 24 månader för mätning av vikt, tryck och ljudnivå,
- ii) 24 månader för mätning av krafter,
- iii) 12 månader för mätning av gasformiga utsläpp.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/22/EG av den 31 mars 2004 om mätinstrument (EUT L 135, 30.4.2004, s. 1).

Tabell I (¹)

Minimiutrustning som krävs för att genomföra trafiksäkerhetsprovningar																		
Fordon		Kategori		Utrustning som krävs för varje del i avsnitt I														
	Maximum mass			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1. Motorcyklar			1															
		L1e	P	x								x	x		x	x	x	
		L3e,L4e	P	x								x	x		x	x	x	
		L3e,L4e	D	x								x		x	x	x	x	
		L2e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L2e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L5e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L5e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L6e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L6e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L7e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L7e	D	x	x							x		x	x	x	x	
2. Passagerarfordon																		

Minimiutrustning som krävs för att genomföra trafiksäkerhetsprovningar																		
Fordon		Kategori		Utrustning som krävs för varje del i avsnitt I														
	Maximum mass			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	Upp till 3 500 kg	M ₁ ,M ₂	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Upp till 3 500 kg	M ₁ ,M ₂	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	> 3 500 kg	M ₂ ,M ₃	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	M ₂ ,M ₃	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
3. Fordon för godstransport																		
	Upp till 3 500 kg	N ₁	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Upp till 3 500 kg	N ₁	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	> 3 500 kg	N ₂ ,N ₃	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	N ₂ ,N ₃	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
4. Specialfordon från fordon i kategori N, T5																		
	Upp till 3 500 kg	N ₁	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Upp till 3 500 kg	N ₁	D	x	x		x					x		x	x	x	x	

Minimiutrustning som krävs för att genomföra trafiksäkerhetsprovningar																		
Fordon		Kategori		Utrustning som krävs för varje del i avsnitt I														
	Maximum mass			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	> 3 500 kg	N ₂ ,N ₃ ,T5	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	N ₂ ,N ₃ ,T5	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
5. Släpvagnar	Upp till 750 kg	O ₁		x												x		
	> 750 till 3 500 kg	O ₂		x	x		x									x		
	> 3 500 kg	O ₃ ,O ₄		x	x	x			x	x	x					x		

(¹) Fordonskategorier som ej omfattas av detta direktivs tillämpningsområde ingår som vägledning.

¹ B = bensin (gnisttändning), D = diesel (kompressionständning).

BILAGA IV

MINIMIKRAV FÖR INSPEKTÖRERNAS KOMPETENS, UTBILDNING OCH CERTIFIERING**1. Kompetens**

Innan en sökande till en tjänst som inspektör godkänns för att utföra periodiska trafiksäkerhetsprovningar ska medlemsstaterna eller behöriga myndigheter kontrollera att personen uppfyller följande:

a) Personen ska ha styrkt kunskap om och förståelse för vägfordon inom följande områden:

- Mekanik.
- Dynamik.
- Fordonsdynamik.
- Förbränningsmotorer.
- Material och materialbearbetning.
- Elektronik.
- El-teknik.
- Elektroniska fordonskomponenter.
- It-tillämpningar.

b) Personen ska även ha minst tre års dokumenterad erfarenhet eller motsvarande såsom dokumenterat mentorskap eller studier, och lämplig utbildning inom vägfordonsområdet som anges ovan.

2. Grundutbildning och repetitionsutbildning

Medlemsstaterna eller behöriga myndigheter ska se till att inspektörerna får lämplig grund- och repetitionsutbildning eller genomgår lämplig examination inklusive teoretiska och praktiska delar för att de ska kunna godkännas för att genomföra trafiksäkerhetsprovningar.

Grund- och repetitionsutbildning eller lämplig examination ska åtminstone omfatta följande områden:

a) Grundutbildning eller lämplig examination

Grundutbildningen som tillhandahålls av medlemsstaten eller av ett godkänt utbildningscentrum i medlemsstaten ska åtminstone omfatta följande områden:

i) Fordonsteknik:

- Bromssystem.
- Styrsystem.
- Siktält.
- Installation av belysning, belysningsutrustning och elektriska komponenter.
- Axlar, hjul och däck.
- Chassi och karosseri.
- Störningar och utsläpp.
- Ytterligare krav för specialfordon.

- ii) Provningsmetoder.
- iii) Bedömning av brister.
- iv) Rättsliga krav som är tillämpliga på fordonets skick för godkännande.
- v) Rättsliga krav gällande trafiksäkerhetsprovning.
- vi) Administrativa bestämmelser avseende godkännande av fordon, registrering och trafiksäkerhetsprovning.
- vii) It-tillämpningar som rör provning och administration.

b) Repetitionsutbildning eller lämplig examination

Medlemsstaterna ska se till att inspektörerna regelbundet erhåller repetitionsutbildning eller genomgår lämplig examination som tillhandahålls av medlemsstaten eller av ett godkänt utbildningscentrum i medlemsstaten.

Medlemsstaterna ska säkerställa att innehållet i repetitionsutbildningen eller examinationen gör det möjligt för inspektörer att underhålla och uppdatera nödvändiga kunskaper inom de områden som anges i led a i-vii) ovan.

3. Behörighetsbevis

Beviset, eller motsvarande dokumentation, som utfärdas för den inspektör som får genomföra trafiksäkerhetsprovningar ska omfatta åtminstone följande information:

- Identifikation av inspektören (förnamn, efternamn).
 - Fordonskategorier för vilka inspektören får genomföra trafiksäkerhetsprovningar.
 - Utfärdande myndighet.
 - Utfärdandedatum.
-

BILAGA V

TILLSYNSORGAN

Regler och förfaranden för tillsynsorgan som utsetts av medlemsstaterna enligt artikel 14 ska omfatta åtminstone följande krav:

1. Tillsynsorganens uppgifter

Tillsynsorgan ska åtminstone genomföra följande uppgifter:

a) Tillsyn av provningscentrum:

- Kontrollera om minimikraven för lokaler och provningsutrustning har uppfyllts.
- Kontrollera att den godkända enheten uppfyller obligatoriska krav.

b) Kontroll av utbildning och examination av inspektörer:

- Kontroll av inspektörernas grundutbildning.
- Kontroll av inspektörernas regelbundna repetitionsutbildning.
- Regelbunden repetitionsutbildning för inspektörerna i tillsynsorganen.
- Genomföra eller kontrollera examination.

c) Granskning:

- Förhandsgranskning av provningscentrum före godkännande.
- Regelbundna granskningar av provningscentrum.
- Särskild granskning vid oegentligheter.
- Granskning av utbildningscentrum/examinationscentrum.

d) Kontroll genom att använda exempelvis följande åtgärder:

- Ny provning av en statistiskt signifikant del av provade fordon.
- Mystery shopper-kontroller (kan genomföras med defekt fordon).
- Analys av resultat från trafiksäkerhetsprovningar (statistiska metoder).
- Överklaga provningar.
- Utredda klagomål.

e) Kontroll av mätresultat vid trafiksäkerhetsprovningar.

f) Förslag om tillbakadragande eller upphävande av godkännande för provningscentrum och/eller inspektörer:

- Om centrumet eller inspektören i fråga inte uppfyller ett väsentligt krav för godkännande.
- Om större oegentligheter upptäcks.
- Vid flera negativa granskningsresultat.
- Om centrumet eller inspektören i fråga förlorar sitt goda anseende.

2. Krav på tillsynsorganet

Krav som gäller för personalen som anställts av tillsynsorganet ska omfatta följande områden:

- Teknisk kompetens.
- Opartiskhet.
- Standarder för kvalificering och utbildning.

3. Innehåll i regler och förfaranden

Varje medlemsstat eller dess behöriga myndighet ska fastställa relevanta regler och förfaranden som åtminstone ska omfatta följande delar:

a) Krav som rör godkännande och kontroll av provningscentrum:

- Ansökan om godkännande för att driva ett provningscentrum.
- Ansvarsområden för provningscentrum.
- Besök före godkännande för att kontrollera att alla krav är uppfyllda.
- Godkännande av provningscentrum.
- Regelbundna granskningar av provningscentrum.
- Regelbundna kontroller av provningscentrum för att säkerställa fortsatt överensstämmelse med gällande regler och förfaranden.
- Evidensbaserade oannonserade specialkontroller eller granskningar av provningscentrum.
- Analys av testdata för att utröna om det finns bevis på bristande överensstämmelse med gällande regler och förfaranden.
- Återkallande eller upphävande av godkännanden för provningscentrum.

b) Inspektörer på provningscentrum:

- Krav för att bli en certifierad inspektör.
- Grundutbildning, repetitionsutbildning och examination.
- Återkallande eller upphävande av certifiering av inspektörer.

c) Utrustning och lokaler:

- Krav på provningsutrustning.
- Krav på provningslokaler.
- Krav på skyltning.
- Krav på underhåll och kalibrering av provningsutrustning.
- Krav på datorsystem.

d) Tillsynsorgan:

- Tillsynsorganens befogenheter.
 - Krav som gäller för tillsynsorganens personal.
 - Godkännanden och begränsningar.
-

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2014/46/EU**av den 3 april 2014****om ändring av rådets direktiv 1999/37/EG om registreringsbevis för fordon**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽¹⁾,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ⁽²⁾, och

av följande skäl:

- (1) Trafiksäkerhetsprovningen ingår i en övergripande ordning vars syfte är att säkerställa att fordon hålls i ett säkert och miljömässigt godtagbart skick under användning. Den ordningen bör föreskriva periodiska trafiksäkerhetsprovningar av fordon och vägkontroller av fordon som används för kommersiella transporter samt ett förfarande för fordonsregistrering som gör det möjligt att tillfälligt upphäva ett tillstånd för ett fordon att användas i vägtrafik om fordonet utgör en omedelbar trafiksäkerhetsrisk.
- (2) Vid registrering av ett fordon beviljas ett administrativt godkännande för att det skall få tas i bruk i vägtrafik. Rådets direktiv 1999/37/EG ⁽³⁾ avser endast själva registreringen av fordon. I särskilda fall där användningen av ett fordon på allmän väg utgör en risk på grund av fordonets tekniska skick bör det emellertid vara möjligt att för en viss tidsperiod tillfälligt upphäva tillståndet att använda det fordonet. För att minska administrationen kring det tillfälliga upphävandet bör det inte krävas ett nytt registreringsförfarande när det tillfälliga upphävandet upphör.
- (3) Det bör införas ett krav på ett permanent återkallande av registreringen av ett fordon som enligt ett meddelande ska behandlas som ett uttjänt fordon enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/53/EG ⁽⁴⁾. Medlemsstaterna har möjlighet att i nationell rätt fastställa andra skäl för att återkalla en fordonsregistrering.
- (4) Även om en fordonsregistrering har återkallats bör det vara möjligt att behålla en uppgift om den registreringen.
- (5) För att minska administrationen och förenkla informationsutbytet mellan medlemsstaterna bör fordonsinformation registreras elektroniskt.
- (6) Detta direktiv bör inte hindra en medlemsstat från att betrakta den elektroniska datauppsättning som förvaras av dess behöriga myndighet som den huvudsakliga källan till informationen om ett fordon som registrerats på dess territorium. För att underlätta utbytet av information bör medlemsstaterna kunna använda ett elektroniskt system som omfattar uppgifter från nationella elektroniska databaser.
- (7) I de fall där farliga brister identifieras vid en trafiksäkerhetsprovning, och tillståndet att använda ett fordon på allmän väg tillfälligt har upphävts, bör det tillfälliga upphävandet registreras tills fordonet har godkänts vid en ny trafiksäkerhetsprovning.

⁽¹⁾ EUT C 44, 15.2.2013, s. 128.

⁽²⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 11 mars 2014 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 24 mars 2014.

⁽³⁾ Rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om registreringsbevis för fordon (EGT L 138, 1.6.1999, s. 57).

⁽⁴⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/53/EG av den 18 september 2000 om uttjänta fordon (EGT L 269, 21.10.2000, s. 34).

- (8) För att uppdatera punkt II.4 andra strecksatsen och punkt III.1. (A.b) i både bilaga I och bilaga II till direktiv 1999/37/EG i samband med en utvidgning av unionen, och för att uppdatera punkt II.6 i bilaga I, vilken hänför sig till icke obligatoriska uppgifter i samband med ändring av definitioner eller av innehållet i intyg om överensstämmelse i relevant unionslagstiftning om typgodkännande, bör kommissionen ges befogenhet att anta akter enligt artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå. När kommissionen förbereder och utarbetar delegerade akter bör den se till att relevanta handlingar översänds samtidigt till Europaparlamentet och rådet och att detta sker så snabbt som möjligt och på lämpligt sätt.
- (9) Direktiv 1999/37/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Ändringar av direktiv 1999/37/EG

Direktiv 1999/37/EG ska ändras på följande sätt:

1. I artikel 1 ska den första meningen ersättas med följande:

”Detta direktiv ska gälla för de fordonsregistreringsbevis som medlemsstaterna utfärdar.”

2. I artikel 2 ska följande led läggas till:

”e) *tillfälligt upphävande*: en begränsad tidsperiod när ett fordon inte har en medlemsstats tillstånd att användas i vägtrafik, varefter, under förutsättning att skälen för det tillfälliga upphävandet har upphört, det åter kan få tillstånd att användas utan ett nytt registreringsförfarande,

f) *återkallelse av registrering*: en återkallelse av en medlemsstats tillstånd för ett fordon att användas i vägtrafik.”

3. I artikel 3 ska följande punkter läggas till:

”4. Medlemsstaterna ska i elektronisk form registrera information om alla fordon som är registrerade på deras territorier. Informationen ska inbegripa

- a) alla obligatoriska uppgifter enligt punkt II.5 i bilaga I samt uppgifterna i punkterna II.6 (j) och II.6 (V.7) och (V.9) i den bilagan, där dessa uppgifter finns tillgängliga,
- b) andra icke obligatoriska uppgifter som förtecknas i bilaga I eller uppgifter från intyget om överensstämmelse enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG (*), när så är möjligt,
- c) resultaten från de obligatoriska periodiska trafiksäkerhetsprovningarna enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU (**) och giltighetstiden för trafiksäkerhetsintyget.

Behandlingen av personuppgifter inom ramen för detta direktiv ska ske i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG (***) och 2002/58/EG (****).

5. Den tekniska informationen om fordonen ska göras tillgänglig för de behöriga myndigheterna eller provningscentrumen för genomförandet av periodiska trafiksäkerhetsprovningar. Medlemsstaterna får begränsa provningscentrumens användning och spridning av sådan information i syfte att förhindra att den missbrukas.

(*) Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (EUT L 263, 9.10.2007, s. 1).

(**) Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU av den 3 april 2014 om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG (EUT L 127, 29.4.2014, s. 51).

(***) Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter (EGT L 281, 23.11.1995, s. 31).

(****) Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/58/EG av den 12 juli 2002 om behandling av personuppgifter och integritetsskydd inom sektorn för elektronisk kommunikation (EGT L 201, 31.7.2002, s. 37)."

4. Följande artikel ska införas:

"Artikel 3a

1. Om den behöriga myndigheten i en medlemsstat får meddelande om att en periodisk trafiksäkerhetsprovning visar att ett specifikt fordonets tillstånd att användas i vägtrafik tillfälligt har upphävts i enlighet med artikel 9 i direktiv 2014/45/EU ska det tillfälliga upphävandet registreras elektroniskt och en ny trafiksäkerhetsprovning ska genomföras.

Det tillfälliga upphävandet ska gälla tills fordonet har blivit godkänt vid en ny trafiksäkerhetsprovning. När fordonet har godkänts vid en trafiksäkerhetsprovning ska den behöriga myndigheten utan dröjsmål på nytt godkänna fordonet för användning i vägtrafik. Inget nytt registreringsförfarande ska krävas.

Medlemsstaterna eller deras behöriga myndigheter får vidta åtgärder för att underlätta omprovning av ett fordon vars tillstånd att användas i vägtrafik tillfälligt upphävts. Dessa åtgärder får inbegripa tillstånd att använda allmänna vägar mellan ett reparationsställe och ett provningscentrum i syfte att genomföra en trafiksäkerhetsprovning.

2. En medlemsstat får ge innehavaren av registreringsbeviset tillåtelse att lämna en begäran till den behöriga myndigheten om överföring av registreringen till fordonets nya ägare.

3. Om en medlemsstats behöriga myndighet får meddelande om att ett fordon behandlas som ett uttjänt fordon i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/53/EG (*) ska det fordonets registreringsbevis återkallas permanent och informationen om detta ska införas i det elektroniska registret.

(*) Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/53/EG av den 18 september 2000 om uttjänta fordon (EGT L 269, 21.10.2000, s. 34)."

5. I artikel 5 ska följande punkt läggas till:

"3. Vid ett ägarbyte ska medlemsstaterna, utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 5.4 och 8.3 i direktiv 2014/45/EU, principiellt erkänna trafiksäkerhetsintygets giltighet om ett fordon har ett giltigt bevis på genomgången periodisk trafiksäkerhetsprovning."

6. Artiklarna 6 och 7 ska ersättas av följande:

"Artikel 6

Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 7 i syfte att ändra

- punkt II.4 andra strecksatsen och punkt III.1 (A.b) i både bilaga I och bilaga II, i samband med en utvidgning av unionen,
- punkt II.6 i bilaga I, med avseende på icke obligatoriska uppgifter i samband med ändring av definitioner eller av innehållet i intyg om överensstämmelse i relevant unionslagstiftning om typgodkännande.

Artikel 7

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
 2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 6 ska ges till kommissionen för en period av fem år från och med den 19 maj 2014. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden av fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.
 3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 6 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
 4. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
 5. En delegerad akt som antas enligt artikel 6 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underlåtit kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.”
7. Artikel 9 ska ersättas med följande:

”Artikel 9

Medlemsstaterna ska bistå varandra vid genomförandet av detta direktiv. De får bilateralt eller multilateralt utbyta uppgifter, särskilt för att innan registrering sker kontrollera ett fordonets lagenlighet, i förekommande fall i den medlemsstat där fordonet tidigare var registrerat. För att underlätta utbytet av information får medlemsstaterna för sådan kontroll använda ett elektroniskt system som innehåller uppgifter från nationella elektroniska databaser.”

8. I punkt II.6 i bilaga I ska följande punkt läggas till:

”X) bevis på godkänd trafiksäkerhetsprovning, datum för nästa trafiksäkerhetsprovning eller sista giltighetsdag för gällande trafiksäkerhetsintyg.”

Artikel 2

Införlivande

1. Medlemsstaterna ska senast den 20 maj 2017 anta och offentliggöra de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast underrätta kommissionen om detta.

De ska tillämpa dessa bestämmelser senast från och med den 20 maj 2018.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser, ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

*Artikel 3***Ikraftträdande**

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

*Artikel 4***Mottagare**

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 3 april 2014.

På Europaparlamentets vägnar

M. SCHULZ

Ordförande

På rådets vägnar

D. KOURKOULAS

Ordförande

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2014/47/EU**av den 3 april 2014****om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen och om upphävande av direktiv 2000/30/EG****(Text av betydelse för EES)**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽¹⁾,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ⁽²⁾, och

av följande skäl:

- (1) I sin vitbok av den 28 mars 2011 med titeln Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem av den 28 mars 2011 presenterade kommissionen en "nollvision" med målet att reducera antalet dödsolyckor i trafiken i unionen till nära noll till 2050. Fordonsteknik förväntas leda till stora förbättringar av säkerhetsresultaten inom vägtransporten, så att detta mål kan uppnås.
- (2) I sitt meddelande med titeln Mot ett europeiskt område för trafiksäkerhet: politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020 föreslog kommissionen att man med början 2010 ska halvera antalet döda i trafiken inom unionen fram till 2020. För att uppnå detta mål angav kommissionen sju strategiska mål och identifierade åtgärder för säkrare fordon, en strategi för att minska antalet skador och åtgärder för att förbättra säkerheten för sårbara trafikanter, särskilt motorcyklister.
- (3) Trafiksäkerhetsprovningen ingår i en övergripande ordning vars syfte är att säkerställa att fordon hålls i ett säkert och miljömässigt godtagbart skick under användning. Systemet bör omfatta periodiska trafiksäkerhetsprovningar för alla fordon och tekniska vägkontroller för fordon som används för kommersiella transporter, samt föreskriva ett förfarande för fordonsregistrering som gör det möjligt att upphäva ett tillstånd för ett fordon att användas på vägarna om fordonet utgör en direkt trafiksäkerhetsrisk. Periodisk provning bör vara det främsta verktyget för att säkerställa fordons trafiksäkerhet. Tekniska vägkontroller av nyttofordon bör endast utgöra ett komplement till periodisk provning.
- (4) Flera tekniska standarder och krav med avseende på fordonssäkerhet och miljöprestanda har antagits i unionen. Det är nödvändigt att med hjälp av oväntade tekniska vägkontroller säkerställa att fordon förblir trafiksäkra.
- (5) Tekniska vägkontroller är en mycket viktig del i arbetet för att åstadkomma en hög trafiksäkerhetsnivå för nyttofordon under hela livscykeln. Sådana kontroller ökar inte bara trafiksäkerheten och minskar fordonens utsläpp, utan minskar även risken för illojal konkurrens inom vägtransporter som följer av olika kontrollnivåer i olika medlemsstater.

⁽¹⁾ EUT C 44, 15.2.2013, s. 128.⁽²⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 11 mars 2014 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 24 mars 2014.

- (6) Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 ⁽¹⁾ inrättades Europeiska registret för vägtransportföretag (ERRU). Med hjälp av ERRU kan nationella elektroniska register över transportföretag sammanlänkas inom hela unionen, samtidigt som unionslagstiftningen om skydd av personuppgifter följs. Användningen av detta system, som drivs av den behöriga myndigheten i varje medlemsstat, underlättar samarbetet mellan medlemsstaterna.
- (7) Detta direktiv bör gälla för vissa nyttofordon med en konstruktionshastighet som överstiger 25 km/tim i de kategorier som definieras i Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG ⁽²⁾. Det bör emellertid inte hindra medlemsstaterna från att genomföra tekniska vägkontroller av fordon som inte omfattas av det här direktivet eller kontrollera andra aspekter av vägtransporterna, särskilt gällande kör- och vilotid, eller transport av farligt gods.
- (8) Hjultraktorer med en maximal konstruktionshastighet som överstiger 40 km/tim används allt oftare i stället för lastbilar för lokala transporter och för kommersiella vägtransportändamål. De potentiella riskerna med sådana fordon kan jämföras med de potentiella riskerna med lastbilar, och därför bör de fordon i den här kategorin som huvudsakligen används på allmän väg, likställas med lastbilar när det gäller tekniska vägkontroller.
- (9) Rapporter om genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/30/EG ⁽³⁾ visar tydligt vikten av vägkontroller. Under perioden 2009–2010 rapporterades att över 350 000 fordon som varit föremål för tekniska vägkontroller i unionen var i ett sådant skick att de måste beläggas med körförbud. Rapporterna visar även betydande skillnader när det gäller resultaten av de kontroller som utförts i olika medlemsstater. Under perioden 2009–2010 kunde procentsatsen för upptäckt av vissa brister variera mellan 2,1 % hos alla fordon som kontrollerats i en medlemsstat och 48,3 % i en annan. Slutligen visar rapporterna betydande skillnader i antalet genomförda tekniska vägkontroller mellan olika medlemsstater. För att nå en bättre balans bör medlemsstaterna åta sig att genomföra ett lämpligt antal kontroller som står i proportion till antalet nyttofordon som är registrerade och/eller i bruk på deras territorium.
- (10) Skåpbilar, såsom fordon i kategori N₁, och tillhörande släpvagnar omfattas inte av samma trafiksäkerhetskrav som på unionsnivå gäller för tunga nyttofordon, såsom bestämmelserna om körtider, kravet på utbildning för yrkesförare eller kravet på hastighetsbegränsande anordningar. Trots att fordon i kategori N₁ inte omfattas av detta direktivs tillämpningsområde bör medlemsstaterna ta hänsyn till dem i sina övergripande strategier för trafiksäkerhet och vägkontroller.
- (11) För att undvika ytterligare administrationsarbete och kostnader och för att öka effektiviteten vid kontrollerna bör behöriga nationella myndigheter kunna besluta att för kontroll i första hand välja ut fordon som används av företag som inte uppfyller standarder för trafiksäkerhet och miljö, medan väl underhållna fordon som används av ansvarsfulla och säkerhetsmedvetna brukare belönas med färre kontroller. Ett urval av fordon för vägkontroll som bygger på brukarens riskprofil skulle kunna vara ett användbart verktyg för att kontrollera högriskföretag mer ingående och oftare.
- (12) Vägkontrollerna bör stödjas av ett riskvärderingssystem. Enligt förordning (EG) nr 1071/2009 måste medlemsstaterna utvidga det riskvärderingssystem som inrättats enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG ⁽⁴⁾, när det gäller genomförandet av reglerna om körtid och viloperioder, till att omfatta andra angivna områden med anknytning till vägtransport, inbegripet trafiksäkerheten hos nyttofordon. Följaktligen bör

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG (EUT L 300, 14.11.2009, s. 51).

⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (EUT L 263, 9.10.2007, s. 1).

⁽³⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/30/EG av den 6 juni 2000 om vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i gemenskapen (EGT L 203, 10.8.2000, s. 1).

⁽⁴⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG av den 15 mars 2006 om minimivillkor för genomförande av rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85 om sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG (EUT L 102, 11.4.2006, s. 35).

uppgifterna om antalet brister och dessas allvarlighetsgrad införs i det riskvärderingssystem som inrättats enligt artikel 9 i direktiv 2006/22/EG. Medlemsstaterna bör kunna besluta om lämpliga tekniska och administrativa arrangemang för användningen av riskvärderingssystemen. Effektiviteten hos riskvärderingssystemen inom hela unionen bör ytterligare undersökas, liksom frågan om en harmonisering av dem.

- (13) Innehavaren av registreringsbeviset och, i förekommande fall, fordonets brukare, bör vara ansvariga för att fordonet hålls i ett trafiksäkert skick.
- (14) När inspektörer utför tekniska vägkontroller bör de agera oberoende, och deras bedömning bör inte påverkas av någon intressekonflikt av till exempel ekonomisk eller personlig art, framför allt när det gäller föraren, brukaren eller innehavaren av registreringsbeviset, som skulle kunna inkräkta på ett opartiskt och objektivet beslutsfattande. Därför bör det inte finnas någon direkt koppling mellan inspektörernas ersättning och resultaten av de tekniska vägkontrollerna. Trots detta bör en medlemsstat kunna låta privata organ utföra både mera ingående tekniska vägkontroller och fordonsreparationer, även på samma fordon.
- (15) Tekniska vägkontroller bör bestå av grundläggande och, om så behövs, mer ingående kontroller. I båda fallen bör kontrollerna omfatta fordonets relevanta delar och system. För att åstadkomma harmonisering av mer ingående kontroller på unionsnivå bör det för varje provningskomponent införas rekommenderade provningsmetoder och exempel på brister och kategorisering av dessa med hänsyn till allvarlighetsgrad.
- (16) Lastsäkringen är avgörande för trafiksäkerheten. Lastsäkringen bör därför vara sådan, att fordonet kan klara av de accelerationer som uppstår då det används i trafiken. Av praktiska skäl bör de masskrafter som uppstår i samband med sådana accelerationer användas som gränsvärden på grundval av europeiska standarder. Personal som arbetar med att kontrollera att lastsäkringen är tillfredsställande bör ha lämplig utbildning.
- (17) Alla som arbetar med logistik, bland dem packare, lastare, åkerier, brukare och förare, har ansvar för att lasten är korrekt packad och lastad på ett lämpligt fordon.
- (18) Rapporter från vägkontroller upprättas i flera medlemsstater med elektroniska medel. I sådana fall bör en kopia av rapporten tillhandahållas föraren. All information från de tekniska vägkontrollerna bör överföras till en gemensam databas i den berörda medlemsstaten, så att data lätt kan behandlas och relevant information överföras utan att detta kräver mer administrativt arbete.
- (19) För att minska kontrollmyndigheternas administrativa börda, bör rapporter om grundläggande tekniska vägkontroller, också av tredjelandsregistrerade fordon, endast innehålla väsentlig information om att ett visst fordon genomgått sådan kontroll samt om resultaten av kontrollen. En detaljerad rapport bör endast krävas om en grundläggande kontroll följs av en mer ingående kontroll.
- (20) Kommissionen bör undersöka möjligheterna att kombinera rapportblanketten i bilaga IV med andra rapporter.
- (21) Genom att använda mobila kontrollenheter kan man minska fördröjningen och kostnaden för brukare eftersom mer ingående kontroller kan genomföras direkt på vägen. De mest närbelägna provningscentrum som praktiskt går att anlita, tillsammans med för ändamålet angivna anläggningar för vägkontroller, kan också användas för att genomföra mer ingående kontroller.

- (22) Personal som utför tekniska vägkontroller bör ha lämplig utbildning eller lämpliga kvalifikationer, också för att effektivt kunna utföra okulära kontroller. Inspektörer som utför mer ingående tekniska vägkontroller bör ha minst samma kompetens och uppfylla samma krav som de inspektörer som utför trafiksäkerhetsprovningar i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU ⁽¹⁾. Medlemsstaterna bör kräva att inspektörer som genomför kontroller vid angivna anläggningar för vägkontroller eller med användning av mobila kontrollenheter uppfyller dessa krav eller likvärdiga krav som godkänts av den behöriga myndigheten.
- (23) För att hålla nere kostnaderna för användning av teknisk utrustning för en mer ingående vägkontroll, bör medlemsstaterna kunna ta ut en avgift om brister upptäckts. Denna avgift bör vara skälig och proportionell.
- (24) Samarbete och utbyte av bästa praxis mellan medlemsstaterna är avgörande för att ett mer harmoniserat system för vägkontroller ska kunna uppnås i hela unionen. Därför bör medlemsstaterna i mån av möjlighet samarbeta bättre, även under verksamhetens genomförande. Samarbetet bör omfatta periodisk organisation av samordnade tekniska vägkontroller.
- (25) För att säkerställa ett effektivt informationsutbyte mellan medlemsstaterna, bör det i varje medlemsstat finnas en kontaktpunkt för samarbetet med andra berörda behöriga myndigheter. Denna kontaktpunkt bör även sammanställa relevant statistik. Dessutom bör medlemsstaterna tillämpa en sammanhängande nationell efterlevnadsstrategi på sitt territorium och bör kunna utse ett organ som samordnar det arbetet. De behöriga myndigheterna i varje medlemsstat bör utarbeta förfaranden för fastställande av tidsfrister och innehållet i den information som ska vidarebefordras.
- (26) Då kontaktpunkter utses bör konstitutionella bestämmelser och den befogenhetsnivå som följer därav respekteras.
- (27) För att möjliggöra övervakning av det system för vägkontroller som genomförts i unionen, bör medlemsstaterna före den 31 mars 2021 och före den 31 mars vartannat år därefter rapportera resultaten från de genomförda tekniska vägkontrollerna till kommissionen. Kommissionen bör vidarebefordra den insamlade informationen till Europaparlamentet och rådet.
- (28) För att minimera tidsspillan för företag och förare och öka effekten överlag av vägkontrollerna bör det uppmuntras att de tekniska vägkontrollerna genomförs jämsides med kontroller av att sociallagstiftningen för vägtransporter följs, framför allt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 ⁽²⁾, direktiv 2006/22/EG och rådets förordning (EEG) nr 3821/85 ⁽³⁾.
- (29) Medlemsstaterna bör föreskriva sanktioner för överträdelse av bestämmelserna i detta direktiv och säkerställa att de genomförs. Sanktionerna bör vara effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande. Medlemsstaterna bör framför allt ta med lämpliga åtgärder om en förare eller brukare inte samarbetat med inspektören och om ett fordon med farliga brister använts utan tillstånd.
- (30) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av detta direktiv bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU av den 3 april 2014 om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG (se sidan 51 i detta nummer av EUT).

⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 (EUT L 102, 11.4.2006, s. 1).

⁽³⁾ Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter (EGT L 370, 31.12.1985, s. 8).

⁽⁴⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (31) Kommissionen bör inte anta genomförandeakter om förfarandena för anmälan av fordon med större eller farliga brister till kontaktpunkterna i registreringsmedlemsstaterna, eller om dataformatet för översändandet till kommissionen av den information om kontrollerade fordon som insamlats av medlemsstaterna, om den kommitté som inrättats genom detta direktiv inte avger något yttrande om det utkast till genomförandeakt som kommissionen har lagt fram.
- (32) I syfte att när så är lämpligt uppdatera artikel 2.1 och punkt 6 i bilaga IV, utan att detta direktivs tillämpningsområde påverkas, uppdatera punkt 2 i bilaga II i fråga om metoder och anpassa punkt 2 i bilaga II med avseende på förteckningen över komponenter som ska provas, provningsmetoder, orsaker till underkännanden och bedömning av brister, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå. När kommissionen förbereder och utarbetar delegerade akter bör den se till att relevanta handlingar översänds samtidigt till Europaparlamentet och rådet och att detta sker så snabbt som möjligt och på lämpligt sätt.
- (33) Eftersom målet för detta direktiv, nämligen att förbättra trafiksäkerheten genom att fastställa gemensamma minimikrav och harmoniserade regler för tekniska vägkontroller av fordon i trafik inom unionen, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna själva utan snarare, på grund av åtgärdens omfattning, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen anta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (34) Detta direktiv respekterar de grundläggande rättigheterna och iakttar de principer som erkänns i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna, till vilken det hänvisas i artikel 6 i fördraget om Europeiska unionen.
- (35) Genom detta direktiv utvecklas det befintliga systemet för tekniska vägkontroller, uppdateras de tekniska kraven i direktiv 2000/30/EG och integreras reglerna i kommissionens rekommendation 2010/379/EU ⁽¹⁾. Direktiv 2000/30/EG bör därför upphöra att gälla.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE:

KAPITEL I

SYFTE, DEFINITIONER OCH TILLÄMPNINGSOMRÅDE

Artikel 1

Syfte

I syfte att förbättra trafiksäkerheten och miljön fastställs genom detta direktiv minimikrav för ett system för tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon som går i trafik på medlemsstaternas territorium.

Artikel 2

Tillämpningsområde

1. Direktivet gäller nyttofordon med en konstruktionshastighet som överstiger 25 km/tim i följande kategorier enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/37/EG ⁽²⁾ och direktiv 2007/46/EG

- a) Motorfordon som har konstruerats och tillverkats primärt för transport av personer och deras bagage och som har mer än åtta sittplatser utöver förarplatsen – fordonskategorierna M₂ och M₃.

⁽¹⁾ Kommissionens rekommendation 2010/379/EU av den 5 juli 2010 om riskbedömning av brister som upptäcks vid vägkontroller av trafiksäkerheten (hos nyttofordon) i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/30/EG (EUT L 173, 8.7.2010, s. 97).

⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/37/EG av den 26 maj 2003 om typgodkännande av jordbruks- eller skogsbrukstraktorer, av släpvagnar och utbytbara dragna maskiner till sådana traktorer samt av system, komponenter och separata tekniska enheter till dessa fordon och om upphävande av direktiv 74/150/EEG (EUT L 171, 9.7.2003, s. 1).

- b) Motorfordon som har konstruerats och tillverkats primärt för godstransport med en högsta vikt som överstiger 3,5 ton – fordonskategorierna N₂ och N₃.
 - c) Släpvagnar som har konstruerats och tillverkats för gods- eller persontransport, samt som husrum, med en högsta vikt som överstiger 3,5 ton – fordonskategorierna O₃ och O₄.
 - d) Hjultraktorer i kategori T5 som främst används på allmän väg för kommersiella vägtransporter med en maximal konstruktionshastighet som överstiger 40 km/tim.
2. Direktivet påverkar inte medlemsstaternas rätt att genomföra tekniska vägkontroller av fordon som inte omfattas av detta direktiv, såsom lätta nyttofordon i kategori N₁ med en högsta vikt som inte överstiger 3,5 ton, och att kontrollera andra aspekter av vägtransport och trafiksäkerhet eller genomföra kontroller på andra platser än på allmän väg. Ingenting i detta direktiv hindrar en medlemsstat från att av trafiksäkerhetsskäl begränsa användningen av en viss fordonstyp till vissa delar av sitt vägnät.

Artikel 3

Definitioner

Följande definitioner ska endast gälla i detta direktiv:

1. *fordon*: ett icke spårbundet motorfordon eller dess släpvagn.
2. *motorfordon*: ett motordrivet fordon på hjul som framdrivs av egen kraft med en maximal konstruktionshastighet som överstiger 25 km/tim.
3. *släpvagn*: ett icke självgående fordon på hjul som har konstruerats och tillverkats för att dras av ett motorfordon.
4. *påhängsvagn*: en släpvagn som har konstruerats för att kopplas till ett motorfordon på så sätt att en del av påhängsvagnen vilar på motorfordonet och att en väsentlig del av påhängsvagnens vikt och dess lasts vikt upptas av motorfordonet.
5. *last*: alla varor som normalt skulle placeras i eller på den del av ett fordon som konstruerats för att bära last och som inte är varaktigt fastsatt på fordonet, vilket omfattar objekt på lastbärare, som spjällådor, växelflak eller containrar på fordon.
6. *nyttfordon*: ett motorfordon och dess släpvagn eller påhängsvagn som främst används för transport av varor eller passagerare i kommersiellt syfte, såsom transport för annans räkning mot ersättning eller transport för egen räkning eller annat yrkesmässigt syfte.
7. *fordon som är registrerat i en medlemsstat*: ett fordon som är registrerat eller som tagits i bruk i en medlemsstat.
8. *innehavare av registreringsbevis*: den juridiska eller fysiska person i vars namn fordonet är registrerat.
9. *företag*: ett företag enligt definitionen i artikel 2.4 i förordning (EG) nr 1071/2009.
10. *teknisk vägkontroll*: en oväntad teknisk kontroll av trafiksäkerheten hos ett nyttofordon, som genomförs av en medlemsstats behöriga myndigheter eller under direkt överinseende av dem.

11. *allmän väg*: en för allmän trafik upplåten väg, såsom lokala, regionala eller nationella vägar, huvudvägar, motortrafikleder eller motorvägar.
12. *trafiksäkerhetsprovning*: kontroll i enlighet med artikel 3.9 i direktiv 2014/45/EU.
13. *trafiksäkerhetsintyg*: en rapport från trafiksäkerhetsprovningen, som utfärdats av den behöriga myndigheten eller ett provningscentrum och som innehåller resultatet av trafiksäkerhetsprovningen.
14. *behörig myndighet*: en myndighet eller ett offentligt organ som av en medlemsstat har getts ansvar för hanteringen av systemet för tekniska vägkontroller, inklusive i tillämpliga fall genomförandet av tekniska vägkontroller.
15. *inspektör*: en person som av en medlemsstat eller dess behöriga myndighet getts tillstånd att genomföra grundläggande och/eller mer ingående tekniska vägkontroller.
16. *brister*: tekniska defekter och andra avvikelser från kraven som konstaterats vid en teknisk vägkontroll.
17. *samordnad vägkontroll*: en teknisk vägkontroll som genomförs gemensamt av två eller flera medlemsstaters behöriga myndigheter.
18. *brukare*: en fysisk eller juridisk person som använder ett fordon och samtidigt är fordonets ägare, eller som av fordonets ägare fått tillstånd att använda fordonet.
19. *mobil kontrollenhet*: ett transporterbart system med den testutrustning som behövs för genomförandet av mer ingående tekniska vägkontroller och vars personal består av inspektörer med kompetens att genomföra mer ingående vägkontroller.
20. *angiven anläggning för vägkontroller*: ett fastställt område där grundläggande och/eller mer ingående tekniska vägkontroller genomförs och där det också kan finnas varaktigt installerad testutrustning.

KAPITEL II

SYSTEM FÖR TEKNISKA VÄGKONTROLLER OCH ALLMÄNNA SKYLDIGHETER

Artikel 4

System för vägkontroller

Systemet med tekniska vägkontroller ska omfatta grundläggande tekniska vägkontroller enligt artikel 10.1 och mer ingående tekniska vägkontroller enligt artikel 10.2.

Artikel 5

Antalet fordon som ska kontrolleras angivet i procent

1. För fordon som avses i artikel 2.1 a, b och c ska varje kalenderår det totala antalet grundläggande tekniska vägkontroller i unionen motsvara minst 5 % av det totala antalet av dessa fordon som är registrerade i medlemsstaterna.
2. Varje medlemsstat ska sträva efter att genomföra ett lämpligt antal grundläggande tekniska vägkontroller, som står i proportion till det totala antalet sådana fordon som är registrerade på dess territorium.
3. Information om kontrollerade fordon ska lämnas till kommissionen i enlighet med artikel 20.1.

*Artikel 6***Riskvärderingssystem**

För fordon av som avses i artikel 2.1 a, b och c ska medlemsstaterna se till att den information om antalet brister och dessas allvarlighetsgrad som anges i bilaga II och, i tillämpliga fall, bilaga III, som upptäckts hos de fordon som används av enskilda företag införs i det riskvärderingssystem som inrättats enligt artikel 9 i direktiv 2006/22/EG. Då ett företag tilldelas en riskprofil får medlemsstaterna använda de kriterier som fastställs i bilaga I. Den informationen ska användas för att kontrollera företag med en hög riskvärdering oftare och mer ingående. Riskvärderingssystemet ska hanteras av medlemsstatens behöriga myndigheter.

Vid genomförandet av första stycket ska registreringsmedlemsstaten använda den information den fått från andra medlemsstater i enlighet med artikel 18.1.

Medlemsstaterna får tillåta ytterligare trafiksäkerhetsprovningar på frivillig basis. Information om efterlevnad av trafiksäkerhetskraven som erhålls till följd av frivilliga provningar får tas i beaktande för att förbättra ett företags riskprofil.

*Artikel 7***Ansvarsområden**

1. Medlemsstaterna ska kräva att trafiksäkerhetsintyget från den senaste periodiska trafiksäkerhetsprovningen eller en kopia av det, eller, om intyget upprättats i elektronisk form, en utskrift av det i form av bestyrkt kopia eller i original, och rapporten från den senaste tekniska vägkontrollen finns i fordonet, om de finns tillgängliga. Medlemsstaterna får låta sina myndigheter godta elektroniska bevis för sådana kontroller, om upplysningar i det avseendet finns tillgängliga.
2. Medlemsstaterna ska kräva att företag och förare av ett fordon som genomgår en teknisk vägkontroll samarbetar med inspektörerna och ger dem tillträde till fordonet, dess delar och all relevant dokumentation för kontrollen.
3. Medlemsstaterna ska se till att företagens ansvar för att hålla sina fordon i trafiksäkert skick fastställs, utan att det påverkar det ansvar som förarna av de fordonen har.

*Artikel 8***Inspektörer**

1. När de väljer ut ett fordon för teknisk vägkontroll och när de genomför kontrollen, ska inspektörerna avhålla sig från diskriminering på grund av förarens nationalitet eller det land i vilket fordonet är registrerat eller har tagits i bruk.
2. Vid genomförandet av en teknisk vägkontroll ska inspektören vara fri från intressekonflikter som skulle kunna inkräkta på ett opartiskt och objektivt beslutsfattande.
3. Inspektörernas ersättning får inte vara direkt kopplad till resultaten av grundläggande eller mer ingående tekniska vägkontroller.
4. Mer ingående tekniska vägkontroller ska genomföras av inspektörer som uppfyller de minimikrav på kompetens och utbildning som fastställs i artikel 13 i och bilaga IV till direktiv 2014/45/EU. Medlemsstaterna får föreskriva att inspektörer som genomför kontroller vid angivna anläggningar för vägkontroller eller med användning av mobila kontrollenheter ska uppfylla dessa krav eller likvärdiga krav som godkänts av den behöriga myndigheten.

KAPITEL III

KONTROLLFÖRFARANDEN

Artikel 9

Val av fordon för grundläggande teknisk vägkontroll

Vid identifiering av fordon som ska genomgå en grundläggande teknisk vägkontroll får inspektörerna i första hand välja fordon som används av företag med en högriskprofil enligt direktiv 2006/22/EG. Fordon får också väljas ut för kontroll slumpmässigt eller vid misstanke om att fordonet utgör en risk för trafiksäkerheten eller miljön.

Artikel 10

De tekniska vägkontrollernas innehåll och metoder

1. Medlemsstaterna ska se till att de fordon som valts ut i enlighet med artikel 9 genomgår en grundläggande teknisk vägkontroll.

Vid varje grundläggande teknisk vägkontroll av ett fordon:

- a) ska inspektören kontrollera det senaste trafiksäkerhetsintyget och den senaste tekniska vägkontrollrapporten, om de finns tillgängliga, som förvaras i fordonet, eller elektroniska bevis för dessa enligt artikel 7.1,
- b) ska inspektören göra en okulär bedömning av fordonets tekniska skick,
- c) får inspektören göra en okulär bedömning av fordonets lastsäkring i enlighet med artikel 13,
- d) får inspektören utföra tekniska kontroller med valfri metod som bedöms lämplig. Sådana tekniska kontroller får genomföras för att underbygga ett beslut om att fordonet ska genomgå en mer ingående teknisk vägkontroll eller för att begära att brister åtgärdas utan dröjsmål i enlighet med artikel 14.1.

Inspektören ska kontrollera om eventuella brister som anges i rapporten från den föregående tekniska vägkontrollen har åtgärdats.

2. På grundval av resultatet från den grundläggande kontrollen, ska inspektören besluta om fordonet eller dess släpvagn bör genomgå en mer ingående vägkontroll.

3. En mer ingående teknisk vägkontroll ska omfatta de komponenter som förtecknas i bilaga II och som anses vara nödvändiga och relevanta, varvid särskild hänsyn ska tas till säkerheten hos bromsarna, däcken, hjulen och chassit och till störningar som fordonet orsakar, samt de rekommenderade metoder som gäller för provning av dessa komponenter.

4. Om trafiksäkerhetsintyget eller en rapport från en vägkontroll visar att kontroll av en av de komponenter som förtecknas i bilaga II har genomförts under de föregående tre månaderna, ska inspektören inte kontrollera denna komponent, utom när en sådan kontroll är motiverad på grund av en uppenbar brist.

Artikel 11

Kontrollanläggningar

1. En mer ingående teknisk vägkontroll ska genomföras med en mobil kontrollenhet, i en angiven anläggning för vägkontroller eller i ett provningscentrum som avses i direktiv 2014/45/EU.

2. Om en mer ingående kontroll ska utföras i ett provningscentrum eller en angiven anläggning för vägkontroller ska den utföras snarast möjligt i närmast möjliga centrum eller anläggning.

3. Mobila kontrollenheter och angivna anläggningar för vägkontroll ska ha lämplig utrustning för att genomföra mer ingående tekniska vägkontroller, vilket innefattar utrustning för att kontrollera skicket på fordonets bromsar, bromseffektivitet, styrning och fjädring samt vid behov störningar som fordonet orsakar. Om mobila kontrollenheter eller angivna anläggningar för vägkontroll saknar den utrustning som krävs för att kontrollera en komponent som angetts vid en grundläggande kontroll, ska fordonet hänvisas till ett provningscentrum eller en anläggning där en ingående kontroll av denna komponent kan utföras.

Artikel 12

Bedömning av brister

1. För varje komponent som ska kontrolleras återfinns i bilaga II en förteckning över möjliga brister och deras allvarlighetsgrad, och den förteckningen ska användas vid tekniska vägkontroller.

2. Brister som upptäcks vid tekniska vägkontroller av fordon ska kategoriseras i följande grupper:

a) Mindre brister, som inte har någon betydande inverkan på fordonets säkerhet eller påverkar miljön samt andra mindre avvikelser från kraven.

b) Större brister, som kan äventyra fordonets säkerhet eller påverka miljön eller som kan innebära att andra trafikanter utsätts för risker, samt andra mer betydande avvikelser från kraven.

c) Farliga brister, som utgör en direkt och omedelbar risk för trafiksäkerheten eller påverkar miljön.

3. Ett fordon som har brister inom fler än en grupp enligt punkt 2 ska klassificeras enligt den allvarligare bristen. Ett fordon som uppvisar flera brister inom samma kontrollområden såsom de definieras för den tekniska vägkontrollens omfattning enligt punkt 1 i bilaga II, får klassificeras i närmaste högre allvarliga bristgrupp, om det anses att den kombinerade effekten av dessa brister resulterar i en högre risk för trafiksäkerheten.

Artikel 13

Kontroll av lastsäkring

1. Under en vägkontroll får fordonet underkastas en kontroll av sin lastsäkring i enlighet med bilaga III, för att säkerställa att lasten är säkrad på ett sådant sätt att den inte hindrar en säker körning eller utgör en risk för liv, hälsa, egendom eller miljön. Kontroller får utföras för att verifiera att lastenheter vid alla typer av drift av fordonet, inbegripet nödsituationer eller start i uppförbacke,

— kan förskjutas endast minimalt från sitt läge i förhållande till varandra, väggar eller andra ytor i fordonet, och

— inte kan förskjutas från lastutrymmet eller hamna utanför lastytan.

2. Utan att det påverkar de krav som är tillämpliga på transport av vissa varukategorier, t.ex. de som omfattas av den europeiska överenskommen om internationell transport av farligt gods på väg (ADR) ⁽¹⁾, får lastsäkring och kontroll av lastsäkring utföras i enlighet med principerna och, i tillämpliga fall, standarderna i avsnitt I i bilaga III. Den senaste versionen av standarderna enligt avsnitt I.5 i bilaga III får användas.

⁽¹⁾ Införlivad genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG av den 24 september 2008 om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar (EUT L 260, 30.9.2008, s. 13), ändrad bland annat genom kommissionens direktiv 2012/45/EU (EUT L 332, 4.12.2012, s. 18).

3. De uppföljningsförfaranden som avses i artikel 14 får även tillämpas vid större eller farliga brister relaterade till lastsäkring.
4. Medlemsstaterna ska se till att personal som deltar i lastsäkringskontroller har fått lämplig utbildning för detta.

Artikel 14

Uppföljning vid större brister eller farliga brister

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 14.3 ska medlemsstaterna föreskriva att större eller farliga brister som identifierats vid en grundläggande eller mer ingående kontroll ska åtgärdas innan fordonet ytterligare används på allmän väg.
2. Inspektören får besluta att fordonet ska genomgå en fullständig trafiksäkerhetsprovning inom en angiven tidsfrist, om fordonet är registrerat i den medlemsstat där den tekniska vägkontrollen har genomförts. Om fordonet är registrerat i en annan medlemsstat, får den behöriga myndigheten via de kontaktpunkter som avses i artikel 17 begära att den behöriga myndigheten i den andra medlemsstaten ska genomföra en ny trafiksäkerhetsprovning av fordonet enligt förfarandet i artikel 18.2. Om större eller farliga brister konstateras hos ett fordon som är registrerat utanför unionen, får medlemsstaten besluta att informera den behöriga myndigheten i det land där fordonet är registrerat.
3. Vid alla brister som måste åtgärdas snabbt eller omedelbart på grund av att de utgör en direkt och omedelbar risk för trafiksäkerheten, ska medlemsstaten eller den berörda behöriga myndigheten begränsa eller förbjuda användningen av fordonet fram till dess att de bristerna har åtgärdats. Ett sådant fordon får tillåtas att användas för att föras till en av de närmaste verkstäderna där bristerna kan åtgärdas, på villkor att de farliga bristerna i fråga har åtgärdats på ett sådant sätt att fordonet kan föras till verkstaden och att detta inte innebär en omedelbar risk för passagerare eller andra trafikanter. Vid alla brister som inte måste åtgärdas omedelbart får medlemsstaterna eller den berörda behöriga myndigheten besluta om på vilka villkor och en skälig tidsperiod under vilken fordonet får användas innan bristerna åtgärdas.

Om fordonet inte kan åtgärdas på ett sådant sätt att det kan föras till verkstaden, får det föras till en tillgänglig plats där det kan repareras.

Artikel 15

Kontrollavgifter

När brister har identifierats efter en mer ingående kontroll, får medlemsstaterna kräva en skälig och proportionell avgift som bör knytas till kostnaderna för kontrollen.

Artikel 16

Kontrollrapport och databaser för tekniska vägkontroller

1. För varje grundläggande teknisk vägkontroll som genomförs ska följande uppgifter lämnas till den behöriga myndigheten:
 - a) Fordonets registreringsland.
 - b) Fordonskategori.
 - c) Resultatet av den grundläggande tekniska vägkontrollen.
2. När en mer ingående kontroll har genomförts ska inspektören upprätta en rapport i enlighet med bilaga IV. Medlemsstaterna ska se till att föraren av fordonet får en kopia av kontrollrapporten.
3. Inspektören ska vidarebefordra resultaten av den mer ingående tekniska vägkontrollen till den behöriga myndigheten inom en rimlig tid efter kontrollen. Den behöriga myndigheten ska, i enlighet med gällande uppgiftsskyddslagstiftning, spara den informationen i minst 36 månader från datumet för mottagande.

KAPITEL IV

SAMARBETE OCH INFORMATIONsutBYTE

Artikel 17

Utseende av kontaktpunkt

1. Medlemsstaterna ska utse en kontaktpunkt som ska
 - säkerställa samordning med kontaktpunkter som utsetts av andra medlemsstater beträffande åtgärder enligt artikel 18,
 - vidarebefordra den information som avses i artikel 20 till kommissionen,
 - när så är lämpligt säkerställa annat eventuellt informationsutbyte med och stöd till kontaktpunkterna i andra medlemsstater.
2. Medlemsstaterna ska meddela kommissionen namn och kontaktinformation för sina nationella kontaktpunkter senast den 20 maj 2015 och ska utan dröjsmål informera kommissionen om eventuella förändringar i denna information. Kommissionen ska upprätta en förteckning över alla kontaktpunkter och överlämna den till medlemsstaterna.

Artikel 18

Samarbete mellan medlemsstaterna

1. När större eller farliga brister, eller brister som leder till en inskränkning av eller förbud mot fordonets användning, identifierats hos ett fordon som inte är registrerat i den medlemsstat där kontrollen genomförs, ska kontaktpunkten anmäla kontrollresultaten till kontaktpunkten i den medlemsstat där fordonet är registrerat. Anmälan ska innehålla de delar av vägkontrollrapporten som fastställs i bilaga IV och ska helst lämnas genom det nationella elektroniska register som avses i artikel 16 i förordning (EG) nr 1071/2009. Kommissionen ska fastställa närmare bestämmelser för förfarandet för anmälan av fordon med större eller farliga brister till kontaktpunkten i medlemsstaten där fordonet är registrerat, i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 23.2.
2. När större eller farliga brister identifieras hos ett fordon, får kontaktpunkten i den medlemsstat där fordonet har kontrollerats via kontaktpunkten begära att den behöriga myndigheten i den medlemsstat där fordonet är registrerat, via kontaktpunkten i den senare medlemsstaten, vidtar lämpliga uppföljningsåtgärder, som att låta fordonet genomgå en ny trafiksäkerhetsprovning enligt artikel 14.

Artikel 19

Samordnade tekniska vägkontroller

Medlemsstaterna ska på årsbasis regelbundet genomföra samordnade vägkontroller. Medlemsstaterna får samordna dessa kontroller med dem som föreskrivs i artikel 5 i direktiv 2006/22/EG.

Artikel 20

Rapportering av uppgifter till kommissionen

1. Före den 31 mars 2021 och före den 31 mars vartannat år därefter ska medlemsstaterna till kommissionen på elektronisk väg översända den information som samlats in under de två föregående kalenderåren avseende de fordon som kontrollerats på deras territorium. Informationen ska innehålla följande:
 - a) Antalet kontrollerade fordon.
 - b) Fordonskategorier som kontrollerats.
 - c) Registreringsland för varje fordon som kontrollerats.

- d) Vid mer ingående kontroller, vilka områden som kontrollerats och vilka komponenter som underkänts i enlighet med punkt 10 i bilaga IV.

Den första rapporten ska omfatta en period på två år som inleds den 1 januari 2019.

2. Kommissionen ska i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 23.2 fastställa närmare bestämmelser för i vilket format den information som avses i punkt 1 ska insändas elektroniskt. I avvaktan på att sådana bestämmelser fastställs ska standardformuläret i bilaga V användas.

Kommissionen ska vidarebefordra den insamlade informationen till Europaparlamentet och rådet.

KAPITEL V

DELEGERADE AKTER OCH GENOMFÖRANDEAKTER

Artikel 21

Delegerade akter

Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 22 för att

- vid behov uppdatera artikel 2.1 och punkt 6 i bilaga IV för att beakta ändringar av fordonskategorierna till följd av ändringar i den lagstiftning som avses i den artikeln, utan att det påverkar detta direktivs tillämpningsområde,
- uppdatera punkt 2 i bilaga II med avseende på metoder i de fall då effektivare provningsmetoder utvecklas och utan att utvidga förteckningen över komponenter som ska provas,
- anpassa punkt 2 i bilaga II efter en positiv kostnads-nyttanalys rörande förteckningen över komponenter som ska provas, provningsmetoder, orsaker till underkännande och bedömning av brister, vid ändring av obligatoriska krav som är relevanta för typgodkännande i unionens säkerhets- eller miljölagstiftning.

Artikel 22

Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 21 ska ges till kommissionen för en period av fem år från och med den 19 maj 2014. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden av fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.
3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 21 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
5. En delegerad akt som antas enligt artikel 21 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet före utgången av den perioden har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

*Artikel 23***Kommittéförfarande**

1. Kommissionen ska bistås av den trafiksäkerhetskommitté som avses i direktiv 2014/45/EU. Den kommittén ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
2. När hänvisning görs till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas. Om kommittén inte avger något yttrande, ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt, och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

KAPITEL VI

SLUTBESTÄMMELSER*Artikel 24***Rapportering**

1. Kommissionen ska senast den 20 maj 2016 till Europaparlamentet och rådet överlämna en rapport om genomförandet och effekterna av detta direktiv. Rapporten ska framför allt innehålla en analys av hur direktivet har bidragit till att förbättra trafiksäkerheten samt av kostnaderna för och nyttan av att i direktivets tillämpningsområde även inbegripa fordon i kategorierna N₁ och O₂.
2. Kommissionen ska senast den 20 maj 2022 till Europaparlamentet och rådet överlämna en rapport om tillämpningen och effekterna av detta direktiv, särskilt i fråga om riskvärderingssystemens effektivitet och harmoniseringen av dem, framför allt när det gäller att fastställa en riskprofil som möjliggör inbördes jämförelser mellan de olika berörda företagen. Rapporten ska åtföljas av en detaljerad konsekvensbedömning där kostnaderna och nyttan i hela unionen analyseras. Konsekvensbedömningen ska göras tillgänglig för Europaparlamentet och rådet minst sex månader innan eventuella lagstiftningsförslag läggs fram för att, om så är lämpligt, i tillämpningsområdet för detta direktiv inkludera nya fordonskategorier.

*Artikel 25***Sanktioner**

Medlemsstaterna ska besluta om de sanktioner som ska tillämpas vid överträdelser av bestämmelserna i detta direktiv och ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de genomförs. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande.

*Artikel 26***Införlivande**

1. Medlemsstaterna ska senast den 20 maj 2017 anta och offentliggöra de lagar och andra författningar som krävs för att följa detta direktiv. De ska genast underrätta kommissionen om detta.

De ska tillämpa dessa bestämmelser från och med den 20 maj 2018.

De ska tillämpa bestämmelserna beträffande det riskvärderingssystem som avses i artikel 6 i detta direktiv från och med den 20 maj 2019.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser, ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

*Artikel 27***Upphävande**

Direktiv 2000/30/EG ska upphöra att gälla med verkan från den 20 maj 2018.

*Artikel 28***Ikraftträdande**

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

*Artikel 29***Adressater**

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 3 april 2014.

På Europaparlamentets vägnar

M. SCHULZ

Ordförande

På rådets vägnar

D. KOURKOULAS

Ordförande

BILAGA I

RISKVÄRDERINGSSYSTEMETS BESTÅNDSDELAR

Riskvärderingssystemet ska utgöra grunden för ett riktat urval av fordon som används av företag som har haft problem med att uppfylla kraven på fordonsunderhåll och trafiksäkerhet. I systemet ska man ta hänsyn till resultat från både periodiska trafiksäkerhetsprovningar och tekniska vägkontroller.

I riskvärderingssystemet ska följande parametrar beaktas för att fastställa riskvärderingen av det berörda företaget:

- Antal brister.
- Bristernas allvarlighet.
- Antal tekniska vägkontroller eller periodiska och frivilliga trafiksäkerhetsprovningar.
- Tidsfaktor.

1. Bristerna ska viktas med hänsyn till allvarlighetsgrad med hjälp av följande faktorer:

- Farliga brister = 40
- Större brister = 10
- Mindre brister = 1

2. Utvecklingen av ett företags (fordons-)situation ska speglas genom att tillämpa en lägre viktning för "äldre" kontrollresultat (brister) än för "nyare" resultat enligt följande faktorer:

- År 1 = de senaste 12 månaderna = faktor 3
- År 2 = månad 13–24 = faktor 2
- År 3 = månad 25–36 = faktor 1

Detta gäller endast vid beräkning av den övergripande riskvärderingen.

3. Riskvärderingen ska beräknas med följande formler:

a) Formeln för övergripande riskvärdering

$$RR = \frac{(D_{Y1} \times 3) + (D_{Y2} \times 2) + (D_{Y3} \times 1)}{\#C_{Y1} + \#C_{Y2} + \#C_{Y3}}$$

där:

RR = övergripande riskvärderingsbetyg

D_{Yi} = totalt för defekter under år 1, 2 och 3

D_{Y1} = $(\#DD \times 40) + (\#MaD \times 10) + (\#MiD \times 1)$ under år 1

$\#...$ = antal ...

DD = farliga brister

MaD = större brister

MiD = mindre brister

C = kontroller (tekniska vägkontroller eller periodiska och frivilliga trafiksäkerhetsprovningar) under år 1, 2 och 3

b) Formeln för årlig riskvärdering

$$AR = \frac{(\#DD \times 40) + (\#MaD \times 10) + (\#MiD \times 1)}{\#C}$$

där:

AR = årligt riskbetyg

... = antal ...

DD = farliga brister

MaD = större brister

MiD = mindre brister

C = kontroller (tekniska vägkontroller eller periodiska och frivilliga trafiksäkerhetsprovningar)

Den årliga risken ska användas för att bedöma företagets utveckling under åren.

Klassificeringen av företag (fordon) som baseras på den övergripande riskvärderingen ska utföras så att företagen (fordonen) fördelas enligt följande:

— < 30 % låg risk

— 30 % – 80 % medelstor risk

— > 80 % hög risk.

BILAGA II

DEN TEKNISKA VÄGKONTROLLENS OMFATTNING

1. KONTROLLOMRÅDEN

- (0) Identifiering av fordonet
- (1) Bromsutrustning
- (2) Styrning
- (3) Sikt
- (4) Belysningsutrustning och delar av elsystem
- (5) Axlar, hjul, däck och fjädring
- (6) Chassi och chassiinfästningar
- (7) Övrig utrustning
- (8) Störningar
- (9) Ytterligare provningar för passagerarfordon i kategorierna M_2 och M_3

2. KRAV VID KONTROLL

Punkter som endast kan kontrolleras med hjälp av utrustning har markerats med E.

Punkter som endast kan kontrolleras i viss utsträckning utan utrustning har markerats med (+ E).

Om en kontrollmetod beskrivs som okulär kontroll innebär det att inspektören, förutom att titta på de berörda punkterna, i tillämpliga fall även ska prova dem, utvärdera buller från dem eller använda andra lämpliga kontrollmedel utan att använda någon utrustning.

Tekniska vägkontroller kan omfatta punkterna i tabell 1, där det också anges vilka rekommenderade provningsmetoder som bör användas. Ingenting i denna bilaga ska hindra en inspektör från att i tillämpliga fall använda extrautrustning som lyftanordningar eller servicegropar.

Provningarna ska utföras med hjälp av den teknik och utrustning som finns tillgänglig i dagens läge, utan användning av verktyg för att montera isär fordonet eller avlägsna någon del av det. Provningen får också inbegripa kontroll av att fordonets delar och komponenter uppfyller de säkerhets- och miljökrav som var gällande vid tiden för godkännandet eller, i tillämpliga fall, tiden för efterjusteringen.

Om fordonets konstruktion inte möjliggör användning av de provningsmetoder som anges i denna bilaga, ska provningen utföras i enlighet med de rekommenderade provningsmetoder som godtagits av de behöriga myndigheterna.

"Orsak till underkännande" är inte tillämplig i de fall då orsakerna avser krav som inte gällde enligt relevant lagstiftning för godkännande av fordon vid den tidpunkt då fordonet första gången registrerades eller första gången togs i bruk eller enligt efterjusteringskrav.

3. INNEHÅLL I OCH METODER FÖR PROVNINGEN, BEDÖMNING AV BRISTER HOS FORDON

Provnings ska omfatta de punkter som anses nödvändiga och relevanta, med särskilt beaktande av säkerheten när det gäller bromsar, däck, hjul, chassi och störningar, och de rekommenderade metoder som anges i nedanstående tabell.

För varje fordonssystem och komponent som genomgår provning ska bedömningen av brister genomföras i enlighet med kriterierna i den tabellen utifrån det enskilda fallet.

Brister som inte tas upp i förteckningen i denna bilaga ska bedömas med hänsyn till trafiksäkerhetsrisken.

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister			
			Mindre	Större	Farliga	
0. IDENTIFIERING AV FORDONET						
0.1	Registreringsskyltar (om sådana behövs enligt kraven ¹)	Okulär kontroll.	a) Registreringsskyltar saknas eller är så dåligt fästa att de riskerar att falla av.		X	
			b) Text saknas eller är oläslig.		X	
			c) Överensstämmer inte med fordonets handlingar.		X	
0.2	Fordonets identifierings/chassi-/serienummer	Okulär kontroll.	a) Saknas eller kan inte hittas.		X	
			b) Ofullständigt, oläsligt, uppenbarligen förfalskat eller ej överensstämmande med fordonshandlingarna.		X	
			c) Oläsliga fordonshandlingar eller skrivfel.	X		
1. BROMSUTRUSTNING						
1.1 Mekaniskt skick och funktion						
1.1.1	Färdbromsens pedalaxel/manöverspak	Okulär kontroll av komponenterna när bromssystemet är i drift. Obs: Fordon med servobromssystem ska kontrolleras när motorn är avstängd.	a) Pedalaxeln svärmanövrerad.		X	
			b) Stort slitage eller glapp.		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
1.1.2 Pedalens/ skick och manöverspakens manöverorganets slaglängd	Okulär kontroll av komponenterna när bromssystemet är i drift. Obs: Fordon med servobromssystem ska kontrolleras när motorn är avstängd.	a) För stor eller för liten tillgänglig slaglängd. Bromsen har inte full bromsverkan eller är blockerad.		X	X
		b) Felaktig utväxling på manöverorganet. Om funktionen är påverkad.	X	X	
		c) Halkskyddsbeläggning på bromspedalen saknas, har lossnat eller slitits ned.		X	
1.1.3 Vakuumpump eller kompressor och behållare	Okulär kontroll av komponenterna vid normalt arbetstryck. Kontrollera den tid det tar för vakuum eller lufttryck att nå säkert driftvärde samt funktionen hos varningsanordning, flerkrets-skyddsventil och övertrycksventil.	a) Otillräckligt lufttryck/vakuum för att aktivera bromsen minst fyra gånger efter det att larmsystemet har utlösts (eller manometerutslaget anger fara). Minst två aktiveringar av bromsen efter det att larmsystemet utlösts (eller manometerutslaget anger fara).		X	X
		b) Den tid som behövs för att bygga upp lufttryck/vakuum till säkert driftvärde är för lång enligt kraven ¹ .		X	
		c) Flerkretsskyddsventilen eller övertrycksventilen fungerar inte.		X	
		d) Läckage som orsakar märkbar trycksänkning eller förnimbart läckage.		X	
		e) Yttre skada som sannolikt påverkar bromssystemets funktion. Reservbromsens prestanda uppfylls inte.		X	X
1.1.4 Indikator eller mätare för otillräckligt tryck	Funktionsprovning.	Felaktig eller skadad indikator eller mätare.	X		
		Lågt tryck går inte att identifiera.		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
1.1.5 Hand-manövrerad bromsventil	Okulär kontroll av komponenterna när bromssystemet är i drift.	a) Manöverorganet spräckt, skadat eller starkt förslitet.		X	
		b) Manöverorganet bristfälligt fastsatt vid ventilen eller ventilen bristfälligt fastsatt.		X	
		c) Lösa kopplingar eller läckor i systemet.		X	
		d) Otillfredsställande funktion.		X	
1.1.6 Parkeringsbroms-aktivator, manöverarm, låsmekanism, elektrisk parkeringsbroms	Okulär kontroll av komponenterna när bromssystemet är i drift.	a) Låsmekanismen otillräcklig.		X	
		b) Slitage på manöverarmens axel eller på låsmekanismen. För stort slitage.	X	X	
		c) För stor slaglängd (felaktig inställning).		X	
		d) Aktivatorn saknas, är skadad eller fungerar inte.		X	
		e) Bristfällig funktion, varningsindikator felaktig.		X	
1.1.7 Bromsventiler (bottenventiler, utloppsventiler, reglerventiler)	Okulär kontroll av komponenterna när bromssystemet är i drift.	a) Skadad ventil eller luftläckage. Om funktionen är påverkad.		X	X
		b) Kompressorns oljeförbrukning för stor.	X		
		c) Ventil felaktig eller bristfälligt monterad.		X	
		d) Förlust eller läckage av hydraulvätska. Om funktionen är påverkad.		X	X
1.1.8 Kopplingar till släpvagnens bromsanordning (elektriska och pneumatiska)	Koppla ur och återanslut bromssystemets alla kopplingar mellan dragfordon och släpvagn.	a) Kran eller självstängande ventil defekt. Om funktionen är påverkad.	X	X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
		b) Kran eller ventil felaktig eller bristfälligt monterad. Om funktionen är påverkad.	X	X	
		c) Otillräcklig täthet. Om funktionen är påverkad.		X	X
		d) Otillräcklig funktion. Bromsens funktion påverkad.		X	X
1.1.9 Energi-ackumulator/ tryck-lufts-behållare	Okulär kontroll.	a) Behållare lätt skadad eller korroderad. Behållare svårt skadad. Korroderad eller otät.	X	X	
		b) Avtappningsanordning fungerar inte.		X	
		c) Behållare felaktig eller bristfälligt monterad.		X	
1.1.10 Servostyr-enheter, huvud-cylinder (hydraulsystem)	Okulär kontroll av komponenterna när bromssystemet är i drift, om möjligt.	a) Servoenhet defekt eller ineffektiv. Om den inte fungerar.		X	X
		b) Huvudcylinder defekt, broms fungerar fortfarande. Huvudcylinder defekt eller otät.		X	X
		c) Huvudcylinder bristfälligt fastsatt, broms fungerar fortfarande. Huvudcylinder bristfälligt fastsatt.		X	X
		d) Otillräcklig mängd bromsvätska under markering för miniminivå. Bromsvätska långt under markering för miniminivå. Ingen bromsvätska synlig.	X	X	X

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
		e) Lock på huvudcylindern saknas.	X		
		f) Kontrollampan för bromsvätska lyser eller är defekt.	X		
		g) Bristfällig funktion hos varningsanordningen för bromsvätskenivå.	X		
1.1.11 Bromsrör	Okulär kontroll av komponenterna när bromssystemet är i drift, om möjligt.	a) Hög risk för funktionsfel eller brott.			X
		b) Otätheter i rör eller kopplingar (tryckluftbromssystem).		X	
		Otätheter i rör eller kopplingar (hydraulbromssystem).			X
		c) Skadade eller kraftigt korroderade rör. Påverkar bromsarnas funktion genom blockering eller hög risk för läckage.		X	X
		d) Felmonterade rör. Risk för skada.	X	X	
1.1.12 Bromsslangar	Okulär kontroll av komponenterna när bromssystemet är i drift, om möjligt.	a) Hög risk för funktionsfel eller brott.			X
		b) Slangar skadade, skavda, snodda eller för korta. Skadade eller skavda slangar.	X	X	
		c) Otätheter i slangar eller kopplingar (tryckluftbromssystem). Otätheter i slangar eller kopplingar (hydraulbromssystem).		X	X
		d) Slangar buktar ut under tryck. Sladd fungerar bristfälligt.		X	X
		e) Porösa slangar.		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
1.1.13 Broms-belägg och bromsklossar	Okulär kontroll.	a) Stort slitage på belägg eller klossar. (minimimarkering har nåtts).		X	
		Stort slitage på belägg eller klossar. (minimimarkering syns inte).			X
		b) Belägg eller klossar nedsmutsade (av olja, fett etc.). Bromsprestanda påverkad.		X	X
		c) Belägg eller klossar saknas eller är felmonterade.			X
1.1.14 Broms-trummor, bromsskivor	Okulär kontroll.	a) Bromstrumma eller bromsskiva försliten. Bromstrumma eller bromsskiva kraftigt repad, sprucken, bristfälligt fastsatt eller skadad.		X	X
		b) Bromstrumma eller bromsskiva nedsmutsad (av olja, fett etc.) Bromsprestanda allvarligt påverkad.		X	X
		c) Bromstrumma eller bromsskiva saknas.			X
		d) Bromsskölden bristfälligt fastsatt.		X	
1.1.15 Broms-kablar, stänger, spakar, kopplingar	Okulär kontroll av komponenterna när bromssystemet är i drift, om möjligt.	a) Kabel skadad eller bockad. Bromsprestanda påverkad.		X	X
		b) Stort slitage eller korrosion på komponent. Bromsprestanda påverkad.		X	X
		c) Kablar eller stänger för löst monterade.		X	
		d) Bristfällig kabelmontering.		X	
		e) Begränsning i bromssystemets rörlighet.		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
		f) Onormala rörelser hos spakar/kopplingar till följd av felaktig inställning eller onormalt slitage.		X	
1.1.16 Broms-cylindrar (även fjäderbromsar och hydraul-cylindrar)	Okulär kontroll av komponenterna när bromssystemet är i drift, om möjligt.	a) Cylinder sprucken eller skadad. Bromsprestanda påverkad.		X	X
		b) Otät cylinder. Bromsprestanda påverkad.		X	X
		c) Cylinder felaktig eller bristfälligt monterad. Bromsprestanda påverkad.		X	X
		d) Cylinder kraftigt korroderad. Risk för sprickor.		X	X
		e) För liten eller för stor slaglängd för cylindern. Bromsprestanda påverkad (ingen reserv för rörelse).		X	X
		f) Dammskydd är skadat. Dammskydd saknas eller är kraftigt skadat.	X	X	
1.1.17 Last-kännande ventil	Okulär kontroll av komponenterna när bromssystemet är i drift, om möjligt.	a) Defekt förbindelse.		X	
		b) Felaktigt justerad förbindelse.		X	
		c) Ventil kärvar eller fungerar inte. (ABS fungerar). Ventil kärvar eller fungerar inte.		X	X
		d) Ventil saknas (om så krävs).			X
		e) Tillverkarskylt saknas.	X		

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
		f) Informationen oläslig eller överensstämmer inte med kraven ¹	X		
1.1.18 Broms-justerare och indikatorer	Okulär kontroll.	a) Bromsjusterare är skadad, kärvar eller rör sig onormalt, stort slitage eller felaktig inställning.		X	
		b) Defekt bromsjusterare.		X	
		c) Felaktigt installerad eller utbytt.		X	
1.1.19 Tillsats-bromsanordning (om sådan monterats)	Okulär kontroll.	a) Felaktig anslutning eller montering. Om funktionen är påverkad.	X	X	
		b) Systemet uppenbart felaktigt eller saknas.		X	
1.1.20 Automatisk manövrering av släpvagns-bromsar	Koppla bort bromskoppling mellan dragfordon och släpvagn.	Släpvagnens bromsanordning aktiveras inte automatiskt när bromskopplingen kopplas ur.			X
1.1.21 Hela bromssystemet	Okulär kontroll.	a) Övriga systemenheter (t.ex. frostskyddspump, lufttork etc.) har yttre skador eller är korroderade så att bromssystemet påverkas negativt. Bromsprestanda påverkad.		X	X
		b) Lufttork eller frostskyddspump ej tillräckligt tät. Systemets funktioner har påverkats.	X	X	
		c) Komponent felaktig eller bristfälligt monterad.		X	
		d) Farlig ändring av någon komponent ³ . Bromsprestanda påverkad.		X	X
1.1.22 Provan-slutningar (om sådana monterats)	Okulär kontroll.	Saknas.		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
1.1.23 Påskjuts-broms	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	Otillräcklig verkan.		X	
1.2 Färdbromsens prestanda och verkan					
1.2.1 Prestanda (E)	Under ett bromsprov, aktivera bromsarna successivt till maximal verkan.	a) Otillräcklig bromsverkan på ett eller flera hjul.		X	
		Ingen bromsverkan på ett eller flera hjul.			X
		b) Bromsverkan på det minst bromsade hjulet på en axel är mindre än 70 % av den maximala verkan på det andra hjulet på samma axel. Alternativt avviker fordonet vid bromsprov på väg för mycket från korriktningen vid inbromsning. Bromsverkan på något hjul på en axel är mindre än 50 % av den maximala verkan på andra hjulet på samma axel om fordonet har styraxlar.		X	X
		c) Ingen gradvis bromsverkan (låsning).		X	
		d) Onormal fördröjning före bromsverkan på något hjul.		X	
		e) Alltför stora variationer i bromsverkan under ett fullständigt hjulvarv.		X	
1.2.2 Verkan (E)	Prov med en bromsprovare eller, om en sådan inte kan användas av tekniska skäl, genom bromsprov på väg med hjälp av en retardationsmätare ⁽¹⁾ .	Uppfyller ej nedanstående minimivärden ⁽²⁾ . Kategorierna M ₁ , M ₂ och M ₃ : 50 % ⁽³⁾ . Kategori N ₁ : 45 %. Kategorierna N ₂ och N ₃ : 43 % ⁽⁴⁾ . Kategorierna O ₃ och O ₄ : 40 % ⁽⁵⁾ . Mindre än 50 % av ovanstående värden har uppnåtts.		X	X

Komponent		Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
				Mindre	Större	Farliga
1.3 Reservbromsens prestanda och verkan (vid separata system)						
1.3.1	Prestanda (E)	Om reservbromssystemet är separat från färbromssystemet används metoden enligt 1.2.1.	a) Otillräcklig bromsverkan på ett eller flera hjul.		X	
			Ingen bromsverkan på ett eller flera hjul.			X
			b) Bromsverkan på det minst bromsade hjulet på en axel är mindre än 70 % av den maximala verkan på andra hjulet på samma axel. Alternativt avviker fordonet vid bromsprov på väg för mycket från körriktningen vid inbromsning. Bromsverkan på något hjul på en axel är mindre än 50 % av den maximala verkan på andra hjulet på samma axel om fordonet har styraxlar.		X	X
			c) Ingen gradvis bromsverkan (låsning).		X	
1.3.2	Verkan (E)	Om reservbromssystemet är separat från färbromssystemet används metoden enligt 1.2.2.	Bromsverkan är mindre än 50 % ⁽⁶⁾ av den verkan som krävs på färbromsen enligt avsnitt 1.2.2 i förhållande till den tillåtna totalvikten. Mindre än 50 % av ovan nämnda bromsverkansvärden har uppnåtts i förhållande till fordonets vikt vid provning.		X	X
1.4 Parkeringsbromsens prestanda och verkan						
1.4.1	Prestanda (E)	Aktivera bromsen under ett prov med en bromsprovare.	Bromsen fungerar inte på ena sidan, eller fordonet avviker för mycket från körriktningen vid inbromsning vid bromsprov på väg. Mindre än 50 % av de bromsverkansvärden som avses i punkt 1.4.2 har uppnåtts i förhållande till fordonets vikt vid provning.		X	X

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
1.4.2 Verkan (E)	Prov med en bromsprovare. Om detta inte är möjligt, prov genom bromsprov på väg med hjälp av en retardationsmätare.	Ger för alla fordonskategorier en bromskoefficient som är lägre än 16 % i förhållande till den tillåtna totalvikten eller, när det rör sig om motorfordon, som är lägre än 12 % i förhållande till fordonets tillåtna totalvikt, om detta värde är högre. Mindre än 50 % av ovan nämnda bromskoefficientvärden har uppnåtts i förhållande till fordonets vikt vid provning.		X	X
1.5 Tillsatsbromsens prestanda	Okulär kontroll och om så är möjligt provning av om systemet fungerar.	a) Ingen gradvis bromsverkan (gäller ej motorbromsen).		X	
		b) Systemet fungerar ej.		X	
1.6 Låsningfria bromsar (ABS-bromsar)	Okulär kontroll och kontroll av varningsanordning och/eller med användning av elektroniskt fordonsgränssnitt.	a) Felaktig varningsanordning.		X	
		b) Varningsanordningen anger systemfel.		X	
		c) Hastighetssensorer på hjulen saknas eller är skadade		X	
		d) Ledningar skadade.		X	
		e) Andra delar saknas eller är skadade.		X	
		f) Systemet anger fel via det elektroniska fordonsgränssnittet.		X	
1.7 Elektriskt bromssystem (EBS)	Okulär kontroll och kontroll av varningsanordning och/eller med användning av elektroniskt fordonsgränssnitt.	a) Felaktig varningsanordning.		X	
		b) Varningsanordningen anger systemfel.		X	
		c) Systemet anger fel via det elektroniska fordonsgränssnittet.		X	
		d) Anslutning mellan dragfordon och släpvagn passar inte eller saknas.			X

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
1.8	Bromsvätska	Okulär kontroll. Bromsvätskan är förorenad eller innehåller sediment. Hög risk för fel.		X	X
2. STYRNING					
2.1 Mekaniskt skick					
2.1.1	Styr-inrättningens skick	Okulär kontroll av styrinrättningens drift när ratten vrids.	a) Styrarmsaxeln vriden eller spåren utslitna. Påverkar funktionen.	X	X
			b) Stort slitage på styrarmsaxeln. Påverkar funktionen.	X	X
			c) För stor rörelse på styrarmsaxeln. Påverkar funktionen.	X	X
			d) Läckage. Droppar.	X	X
2.1.2	Infästning av styrinrättningens hölje	Okulär kontroll av infästningen av styrinrättningens hölje vid chassiet samtidigt som ratten vrids medurs och moturs.	a) Styrinrättningens hölje ej ordentligt fäst. Infästningarna är farligt lösa eller har relativ rörlighet mot synligt chassi/karosseri.	X	X
			b) Förlängda fästhål i chassiet. Infästningarna allvarligt påverkade.	X	X
			c) Fästskruvar saknas eller är brottskadade. Infästningarna allvarligt påverkade.	X	X
			d) Styrinrättningens hölje brottskadat. Höljets stabilitet eller infästning är påverkat	X	X

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
2.1.3 Länk-systemets skick	Okulär kontroll av styrkomponenterna med avseende på slitage, brottskador och säkerhet samtidigt som ratten vrids medurs och moturs.	a) Relativ rörelse mellan komponenter som bör vara fasta. För stor rörelse eller risk för brott i länksystemet.		X	X
		b) Stort slitage vid leder. Mycket allvarlig risk för brott i länksystemet.		X	X
		c) Någon komponent brottskadad eller deformerad. Påverkar funktionen.		X	X
		d) Låsanordningar saknas.		X	
		e) Felaktig inriktning av komponenter (t.ex. parallellstag eller styrstag).		X	
		f) Farlig ändring ³ . Påverkar funktionen.		X	X
		g) Dammskyddet skadat eller slitet. Dammskydd saknas eller är kraftigt förslitet.	X	X	
2.1.4 Länk-systemets manövrering	Okulär kontroll av styrkomponenterna med avseende på slitage, brottskador och säkerhet samtidigt som ratten vrids medurs och moturs med hjulen på marken och motorn igång (servostyrning).	a) Rörelse på länksystemet smutsar ner viss del av chassiet.		X	
		b) Styrningsstopp fungerar inte eller saknas.		X	
2.1.5 Servo-styrning	Kontrollera styrsystemet med avseende på läckor och nivå i hydraulvätskebehållaren (om den är synlig). Kontrollera att servostyrningen fungerar med hjulen på marken och motorn igång.	a) Vätskeläckage.		X	
		b) Otillräcklig mängd vätska (under minimimarkering). Otillräcklig vätskebehållare.		X	X

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
		c) Mekanismen fungerar inte. Styrningen påverkas.		X	X
		d) Mekanismen är brottskadad eller bristfälligt fastsatt. Styrningen påverkas.		X	X
		e) Felaktig inriktning eller nedsmutsning av komponenter. Styrningen påverkas.		X	X
		f) Farlig ändring ³ . Styrningen påverkas.		X	X
		g) Kablar/mantlar skadade eller kraftigt korroderade. Styrningen påverkas.		X	X

2.2 Ratt, rattstång och styrlång

2.2.1 Rattens skick	Med hjulen på marken, dra och tryck på ratten i linje med rattstången, tryck ratten i olika riktningar i rätt vinkel mot rattstången. Okulär kontroll av glapp och skicket på elastiska kopplingar och kardanknutar.	a) Relativ rörelse mellan ratt och rattstång tyder på glapp. Mycket allvarlig risk för brott i länksystemet.		X	X
		b) Låsanordning på rattnavet saknas. Mycket allvarlig risk för brott i länksystemet.		X	X
		c) Rattnav, krans eller ekrar är brottskadade eller sitter löst. Mycket allvarlig risk för brott i länksystemet.		X	X
		d) Farlig ändring ³ .		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
2.2.2 Rattstång och styrgafflar	Dra och tryck på ratten i linje med rattstången, tryck ratten i olika riktningar i rät linje med rattstången. Okulär kontroll av glapp och skicket på elastiska kopplingar och kardanknutar.	a) Rattens centrum rör sig för mycket uppåt eller nedåt.		X	
		b) Övre delen av rattstången rör sig för mycket från sin axel.		X	
		c) Slitage på elastiska kopplingar.		X	
		d) Bristfällig fastsättning. Mycket allvarlig risk för brott i länksystemet.		X	X
		e) Farlig ändring ³ .			X
2.3 Glapp i styrningen	Vrid ratten försiktigt medurs och moturs så långt som möjligt utan att hjulen förflyttar sig med motorn igång för fordon med servostyrning och med hjulen riktade rakt framåt. Okulär kontroll av rörligheten.	För stort glapp i styrningen, till exempel om en punkt på kransen förflyttar sig mer än en femtedel av rattens diameter eller inte överensstämmer med kraven ¹ . Säker styrning påverkad.		X	X
2.4 Hjul-inställning (X) ²	Okulär kontroll.	Uppenbart felaktig inställning. Körning rakt fram påverkad, försämrad riktningstabilitet.	X	X	
2.5 Vändskiva för släpvagnens styraxel	Okulär kontroll eller kontroll med hjälp av en särskilt anpassad kraftplatta.	a) Komponent lätt skadad. Komponent kraftigt skadad eller sprucken.		X	X
		b) Stort glapp. Körning rakt fram påverkad, försämrad riktningstabilitet.		X	X
		c) Bristfällig fastsättning. Fastsättningen allvarligt påverkad.		X	X

Komponent		Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
				Mindre	Större	Farliga
2.6	Elektrisk servostyrning (EPS)	Okulär kontroll och kontroll av överensstämmelse mellan rattens och hjulens vinklar då motorn startas/stängs av och/eller med användning av elektroniskt fordonsgränssnitt.	a) Varningslampan för EPS anger fel på systemet.		X	
			b) Servon fungerar inte.		X	
			c) Systemet anger fel via det elektroniska fordonsgränssnittet.		X	
3. SIKT						
3.1	Siktfält	Okulär kontroll från förarplatsen.	Hinder i förarens siktfält som i hög grad påverkar sikten framåt eller åt sidorna (vindrutetorkares utvändiga rengöringsområde). Vindrutetorkares invändiga rengöringsområde påverkat eller yttre speglar ej synliga.	X	X	
3.2	Fönsterglasets skick	Okulär kontroll.	a) Sprucken eller missfärgad glasruta eller transparent ruta (om sådan är tillåten). (vindrutetorkares utvändiga rengöringsområde). Vindrutetorkares invändiga rengöringsområde påverkat eller yttre speglar ej synliga.	X	X	
			b) Glasruta eller transparent ruta (inklusive reflekterande eller tonad film) uppfyller inte kraven ¹ (vindrutetorkares utvändiga rengöringsområde). Vindrutetorkares invändiga rengöringsområde påverkat eller yttre speglar ej synliga.	X	X	
			c) Glasruta eller transparent ruta ej i acceptabelt skick. Sikt genom inre vindrutetorkares rengöringsområde starkt påverkad.		X	X

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
3.3 Backspeglar eller annan backanordning	Okulär kontroll.	a) Spegel eller annan anordning saknas eller är inte monterad enligt kraven ¹ (minst två anordningar för sikt bakåt tillgängliga).	X		
		Mindre än två anordningar för sikt bakåt tillgängliga.		X	
		b) Spegel eller annan anordning lätt skadad eller lös.	X		
		Spegel eller annan anordning fungerar inte, är kraftigt skadad, sitter löst eller är bristfälligt fastsatt.		X	
3.4 Vindrute-torkare	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	c) Nödvändigt siktfält inte täckt.		X	
3.5 Vindrute-spolare	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Vindrutetorkare fungerar inte eller saknas.		X	
		b) Torkarblad defekt.	X		
3.6 Avimnings-anordning (X) ²	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	Torkarblad saknas eller är uppenbarligen defekta.		X	
4. LAMPOR, REFLEKTORER OCH ELEKTRISK UTRUSTNING	4.1 Strålkastare	Vindrutespolare fungerar ej korrekt (otillräcklig mängd spolarvätska men fungerande pump eller felriktad vattenstråle).	X		
		Vindrutespolare fungerar ej.		X	
4.1.1 Skick och funktion	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	Systemet fungerar inte eller är uppenbart defekt.	X		
4.1.1 Skick och funktion	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Lampa/ljuskälla saknas eller är defekt (flera lampor/ljuskällor; vid LED-belysning är färre än en tredjedel av lamporna ur funktion).	X		
		Enkla lampor/ljuskällor; vid LED-belysning allvarligt påverkad sikt.		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
		b) Defekt projektionssystem (reflektor och lins).	X		
		Allvarligt defekt projektionssystem (reflektor och lins).		X	
		c) Lampa bristfälligt fastsatt.		X	
4.1.2 Inställning	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Strålkastare allvarligt felriktad.		X	
		b) Ljuskälla felaktigt monterad.			
4.1.3 Av- och påslagning	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Omkopplaren fungerar inte i enlighet med kraven ¹ (antal strålkastare som är tända samtidigt).	X		
		Överskrider tillåten främre ljusintensitet.		X	
		b) Manöverorganet fungerar bristfälligt.		X	
4.1.4 Överensstämmelse med kraven ¹	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Lampan, det avgivna ljusets färg, position, ljusstyrka eller märkning överensstämmer inte med kraven ¹ .		X	
		b) Produkter på lins eller ljuskälla som uppenbart minskar ljusstyrkan eller ändrar färgen på det avgivna ljuset.		X	
		c) Ljuskälla och lampa är ej kompatibla.		X	
4.1.5 Inställnings-anordning (om obligatorisk)	Okulär kontroll och om möjligt kontroll genom manövrering.	a) Anordningen fungerar inte.		X	
		b) Manuell anordning kan inte manövreras från förarlatsen.		X	
4.1.6 Strålkastar-rengörare (där sådan är obligatorisk)	Okulär kontroll och om möjligt kontroll genom manövrering.	Anordningen fungerar inte.	X		
		Om gasurladdningslampor används.		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
4.2 Främre och bakre positionslyktor, sidomarkeringslyktor, breddmarkeringslyktor och varsellyktor					
4.2.1 Skick och funktion	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Defekt ljuskälla.		X	
		b) Defekt lins.		X	
		c) Lampa bristfälligt fastsatt. Mycket allvarlig risk för att den faller av.	X	X	
4.2.2 Av- och påslagning	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Strömbrytaren fungerar inte i enlighet med kraven ¹ . Bakre positionslyktor och sidomarkeringslyktor kan stängas av när strålkastare används.		X	X
		b) Manöverorganet fungerar bristfälligt.		X	
4.2.3 Överensstämmelse med kraven ¹ .	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Lampan, det avgivna ljusets färg, position, ljusstyrka eller märkning överensstämmer inte med kraven ¹ . Rött ljus fram eller vitt ljus bak, kraftigt försämrade ljusstyrka.	X	X	
		b) Produkter på lins eller ljuskälla som minskar ljusstyrka eller ändrar färgen på det avgivna ljuset. Rött ljus fram eller vitt ljus bak, kraftigt försämrade ljusstyrka.	X	X	
4.3 Stopplyktor					
4.3.1 Skick och funktion	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Defekt ljuskälla (flera ljuskällor, vid LED-belysning är färre än en tredjedel av lamporna ur funktion). Enkla ljuskällor, vid LED-belysning fungerar mindre än två tredjedelar av lamporna. Alla ljuskällor fungerar inte.	X	X	X

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
		b) Något defekt lins (påverkar inte ljuset som avges).	X		
		Kraftigt defekt lins (påverkar ljuset som avges).		X	
		c) Lampan bristfälligt fastsatt.	X		
		Mycket allvarlig risk för att den faller av.		X	
4.3.2 Av- och påslagning	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Strömbrytaren fungerar inte i enlighet med kraven ¹ .	X		
		Fördröjd manövrering.		X	
		Fungerar inte.			X
		b) Manöverorganet fungerar bristfälligt.		X	
4.3.3 Överens-stämmelse med kraven ¹	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	Lampan, det avgivna ljusets färg, position, ljusstyrka eller märkning överensstämmer inte med kraven ¹ .	X		
		Vitt ljus bakåt, kraftigt försämrade ljusstyrka.		X	
4.4 Körriktningsvisare och varningsljus					
4.4.1 Skick och funktion	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Defekt ljuskälla (flera ljuskällor, vid LED-belysning är färre än en tredjedel av lamporna ur funktion).	X		
		Enkla ljuskällor, vid LED-belysning fungerar färre än två tredjedelar av lamporna.		X	
		b) Något defekt lins (påverkar inte ljuset som avges).	X		
		Kraftigt defekt lins (påverkar ljuset som avges).		X	
		c) Lampan bristfälligt fastsatt.	X		
		Mycket allvarlig risk för att den faller av.		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
4.4.2 Av- och påslagning	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	Strömbrytaren fungerar inte i enlighet med kraven ¹ . Fungerar inte.	X	X	
4.4.3 Överensstämmelse med kraven ¹	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	Lampan, det avgivna ljusets färg, position, ljusstyrka eller märkning överensstämmer inte med kraven ¹ .		X	
4.4.4 Blinkfrekvens	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	Blinkfrekvensen överensstämmer inte med kraven ¹ (frekvensen avviker mer än 25 %).	X		
4.5 Dimljus fram och bak					
4.5.1 Skick och funktion	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Defekt ljuskälla (flera ljuskällor, vid LED-belysning är färre än en tredjedel av lamporna ur funktion). Enkla ljuskällor, vid LED-belysning fungerar färre än två tredjedelar av lamporna.	X	X	
		b) Något defekt lins (påverkar inte ljuset som avges). Kraftigt defekt lins (påverkar ljuset som avges).	X	X	
		c) Lampan bristfälligt fastsatt. Mycket allvarlig risk för att lampan faller av eller att mötande trafik bländas.	X	X	
4.5.2 Inställning (X) ²	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	Främre dimljusets horisontella inställning felaktig när ljusmönstret har en ljus-/mörkergräns (för låg ljus-/mörkergräns). Ljus/mörker-gränsen överstiger gränsen för halvljusstrålkastare.	X	X	
4.5.3 Av- och påslagning	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	Strömbrytaren fungerar inte i enlighet med kraven ¹ . Fungerar inte.	X	X	

Komponent		Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
				Mindre	Större	Farliga
4.5.4	Överens-stämmelse med kraven ¹	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Lampan, det avgivna ljusets färg, position, ljusstyrka eller märkning överensstämmer inte med kraven ¹ .		X	
			b) Systemet överensstämmer inte med kraven ¹ .	X		
4.6 Backljus						
4.6.1	Skick och funktion	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Defekt ljuskälla.	X		
			b) Defekt lins.	X		
			c) Lampan bristfälligt fastsatt. Mycket allvarlig risk för att den faller av.	X	X	
4.6.2	Överens-stämmelse med kraven ¹ .	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Lampan, det avgivna ljusets färg, position, ljusstyrka eller märkning överensstämmer inte med kraven ¹ .		X	
			b) Systemet överensstämmer inte med kraven ¹ .		X	
4.6.3	Av- och påslagning	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	Strömbrytaren fungerar inte i enlighet med kraven ¹ .	X		
			Backljus kan aktiveras utan att växeln ligger i backläge.		X	
4.7 Belysning av bakre registreringsskylt						
4.7.1	Skick och funktion	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Lampan ger direkt eller vitt ljus bakåt.	X		
			b) Defekt ljuskälla (flera ljuskällor). Defekt ljuskälla (enkla ljuskällor).	X	X	
			c) Lampan bristfälligt fastsatt. Mycket allvarlig risk för att den faller av.	X	X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
4.7.2 Överens-stämmelse med kraven ¹	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	Systemet överensstämmer inte med kraven ¹ .	X		
4.8 Reflexanordningar, (reflekterande) konturmärkning och bakre skyltar					
4.8.1 Skick	Okulär kontroll.	a) Reflekterande utrustning defekt eller skadad.	X		
		Reflekterande utrustning påverkad.		X	
		b) Reflektorn bristfälligt fastsatt.	X		
		Kan riskera att falla av.		X	
4.8.2 Överens-stämmelse med kraven ¹ .	Okulär kontroll.	Anordningen, det reflekterade ljusets färg eller position överensstämmer inte med kraven ¹ .		X	
		Saknas eller reflekterar röd färg fram eller vit färg bak.			X
4.9 Varningslampor som är obligatoriska för belysningsutrustningen					
4.9.1 Skick och funktion	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	Fungerar inte.	X		
		Fungerar inte för helljus eller bakre dimljus.		X	
4.9.2 Överens-stämmelse med kraven ¹ .	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	Överensstämmer inte med kraven ¹ .	X		
4.10 Elanslutningar mellan dragfordon och släp- eller påhängsvagn	Okulär kontroll: Undersök om möjligt anslutningens elektriska kontinuitet.	a) Fasta komponenter är bristfälligt fastsatta.	X		
		Lös sockel.		X	
		b) Skadad eller sliten isolering.	X		
		Risk för kortslutning.		X	
		c) Elanslutningar i dragfordon eller släpvagn fungerar inte korrekt.		X	
		Släpvagnens bromsbelysning fungerar inte.			X

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
4.11 Elkabelsystemet	Okulär kontroll, även i motorutrymmet (om tillämpligt).	a) Kabelsystemet ej tillförlitligt eller bristfälligt monterat. Lösä fästen, vidrör vassa kanter, risk för att anslutningar kopplas bort. Kablarna kan vidröra heta delar, roterande delar eller marken, anslutningar bortkopplade (delar som rör bromsning och styrning).	X	X	X
		b) Kablarna något slitna. Kablarna kraftigt slitna. Kablarna extremt slitna (delar som rör bromsning och styrning).	X	X	X
		c) Skadad eller sliten isolering. Risk för kortslutning. Stor risk för brand eller gnistbildning.	X	X	X
4.12 Ej obligatoriska lampor och reflexanordningar (X) ²	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Monterad lampa eller reflexanordning överensstämmer inte med kraven ¹ . Avger/reflekterar rött ljus fram eller vitt ljus bak.	X	X	
		b) Lampans funktion överensstämmer inte med kraven ¹ . Antalet strålkastare som används samtidigt överskrider tillåten ljusstyrka. Avger rött ljus fram eller vitt ljus bak.	X	X	
		c) Lampan/reflexanordningen bristfälligt fastsatt. Mycket allvarlig risk för att den faller av	X	X	

Komponent		Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
				Mindre	Större	Farliga
4.13	Batteri(er)	Okulär kontroll.	a) Bristfälligt fastsatt.	X		
			Ej korrekt fastsatt. Risk för kortslutning.		X	
			b) Läckage.	X		
			Utsläpp av farliga ämnen.		X	
			c) Defekt omkopplare (om sådan krävs).		X	
			d) Defekta säkringar (om sådana krävs).		X	
			e) Olämplig ventilation (om sådan krävs).		X	
5. AXLAR, HJUL, DÄCK OCH FJÄDRING						
5.1 Axlar						
5.1.1	Axlar (+ E)	Okulär kontroll med hjälp av kraftplattor, om sådana finns.	a) Axel brottsskadad eller deformerad.			X
			b) Bristfällig montering i fordonet.		X	
			Försämrade stabilitet, påverkad funktion: omfattande rörelse i förhållande till fästen.			X
			c) Farlig ändring ³ .		X	
			Försämrade stabilitet, påverkad funktion, otillräckligt avstånd till andra fordonsdelar eller till marken.			X
5.1.2	Axeltappar (+ E)	Okulär kontroll med hjälp av kraftplattor, om sådana finns. Anbringa en vertikal kraft eller sidokraft på varje hjul och notera hur mycket axelbalken rör sig i förhållande till axeltappen.	a) Axeltapp brottsskadad.			X
			b) Kraftigt slitage på spindelbult och/eller bussningar.		X	
			Risk för att delen faller av, försämrade riktningss stabilitet.			X
			c) För stor rörelse mellan axeltapp och axelbalk.		X	
			Risk för att delen faller av, försämrade riktningss stabilitet.			X

Komponent		Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
				Mindre	Större	Farliga
			d) Sprint till axeltapp sitter löst i axeln. Risk för att delen faller av, försämrad riktningssstabilitet.		X	X
5.1.3	Hjullager (+ E)	Okulär kontroll med hjälp av kraftplattor, om sådana finns. Gunga på hjulet eller anbringa en sidokraft på varje hjul och notera hur mycket hjulet rör sig i förhållande till axeltappen.	a) Stort glapp i hjullagret. Försämrad riktningssstabilitet, risk för demolering.		X	X
			b) Hjullagret sitter för hårt och kärvar. Risk för överhettning, risk för demolering.		X	X
5.2 Hjul och däck						
5.2.1	Hjulhus	Okulär kontroll.	a) Hjulmuttrar eller hjulbultar saknas eller sitter löst. Fäste saknas eller sitter löst så att trafiksäkerheten hotas mycket allvarligt.		X	X
			b) Hjulhuset är slitet eller skadat. Hjulhuset är slitet eller skadat på ett sätt som gör att hjulen inte sitter fast på ett säkert sätt.		X	X
5.2.2	Hjul	Okulär kontroll av båda sidorna på alla hjul med fordonet över en smörjgrop eller på en lyftanordning.	a) Brottskada eller felaktig svetsning.			X
			b) Låsringar för däck bristfälligt monterade. Risk för att hjulen faller av.		X	X
			c) Hjul kraftigt deformerat eller slitet. Fästet i hjulhuset påverkat, säker fastsättning av däck påverkad.		X	X
			d) Hjulens storlek, tekniska konstruktion, kompatibilitet eller typ överensstämmer inte med kraven ¹ och påverkar trafiksäkerheten.		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
5.2.3 Däck	Okulär kontroll av hela däckets genom att rulla fordonet fram och tillbaka.	a) Däckets storlek, bärförmåga, typgodkännandemärke eller hastighetsklass överensstämmer inte med kraven ¹ och påverkar trafiksäkerheten. Otillräcklig bärförmåga eller hastighetsklass för avsedd användning, däcken vidrör andra fasta fordonsdelar, vilket innebär risk vid körning.		X	X
		b) Olika storlek på däck på samma axel eller på dubbelmonterade hjul.		X	
		c) Olika konstruktion (radial/korsskikt) på däck på samma axel).		X	
		d) Allvarliga skador eller skåror på däck. Kord synlig eller skadad.		X	X
		e) Indikator för slitage av däckmönster synlig. Däckets mönsterdjup överensstämmer inte med kraven ¹ .		X	X
		f) Däcket skaver mot andra delar (flexibla stänkskyddsanordningar). Däcken vidrör andra komponenter (ej risk för körssäkerheten).	X	X	
		g) Mönsterskurna däck överensstämmer inte med kraven ¹ . Skyddslager för kord påverkat.		X	X
5.3 Fjädringssystem					
5.3.1 Fjädrar och krängnings-hämmare (+ E)	Okulär kontroll med hjälp av kraftplattor, om sådana finns.	a) Bristfällig fästning av fjädrar på chassi eller axel. Synlig relativ rörelse. Fästen mycket allvarligt lösa.		X	X

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
		b) Fjäderdel skadad eller brottskadad. Huvudfjäder (bladfjäder) eller andra bladfjädrar mycket allvarligt påverkade.		X	X
		c) Fjäder saknas. Huvudfjäder (bladfjäder) eller andra bladfjädrar mycket allvarligt påverkade.		X	X
		d) Farlig ändring ³ . Otillräckligt avstånd till andra fordonsdelar, fjäder-system fungerar ej.		X	X
5.3.2 Stöt-dämpare	Okulär kontroll.	a) Bristfällig fästning av stötdämpare på chassi eller axel. Stötdämpare lös.	X		
		b) Skadad stötdämpare som visar tecken på allvarligt läckage eller fel.		X	
		c) Stötdämpare saknas.		X	
5.3.3 Kardanrör, stödstag, främre och bakre bärarmar (+ E)	Okulär kontroll med hjälp av kraftplattor, om sådana finns.	a) Bristfällig fästning av komponent på chassi eller axel. Risk för att delen faller av, försämrad riktningsstabilitet.		X	X
		b) Komponent skadad eller kraftigt korroderad. Komponenten brottskadad eller komponentens stabilitet påverkad.		X	X
		c) Farlig ändring ³ . Otillräckligt avstånd till andra fordonsdelar, systemet fungerar ej.		X	X

Komponent		Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
				Mindre	Större	Farliga
5.3.4	Kulleder (+ E)	Okulär kontroll med hjälp av kraftplattor, om sådana finns.	a) Kraftigt slitage på spindelbult och/eller bussningar eller på kulle. Risk för att delen faller av, försämrade riktningss stabilitet.		X	X
			b) Dammskydd kraftigt förslitet. Dammskydd saknas eller är brottskadat.	X	X	
5.3.5	Luft-fjädring	Okulär kontroll.	a) Systemet fungerar inte.			X
			b) Någon del skadad, ändrad eller försliten på ett sätt som påverkar systemets funktion negativt. Systemets funktion allvarligt påverkad.		X	X
			c) Förnimbart läckage på systemet.		X	
			d) Farlig ändring.		X	
6. CHASSI OCH CHASSINFÄSTNINGAR						
6.1 Chassi eller ram och infästningar						
6.1.1	Allmänt skick	Okulär kontroll.	a) Sidobalk eller tvärbalk något brottskadad eller deformerad. Sidobalk eller tvärbalk svårt brottskadad eller deformerad.		X	X
			b) Förstärkningsplattor eller fästordningar bristfälligt fastsatta. Flertalet fästordningar lösa. Svaga delar.		X	X
			c) Kraftig korrosion som påverkar styvheten. Svaga delar.		X	X

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
6.1.2 Avgasrör och ljuddämpare	Okulär kontroll.	a) Avgassystemet otätt eller bristfälligt fastsatt.		X	
		b) Rökgaser kommer in i förarhytten eller i passagerarutrymmet. Risk för passagerares hälsa.		X	X
6.1.3 Bränsletank och bränsleledningar (inklusive uppvärmning)	Okulär kontroll med hjälp av anordningar för detektering av läckage vid LPG-/CNG-/LNG-system.	a) Bristfälliga tankar och ledningar som medför särskild brandfara.			X
		b) Läckage av bränsle, tankklocket saknas eller är bristfälligt. Brandfara, omfattande utsläpp av farliga ämnen.		X	X
		c) Skavda ledningar. Skadade ledningar.	X	X	
		d) Avstängningskran för bränsle (om sådan krävs) fungerar inte tillfredsställande.		X	
		e) Brandfara på grund av — bränsleläckage, — otillräckligt avskärmat bränsletank eller otillräckligt avskärmat avgassystem, — motorutrymmets skick.			X
		f) System för LPG/CNG/LNG eller vätgas överensstämmer inte med kraven, någon del av systemet defekt ¹ .			X
6.1.4 Stötfångare, sidoskydd och underkörningsskydd	Okulär kontroll.	a) Lösa delar eller skador som sannolikt kan orsaka personskador vid beröring. Delar riskerar att falla av, kraftigt nedsatt funktion.		X	X
		b) Anordningen överensstämmer uppenbart inte med kraven ¹ .		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
6.1.5 Reservhjuls-hållare (om sådan är monterad)	Okulär kontroll.	a) Hållaren ej i lämpligt skick.	X		
		b) Hållaren är brottskadad eller bristfälligt fastsatt.		X	
		c) Reservhjul inte ordentligt fastsatt i hållaren.		X	
		Mycket allvarlig risk för att hjulet faller av.			X
6.1.6 Kopplings-mekanismer och bogserutrustning (+ E)	Okulär kontroll med avseende på slitage och korrekt manövrering, med särskild uppmärksamhet på monterade säkerhetsanordningar och/eller användning av mätinstrument.	a) Komponent skadad, defekt eller sprucken (om den inte används).		X	
		Komponent skadad, defekt eller sprucken (om den används).			X
		b) Stort slitage på komponent.		X	
		Under gränsen för slitage.			X
		c) Bristfällig fastsättning.		X	
		Löst fäste, mycket allvarlig risk för att komponenten faller av.			X
		d) Någon säkerhetsanordning saknas eller fungerar inte korrekt.		X	
		e) Kopplingsindikator fungerar inte.		X	
		f) Skymd registreringsskylt eller lampa (då den inte används).	X		
		Registreringsskylt oläslig (då den inte används).		X	
		g) Farlig ändring ³ (icke-väsentliga delar).		X	
		Farlig ändring ³ (väsentliga delar).			X
		h) För svag eller inkompatibel koppling eller kopplings-enheten överensstämmer inte med kraven.			X

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
6.1.7 Trans-mission	Okulär kontroll.	a) Fästskruvar saknas eller sitter löst. Fästskruvar saknas eller sitter löst i en sådan omfattning att det föreligger en allvarlig trafikfara.		X	X
		b) Stort slitage på kraftöverföringsaxelns lager. Mycket allvarlig risk att enheten släpper eller spricker.		X	X
		c) Kraftigt slitage på kardanknutar eller transmissionskedjor/-remmar. Mycket allvarlig risk att enheten släpper eller spricker.		X	X
		d) Slitage på elastiska kopplingar. Mycket allvarlig risk att enheten släpper eller spricker.		X	X
		e) Axel skadad eller böjd.		X	
		f) Lagerhus är brottskadat eller bristfälligt fastsatt. Mycket allvarlig risk att enheten släpper eller spricker.		X	X
		g) Dammskydd kraftigt förslitet. Dammskydd saknas eller är brottskadat.	X	X	
		h) Olaglig förändring av kraftöverföringen		X	
6.1.8 Motor-utrymme	Okulär kontroll.	Slitna och uppenbart svårt skadade anslutningar. Lösa eller brottskadade anslutningar.		X	X
6.1.9 Motor-prestanda (X) ²	Okulär kontroll och/eller användning av elektroniskt fordonsgränssnitt.	a) Ändring av styrenheten som påverkar säkerheten och/eller miljön.		X	
		b) Ändring av motorn som påverkar säkerheten och/eller miljön.			X

Komponent		Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
				Mindre	Större	Farliga
6.2 Hytt och karosseri						
6.2.1 Skick	Okulär kontroll.	a) Lös eller skadad panel eller annan del som sannolikt kan orsaka personskador. Kan riskera att falla av.		X		X
		b) Karosstolpe bristfälligt fastsatt. Försämrade stabilitet.		X		X
		c) Motor- eller avgasrök kan komma in. Risk för passagerares hälsa.		X		X
		d) Farlig ändring ³ . Otillräckligt avstånd mellan roterande och rörliga delar och vägen.		X		X
6.2.2 Montering	Okulär kontroll.	a) Kaross eller hytt bristfälligt fastsatt. Påverkad stabilitet.		X		X
		b) Hytt eller kaross uppenbarligen inte placerad rakt på chassiet.		X		
		c) Fästningen av hytt/kaross vid chassi eller tvärbalkar bristfällig eller saknas, om symmetriska. Fästningen av hytt/kaross vid chassi eller tvärbalkar bristfällig eller saknas i sådan omfattning att mycket allvarlig trafikfara föreligger.		X		X
		d) Kraftig korrosion vid fästpunkter på karosser i ett stycke. Försämrade stabilitet.		X		X

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
6.2.3 Dörrar och dörrlås	Okulär kontroll.	a) Dörr öppnas eller stängs inte ordentligt.		X	
		b) Dörr kan sannolikt öppnas av misstag eller förblir inte stängd (skjutdörrar).		X	
		Dörr kan sannolikt öppnas av misstag eller förblir inte stängd (svängdörrar).			X
		c) Dörr, gångjärn, lås eller stolpe är sliten. Dörr, gångjärn, lås eller stolpe saknas eller sitter löst.	X		
6.2.4 Golv	Okulär kontroll.	Golvet bristfälligt fastsatt eller kraftigt förslitet.		X	
		Bristfällig stabilitet.			X
6.2.5 Förarplatsen	Okulär kontroll.	a) Säte med bristfällig konstruktion.		X	
		Löst säte.			X
		b) Justeringsmekanismen fungerar bristfälligt.		X	
		Säte som rör sig eller där ryggstödet inte går att låsa fast.			X
6.2.6 Övriga säten	Okulär kontroll.	a) Säten defekta eller bristfälligt fastsatta (icke-väsentliga delar).	X		
		Säten defekta eller bristfälligt fastsatta (väsentliga delar).		X	
		b) Säten inte monterade enligt kraven ¹ .	X		
		Maximalt antal säten överskridet, placeringen överensstämmer ej med godkännande.		X	
6.2.7 Körreglage	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	Något reglage som är nödvändigt för säker manövrering av fordonet fungerar bristfälligt.		X	
		Bristfällig säkerhet vid drift.			X

Komponent		Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
				Mindre	Större	Farliga
6.2.8	Fotsteg till hytt	Okulär kontroll.	a) Fotsteg eller fotstegsram bristfälligt fastsatt. Bristfällig stabilitet.	X	X	
			b) Fotsteg eller fotstegsram är i ett skick som sannolikt kan orsaka personskador.		X	
6.2.9	Övrig inredning och utrustning, utsida och insida	Okulär kontroll.	a) Fästanordning för övrig inredning eller utrustning defekt.		X	
			b) Övrig inredning eller utrustning överensstämmer inte med kraven ¹ . Delar kan orsaka personskador, säker manövrering påverkas.	X	X	
			c) Hydraulisk utrustning otät. Omfattande utsläpp av farliga ämnen.	X	X	
6.2.10	Stänk-skärmar (vingar), stänkskydds-anordningar	Okulär kontroll.	a) Saknas, sitter löst eller är kraftigt korroderade. Kan orsaka personskador och kan falla av.	X	X	
			b) Otillräckligt avstånd till hjul (stänkskydd). Otillräckligt avstånd till hjul (stänkskärmar).	X	X	
			c) Överensstämmer inte med kraven ¹ . Slitbana täcks inte ordentligt.	X	X	
7. ÖVRIG UTRUSTNING						
7.1 Säkerhetsbälten/spännen och skyddssystem						
7.1.1	Säker montering av säkerhetsbälten/spännen	Okulär kontroll.	a) Fästpunkt kraftigt försliten. Påverkad stabilitet.		X	X
			b) Fästpunkten sitter löst.		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
7.1.2 Skick på säkerhetsbälten/spännen	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Obligatoriskt säkerhetsbälte saknas eller är inte monterat.		X	
		b) Skadat säkerhetsbälte. Trasigt eller översträckt bälte.	X	X	
		c) Säkerhetsbältet överensstämmer inte med kraven ¹ .		X	
		d) Säkerhetsbältet skadat eller fungerar inte korrekt.		X	
		e) Upprullningsdon för säkerhetsbältet skadat eller fungerar inte korrekt.		X	
7.1.3 Avlastare för säkerhetsbälten	Okulär kontroll och/eller användning av elektroniskt fordonsgränssnitt.	a) Avlastare saknas uppenbarligen eller är inte lämplig för fordonet.		X	
		b) Systemet anger fel via det elektroniska fordonsgränssnittet.		X	
7.1.4 Bältes-sträckare	Okulär kontroll och/eller användning av elektroniskt fordonsgränssnitt.	a) Bältessträckare saknas uppenbarligen eller är inte lämplig för fordonet.		X	
		b) Systemet anger fel via det elektroniska fordonsgränssnittet.		X	
7.1.5 Krockkudde	Okulär kontroll och/eller användning av elektroniskt fordonsgränssnitt.	a) Krockkuddar saknas uppenbarligen eller är olämpliga för fordonet.		X	
		b) Systemet anger fel via det elektroniska fordonsgränssnittet.		X	
		c) Krockkudden fungerar uppenbarligen inte.		X	
7.1.6 SRS-system	Okulär kontroll av varningslampan och/eller användning av elektroniskt fordonsgränssnitt.	a) Varningslampan för SRS anger fel på systemet.		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
		b) Systemet anger fel via det elektroniska fordonsgränssnittet.		X	
7.2 Brandsläckare (X) ²	Okulär kontroll.	a) Saknas.		X	
		b) Överensstämmer inte med kraven ¹ .	X		
		Om sådan krävs (t.ex. i taxibilar, bussar etc.).		X	
7.3 Lås och stölskydd	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Anordningen förhindrar inte att fordonet körs.	X		
		b) Defekt. Oavsiktligt låst eller blockerat.		X	X
7.4 Varnings-triangel (om sådan krävs) (X) ²	Okulär kontroll.	a) Saknas eller är ofullständig.	X		
		b) Överensstämmer inte med kraven ¹ .	X		
7.5 Förstahjälpen-låda (om sådan krävs) (X) ²	Okulär kontroll.	Saknas, är ofullständig eller överensstämmer inte med kraven ¹ .	X		
7.6 Hjulkitar (om sådana krävs) (X) ²	Okulär kontroll.	Saknas eller i bristfälligt skick, otillräcklig stabilitet eller dimension.		X	
7.7 Ljudsignal-anordning	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Fungerar inte korrekt. Fungerar inte.	X	X	
		b) Manöveranordning bristfälligt fastsatt.	X		
		c) Överensstämmer inte med kraven ¹ . Ljudet kan förväxlas med varningssirener.	X	X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
7.8 Hastighets-mätare	Okulär kontroll eller kontroll genom manövrering vid provning på väg eller med hjälp av elektronisk utrustning.	a) Överensstämmer inte med kraven ¹ . Saknas om sådan krävs.	X	X	
		b) Försämrade drift. Fungerar inte.	X	X	
		c) Belysningen fungerar inte tillfredsställande. Belysningen tänds inte.	X	X	
7.9 Färdskrivare (om sådan är monterad/krävs)	Okulär kontroll.	a) Överensstämmer inte med kraven ¹ .		X	
		b) Fungerar inte.		X	
		c) Tätningar är defekta eller saknas.		X	
		d) Installationsskylt saknas, är oläslig eller inaktuell.		X	
		e) Uppenbar manipulation.		X	
		f) Däckens storlek överensstämmer inte med kalibreringsparametrarna.		X	
7.10 Hastighets-begränsande anordning (om sådan är monterad/krävs) (+ E)	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering om utrustning finns.	a) Överensstämmer inte med kraven ¹ .		X	
		b) Fungerar uppenbarligen inte.		X	
		c) Hastigheten felaktigt inställd (om den kontrollerats).		X	
		d) Tätningar är defekta eller saknas.		X	
		e) Skylt saknas eller är oläslig.		X	
		f) Däckens storlek överensstämmer inte med kalibreringsparametrarna.		X	

Komponent		Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
				Mindre	Större	Farliga
7.11	Vägmätare, om sådan finns (X) ²	Okulär kontroll och/eller användning av elektroniskt fordonsgränssnitt.	a) Uppenbarligen manipulerad (bedrägeri) för att minska den registrerade körsträckan eller visa felaktig registrerad körsträcka för ett fordon.		X	
			b) Uppenbarligen ur funktion.		X	
7.12	Antisladd-system (ESC) om sådant finns/krävs (X) ²	Okulär kontroll och/eller användning av elektroniskt fordonsgränssnitt.	a) Hastighetssensorer på hjulen saknas eller är skadade.		X	
			b) Ledningar skadade.		X	
			c) Andra delar saknas eller är skadade.		X	
			d) Omkopplare skadad eller fungerar inte korrekt.		X	
			e) Varningslampan för ESC anger fel på systemet.		X	
			f) Systemet anger fel via det elektroniska fordonsgränssnittet.		X	
8. STÖRNINGAR						
8.1 Buller						
8.1.1	Buller-dämpning (+ E)	Subjektiv utvärdering (om inspektören anser att bullernivån ligger nära ett gränsvärde kan en bullermätning vid stillastående utföras).	a) Bullernivåerna överstiger de som är tillåtna enligt kraven ¹ .		X	
			b) Någon del av bullerdämpningssystemet sitter löst, är skadad, felaktigt monterad, saknas eller är uppenbarligen ändrad på ett sätt som påverkar bullernivån negativt. Mycket allvarlig risk för att den faller av.		X	X
8.2 Avgasutsläpp						
8.2.1 Utsläpp från motorer med styrd tändning						
8.2.1.1	Utrustning för kontroll av avgasutsläpp	Okulär kontroll.	a) Fabriksmonterad utrustning för kontroll av utsläpp saknas, har ändrats eller är uppenbarligen defekt.		X	
			b) Läckage som påverkar mätningen av utsläpp.		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
		c) Varningslampan följer inte rätt sekvens.		X	
8.2.1.2 Gas-formiga utsläpp (E)	— För fordon upp till utsläppsklasser Euro 5 och Euro V ⁽⁷⁾: Mätning med hjälp av en avgasanalysator enligt kraven ¹ eller avläsning av OBD-systemet. Provning av utsläpp från avgasröret ska vara den grundläggande metoden för att kontrollera avgasutsläppen. Utgående från en likvärdighetsbedömning och med beaktande av relevant lagstiftning om typgodkännande får medlemsstaterna tillåta att OBD-systemet används, i enlighet med tillverkarens rekommendationer och andra krav. — För fordon från och med utsläppsklasser Euro 6 och VI ⁽⁸⁾: Mätning med hjälp av en avgasanalysator enligt kraven ¹ eller avläsning av OBD-systemet i enlighet med tillverkarens rekommendationer och andra krav ¹. Mätresultaten ej tillämpliga på tvåtaktsmotorer. Alternativt kan mätningar utföras med hjälp av utrustning för fjärranalys och bekräftas genom standardprovningmetoder.	a) Gasutsläppen överskrider de nivåer som angetts av tillverkaren.		X	
		b) Om ett sådant värde inte finns tillgängligt gäller följande för koldioxidutsläpp,		X	
		i) För fordon som inte har ett avancerat utsläppsbegränsande system, — 4,5 %, eller — 3,5 % enligt den tidpunkt då fordonet registrerats eller tagits i bruk för första gången enligt vad som angetts i kraven ¹ .			
		ii) För fordon som har ett avancerat utsläppsbegränsande system, — vid tomgång: 0,5 % — vid hög tomgång: 0,3 % eller — vid tomgång: 0,3 % ⁽⁷⁾ — vid hög tomgång: 0,2 % enligt den tidpunkt då fordonet registrerats eller tagits i bruk för första gången enligt vad som angetts i kraven ¹ .			
		c) Lambdakoefficienten ligger utanför intervallet $1 \pm 0,03$ eller är ej i enlighet med tillverkarens specifikationer.		X	
		d) OBD-avläsningen indikerar allvarligt fel.		X	
		e) Fjärranalysen visar stor avvikelse från kraven.		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
8.2.2 Utsläpp från motorer med kompressionständning					
8.2.2.1 Utrustning för kontroll av avgasutsläpp	Okulär kontroll.	a) Fabriksmonterad utrustning för kontroll av utsläpp saknas eller är uppenbarligen defekt.		X	
		b) Läckage som påverkar mätningen av utsläpp.		X	
		c) Varningslampan följer inte rätt sekvens.		X	
		d) Otillräcklig reagens om tillämpligt.		X	
8.2.2.2 Röktäthet Fordon som registrerades eller togs i bruk före den 1 januari 1980 är befriade från dessa krav.	— För fordon upp till utsläppsklasser Euro 5 och V ⁽⁷⁾: Avgasernas röktäthet ska mätas vid fri acceleration (utan belastning och från tomgång till maximivärdet) med växeln i friläge och kopplingen nedtryckt eller genom avläsning av OBD-systemet. Provning av utsläpp från avgasröret ska vara den grundläggande metoden för att kontrollera avgasutsläppen. Utgående från en likvärdighetsbedömning får medlemsstaterna tillåta att OBD-systemet används, i enlighet med tillverkarens rekommendationer och andra krav. — För fordon från och med utsläppsklasser Euro 6 och VI ⁽⁹⁾: Avgasernas röktäthet ska mätas vid fri acceleration (utan belastning och från tomgång till maximivärdet) med växeln i friläge och kopplingen nedtryckt eller genom avläsning av OBD-systemet, i enlighet med tillverkarens rekommendationer och andra krav ¹.	a) För fordon som registrerats eller tagits i bruk för första gången efter det datum som anges i kraven ¹ . Röktätheten överstiger den nivå som anges på fordonets tillverkarskylt.		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
	Konditionering av fordon: 1. Provningar får utföras på fordon utan konditionering. Av säkerhetsskäl är det dock lämpligt att kontrollera att motorn är varm och i tillfredsställande mekaniskt skick.	b) Om ett sådant värde inte finns att tillgå eller om kraven ¹ inte medger att referensvärden används: — för insugningsmotorer: 2,5 m⁻¹, — för turboladdade motorer: 3,0 m⁻¹, eller, för fordon som identifierats i kraven ¹ eller som registrerats eller tagits i bruk för första gången efter det datum som anges i kraven ¹: 1,5 m⁻¹ ⁽⁹⁾ eller 0,7 m⁻¹ ⁽¹⁰⁾		X	
	2. Krav på konditionering: i) Motorn ska ha uppnått arbetstemperatur, vilket t.ex. innebär att temperaturen på motoroljan som mäts med en oljemätsticka ska vara minst 80 °C eller motsvara normal arbetstemperatur om den är lägre, eller att motorblocktemperaturen, mätt som nivå på den infraröda strålningen, ska vara minst lika hög. Om denna mätmetod är opraktisk på grund av fordonets konstruktion ska motorns normala arbetstemperatur uppnås på annat sätt, t.ex. genom att kylfläkten går igång. ii) Avgassystemet ska rensas genom minst tre fria accelerationscykler eller motsvarande metod.			X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
	Provningsförfarande: 1. Motorn och eventuellt turboaggregat ska gå på tomgång innan varje fri accelerationscykel påbörjas. För tunga dieseldrivna fordon innebär detta minst 10 sekunder efter det att gaspedalen släppts upp. 2. För att påbörja varje fri accelerationscykel ska gaspedalen snabbt (dvs. på mindre än en sekund) och i en rörelse, men inte häftigt, tryckas i botten för att uppnå maximal insprutning från insprutningspumpen. 3. Under varje fri accelerationscykel och innan gaspedalen släpps upp ska motorn komma upp i maximivarvtal eller, när det gäller automatväxlade fordon, det varvtal som anges av tillverkaren eller, om dessa uppgifter inte finns att tillgå, två tredjedelar av maximivarvtalet. Detta kan kontrolleras t.ex. med hjälp av motorvarvet eller genom att man låter tillräckligt lång tid förflyta mellan den första tryckningen på gaspedalen och det ögonblick den släpps upp, vilket för fordon i kategorierna M₂, M₃, N₂ eller N₃ bör vara minst två sekunder. 4. Fordon får endast underkännas om det aritmetiska medelvärdet från minst tre av de senast genomförda accelerationscyklerna överskrider gränsvärdet. Medelvärdet kan räknas fram genom att man bortser från de mätningar som i hög grad avviker från medelvärdet eller att man använder resultatet av någon annan statistisk beräkning som tar hänsyn till spridningen hos mätningarna. Medlemsstaterna får begränsa antalet provningscykler.	c) Fjärranalysen visar stor avvikelse från kraven.		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
	5. För att undvika onödiga provningar får medlemsstaterna underkänna fordon om värdena efter mindre än tre fria accelerationscykler eller efter rensningscykeln ovan ligger mycket högre än gränsvärdet. För att likaså undvika onödiga provningar får medlemsstaterna godkänna fordon om värdena efter mindre än tre fria accelerationscykler eller efter rensningscykeln ovan ligger mycket lägre än gränsvärdet. Alternativt kan mätningar utföras med hjälp av utrustning för fjärranalys och bekräftas genom standardprovningmetoder				
8.4 Övriga punkter som är relaterade till miljön					
8.4.1 Vätskeläckage		Kraftigt läckage av andra vätskor än vatten som sannolikt kommer att skada miljön eller utgöra en säkerhetsrisk för andra trafikanter. Regelbunden droppbildning som utgör en mycket allvarlig risk.		X	X
9. KOMPLETTERANDE PROVNING FÖR FORDON FÖR PERSONTRANSPORT I KATEGORIERN M ₂ , M ₃					
9.1 Dörrar					
9.1.1 In- och utgångar	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Defekt manövrering.		X	
		b) Försämrat skick.	X		
		Risk för personskada.		X	
		c) Defekta nödkontroller.		X	
		d) Fjärrkontroll av dörrar eller varningsanordningar defekta.		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
9.1.2 Nödutgångar	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering (om lämpligt).	a) Defekt manövrering.		X	
		b) Nödutgångsskyltar oläsliga. Nödutgångsskyltar saknas.	X	X	
		c) Hammare för att krossa glas saknas.	X		
		d) Blockerade.		X	
9.2 Avimnings- och avfrostnings-system (X) ²	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Fungerar inte korrekt. Påverkar säker drift av fordonet.	X	X	
		b) Utsläpp av giftiga gaser eller avgaser i förar- eller passagerarutrymmet. Risk för passagerares hälsa.		X	X
		c) Defekt avimning (om sådan är obligatorisk).		X	
9.3 Ventilations- och värme-system (X) ²	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Defekt manövrering. Risk för passagerares hälsa.	X	X	
		b) Utsläpp av giftiga gaser eller avgaser i förar- eller passagerarutrymmet. Risk för passagerares hälsa.		X	X
9.4 Säten					
9.4.1	Passagerarsäten (också säten för åtföljande personal och, i förekommande fall, fasthållnings-anordningar för barn).	Okulär kontroll. Fällbara säten (om sådana är tillåtna) fälls inte upp automatiskt. Blockerar nödutgång.	X	X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
9.4.2 Förrarplatsen (ytterligare krav)	Okulär kontroll.	a) Defekta specialkomponenter som bländskydd. Försämrat siktfält.	X	X	
		b) Skyddsanordningar för föraren osäkra. Risk för personskada.	X	X	
9.5 Inre belysning och destinations-anordningar (X) ²	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	Anordningen defekt. Fungerar inte.	X	X	
9.6 Gångar, områden för stående	Okulär kontroll.	a) Bristfälligt fastsatt golv. Påverkad stabilitet.		X	X
		b) Defekta ledstänger eller handtag. Bristfälligt fastsatt eller oanvändbart.	X	X	
9.7 Trappor och fotsteg	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering (om lämpligt).	a) Försämrat skick. Skadat skick. Påverkad stabilitet.	X	X	X
		b) Indragbara fotsteg fungerar inte korrekt.		X	
9.8 System för passagerarkommunikation (X) ²	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	Defekt system. Fungerar inte.	X	X	
9.9 Meddelanden (X) ²	Okulär kontroll.	a) Meddelanden saknas, är felaktiga eller oläsliga. Felaktig information.	X	X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
9.10 Krav gällande transport av barn. (X) ²					
9.10.1 Dörrar	Okulär kontroll.	Överensstämmer inte med kraven ¹ som gäller för detta slag av transporter.		X	
9.10.2 Signalerings- och special-utrustning	Okulär kontroll.	Signalerings- eller specialutrustning saknas.	X		
9.11 Krav gällande transport av personer med nedsatt rörlighet (X) ² .					
9.11.1 Dörrar, ramper och lyft-anordningar	Okulär kontroll och manövrering.	a) Defekt manövrering. Bristfällig säkerhet vid drift.	X		
		b) Försämrat skick. Påverkad stabilitet risk för personskada.	X		
		c) Defekta kontroller. Bristfällig säkerhet vid drift.	X		
		d) Defekta varningsanordningar. Fungerar inte.	X		
9.11.2 Fasthållnings-anordning för rullstolar	Okulär kontroll och om möjligt kontroll genom manövrering.	a) Defekt manövrering. Bristfällig säkerhet vid drift.	X		
		b) Försämrat skick. Påverkad stabilitet med risk för personskada.	X		
		c) Defekta kontroller. Bristfällig säkerhet vid drift.	X		

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
9.11.3 Signalerings- och special-utrustning	Okulär kontroll.	Signalerings- eller specialutrustning saknas.		X	

(¹) Bromsverkan i procent beräknas genom att den totala uppnådda bromsverkan när bromsen är aktiverad delas med fordonets vikt eller, för påhängsvagnar, summan av axelbelastningen och resultatet multipliceras med 100.

(²) De fordonskategorier som inte omfattas av detta direktiv har tagits med som vägledning.

(³) 48 % för fordon som inte är utrustade med ABS eller typgodkända innan 1 oktober 1991.

(⁴) 45 % för fordon som registrerats efter 1988 eller från det datum som anges i kraven, om detta datum infaller senare.

(⁵) 43 % för släpvagnar och påhängsvagnar som registrerats efter 1988 eller från det datum som anges i kraven, om detta datum infaller senare.

(⁶) 2,2 m/s² för fordon i kategorierna N₁, N₂ och N₃.

(⁷) Typgodkänd i enlighet med direktiv 70/220/EEG, tabell 1 (Euro 5) i bilaga I till förordning (EG) nr 715/2007, direktiv 88/77/EEG och direktiv 2005/55/EG.

(⁸) Typgodkänd i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007 tabell 2 i bilaga I (Euro 6) och förordning (EG) nr 595/2009 (Euro VI).

(⁹) Typgodkänd i enlighet med gränsvärdena i rad B avsnitt 5.3.1.4 i bilaga I till direktiv 70/220/EEG, rad B1, B2 eller C i avsnitt 6.2.1 i bilaga I till direktiv 88/77/EEG eller registrerat eller taget i bruk för första gången efter den 1 juli 2008.

(¹⁰) Typgodkänd i enlighet med gränsvärdena i tabell 2 i bilaga I till förordning (EG) nr 715/2007 (Euro 6) och förordning (EG) nr 595/2009 (Euro VI).

ANMÄRKNINGAR:

¹ Kraven fastställs genom typgodkännande vid tidpunkten för godkännande, första registreringen eller då fordonet tas i bruk för första gången, såväl som av efterjusteringskrav eller nationell lagstiftning i registreringslandet. Dessa orsaker till underkännande är endast tillämpliga om överensstämmelse med kraven har kontrollerats.

² Anmärkningen (X) markerar förhållanden som avser fordonets skick och lämplighet att användas i trafiken men som inte betraktas som väsentliga vid trafiksäkerhetsprovning.

³ Farliga ändringar innebär en ändring som påverkar fordonets trafiksäkerhet negativt eller har en oproportionerlig inverkan på miljön.

E För provning av denna punkt krävs utrustning.

BILAGA III

I. Principer för lastsäkring

1. Lastsäkringar ska kunna motstå nedanstående belastningar till följd av acceleration/inbromsning av fordonet:
 - I färdriktningen: 0,8 gånger lastens vikt.
 - I sidled: 0,5 gånger lastens vikt.
 - I riktning motsatt färdriktningen: 0,5 gånger lastens vikt.
 - De måste rent allmänt förhindra att lasten lutar eller välter.
2. Vid fördelningen av lasten ska hänsyn tas till den högsta tillåtna axelbelastningen och den minsta nödvändiga axelbelastningen inom gränserna för fordonets tillåtna totalvikt i enlighet med de rättsliga bestämmelserna för fordons vikt och mått.
3. Vid säkring av last ska de krav beaktas som är tillämpliga för vissa fordonsdelars hållfasthet, såsom framstam, sidostycke, bakstam, stöttor eller surrningspunkter, om dessa delar används vid lastsäkringen.
4. Vid lastsäkring får en, flera eller en kombination av följande fasthållningsmetoder användas:
 - Låsning.
 - Blockering (lokal/övergripande).
 - Direkt surrning.
 - Överfallssurrning.
5. Tillämpliga standarder

Standard	Område
— EN 12195-1	Beräkning av surrningskrafter
— EN 12640	Surningspunkter
— EN 12642	Fordonsstrukturens hållfasthet
— EN 12195-2	Surrning med syntetfiberband
— EN 12195-3	Surningskedjor
— EN 12195-4	Surningslinor av stål
— ISO 1161, ISO 1496	ISO-container
— EN 283	Växelflak
— EN 12641	Presenningar
— EUMOS 40511	Pålar – stöttor
— EUMOS 40509	Transport Last

II. Kontroll av lastsäkring

1. Klassificering av brister

Brister ska klassificeras i någon av följande bristgrupper:

- Mindre brister: En mindre brist föreligger om lasten har säkrats på rätt sätt men en skyddsanvisning vore lämplig.
- Större brister: En större brist föreligger om lasten inte har säkrats tillräckligt och det finns risk för att lasten eller delar av den kan förskjutas eller välta.
- Farliga brister: En farlig brist uppstår när det föreligger en direkt trafikfara på grund av en risk för att lasten eller delar av den tappas eller annan fara uppstår direkt på grund av lasten eller omedelbar fara för personer.

Vid flera brister klassificeras transporten enligt den högsta bristgruppen. Om transporten har flera brister och de kombinerade effekterna väntas leda till att bristerna förstärks ska transporten klassificeras i nästa högre bristgrupp.

2. Kontrollmetoder

Kontrollmetoden består av en okulär kontroll av att lämpliga åtgärder använts i tillräckligt stor utsträckning för att säkra lasten och/eller av en mätning av spänningskrafter, beräkning av säkringens effektivitet och kontroll av certifikat i lämpliga fall.

3. Bedömning av brister

I tabell 1 finns bestämmelser som kan tillämpas vid kontroll av lastsäkring för att avgöra om transportförhållandena är godtagbara.

Kategoriseringen av bristerna ska fastställas från fall till fall på grundval av den klassificering som anges i del 1 i det här kapitlet.

De värden som anges i tabell 1 är vägledande och bör betraktas som en vägledning vid fastställande av kategorin för en viss brist mot bakgrund av särskilda omständigheter, särskilt beroende på lastens art och inspektörens bedömning.

Om en transport omfattas av rådets direktiv 95/50/EG ⁽¹⁾ kan särskilda krav gälla.

Tabell 1

Komponent	Brister	Bristbedömning		
		Mindre	Större	Farliga
A	Transporten är förpackad på ett sätt som omöjliggör en korrekt lastsäkring	Enligt inspektörens bedömning		
B	En eller flera lastenheter är inkorrekt placerade	Enligt inspektörens bedömning		
C	Fordonet är inte lämpat för lasten (annan brist än de som anges i punkt 10)	Enligt inspektörens bedömning		
D	Uppenbara brister i fordonets överbyggnad (annan brist än de som anges i punkt 10)	Enligt inspektörens bedömning		
10	Fordonets lämplighet			

⁽¹⁾ Rådets direktiv 95/50/EG av den 6 oktober 1995 om enhetliga förfaranden för kontroller av vägtransporter av farligt gods (EGT L 249, 17.10.1995, s. 35).

Komponent	Brister	Bristbedömning		
		Mindre	Större	Farliga
10.1	Främre vägg (om denna används för säkring av last)			
10.1.1	Deformationer eller rotskador som försvagar delar Delvis spruckna vilket kan påverka lastrummets funktion		x	x
10.1.2	Otillräcklig hållfasthet (certifikat eller etikett om tillämpligt) Otillräcklig höjd i förhållande till lasten		x	x
10.2.	Innerväggar (om dessa används för säkring av last)			
10.2.1.	Deformationer eller rotskador som försvagar delar; bristfälliga gångjärn eller lås Delvis sprucket; gångjärn eller lås saknas eller är ur funktion		x	x
10.2.2.	För svaga laststöttor (certifikat eller etikett om tillämpligt) Otillräcklig höjd i förhållande till lasten		x	x
10.2.3.	Innerväggar i bristfälligt skick Delvis spruckna		x	x
10.3.	Bakre vägg (om denna används för säkring av last)			
10.3.1.	Deformationer eller rotskador som försvagar delar; bristfälliga gångjärn eller lås Delvis sprucket; gångjärn eller lås saknas eller är ur funktion		x	x
10.3.2.	Otillräcklig hållfasthet (certifikat eller etikett om tillämpligt) Otillräcklig höjd i förhållande till lasten		x	x
10.4.	Stöttor (om dessa används för säkring av last)			
10.4.1.	Deformationer eller rotskador som försvagar delar eller bristfällig fastsättning på fordonet Delvis sprucket; instabil fastsättning på fordonet		x	x
10.4.2.	Otillräcklig styrka eller konstruktion Otillräcklig höjd i förhållande till lasten		x	x
10.5.	Surringspunkter (om dessa används för säkring av last)			
10.5.1.	Bristfälligt skick eller bristfällig konstruktion Kan inte stå emot nödvändiga surringskrafter		x	x

Komponent	Brister	Bristbedömning		
		Mindre	Större	Farliga
10.5.2.	Otillräckligt antal		x	
	Otillräckligt antal för att stå emot nödvändiga surrningskrafter			x
10.6.	Nödvändiga specialstrukturer (om dessa används för säkring av last)			
10.6.1.	Bristfälligt skick, skadat		x	
	Delvis sprucket; klarar inte fasthållningskrafterna			x
10.6.2.	Ej lämpliga för transporterad last		x	
	Saknas			x
10.7.	Golv (om detta används för säkring av last)			
10.7.1.	Bristfälligt skick, skadat		x	
	Delvis sprucket; Kan inte transportera last			x
10.7.2.	Otillräcklig belastningsklass		x	
	Kan inte transportera last			x
20	Fasthållningsmetoder			
20.1.	Låsning, blockering och direkt surrning			
20.1.1	Direkt fastsättning av last (blockering)			
20.1.1.1	Avståndet framåt till främre väggen är för stort om denna används för direkt säkring av last		x	
	Mer än 15 cm, med fara för att väggen penetreras			x
20.1.1.2.	Avståndet i sidled till innerväggen är för stort om denna används för direkt säkring av last		x	
	Mer än 15 cm, med fara för att väggen penetreras			x
20.1.1.3.	Avståndet bakåt till bakre innerväggen är för stort om denna används för direkt säkring av last		x	
	Mer än 15 cm, med fara för att väggen penetreras			x
20.1.2.	Säkringsanordningar som fästskenor, balkar, ramper och kanter framåt, bakåt och på sidorna			
20.1.2.1.	Felaktig fastsättning i fordonet	x		
	Otillräcklig fastsättning		x	
	Klarar inte fasthållningskrafterna, lösa			x

Komponent	Brister	Bristbedömning		
		Mindre	Större	Farliga
20.1.2.2.	Felaktig säkring Otillräcklig säkring Helt utan verkan	x	 x	 x
20.1.2.3.	Säkringsutrustningen inte tillräckligt ändamålsenlig Säkringsutrustningen helt olämplig		x	 x
20.1.2.4.	Vald metod för säkring av last inte optimal Vald metod helt felaktig		x	 x
20.1.3	Direkt säkring med nät och presenningar			
20.1.3.1.	Skick på nät och presenningar (märkning skadad/saknas men enheterna är i bra skick) Enheter för fasthållning av last skadade Anordningar för fasthållning av last kraftigt försämrade och inte längre lämpliga att använda	x	 x	 x
20.1.3.2.	Otillräcklig hållfasthet hos nät och presenningar Kapaciteten mindre än 2/3 av nödvändiga fasthållningskrafter		x	 x
20.1.3.3.	Otillräcklig fastsättning av nät och presenningar Kapaciteten mindre än 2/3 av nödvändiga fasthållningskrafter		x	 x
20.1.3.4.	Nät och presenningar inte tillräckligt ändamålsenliga för säkring av last Helt olämpliga		x	 x
20.1.4.	Separering och vaddering av lastenheter eller fritt utrymme			
20.1.4.1.	Separerings- och vadderingsenhets lämplighet Betydande separering och fritt utrymme		x	 x
20.1.5.	Direkt surrning (horisontell, tvärgående, diagonal surrning eller med ögla och fjäder)			
20.1.5.1.	Krav på säkringsstyrka inte uppfyllda Mindre än 2/3 av nödvändig styrka		x	 x
20.2.	Säkring av friktionslås			
20.2.1.	Uppfyllande av krav på säkringsstyrka			

Komponent	Brister	Bristbedömning		
		Mindre	Större	Farliga
20.2.1.1.	Krav på säkringsstyrka inte uppfyllda Mindre än 2/3 av nödvändig styrka		x	x
20.3.	Enheter för fasthållning av last			
20.3.1	Lämplighet hos enheter för fasthållning av last Helt olämplig enhet		x	x
20.3.2.	Märkning (t.ex. lapp/markering) saknas/är skadad men enheten är fortfarande i gott skick. Märkning (t.ex. lapp/markering) saknas/är skadad och enheten visar tydliga tecken på slitage	x	x	
20.3.3.	Enheter för fasthållning av last skadade Anordningar för fasthållning av last kraftigt försämrade och inte längre lämpliga att använda		x	x
20.3.4.	Bandvinschar felaktigt använda Defekta bandvinschar		x	x
20.3.5.	Felaktig fasthållning av last (t.ex. avsaknad av kantskydd) Bristfällig användning av enheter för fasthållning av last (t.ex. knutar)		x	x
20.3.6.	Otillräcklig fastsättning av anordningar för fasthållning av last Mindre än 2/3 av nödvändig styrka		x	x
20.4.	Ytterligare utrustning (t.ex. friktionsmatta, kantskydd, kantskenor)			
20.4.1.	Olämplig utrustning används Felaktig eller defekt utrustning används Helt olämplig utrustning används	x	x	x
20.5.	Transport av bulklast, lätta och lösa material			
20.5.1.	Bulklast blåser av vid transport på väg och stör sannolikt trafiken Utgör trafikfara		x	x
20.5.2.	Bulklast inte korrekt säkrad Trafikfarlig förlust av last		x	x

Komponent	Brister	Bristbedömning		
		Mindre	Större	Farliga
20.5.3.	Skydd för lätt gods saknas Trafikfarlig förlust av last		x	x
20.6.	Transport av rundvirke			
20.6.1.	Transportmaterialet (stockar) är delvis löst			x
20.6.2.	Lastenheterens säkringsstyrka otillräcklig Mindre än 2/3 av nödvändig styrka		x	x
30	Lasten helt osäkrad			x

BILAGA IV

(framsida)

FORMULÄR FÖR RAPPORT OM MER INGÅENDE VÄGKONTROLL MED FÖRTECKNING ÖVER DE PUNKTER SOM SKA KONTROLLERAS

1. Plats för teknisk vägkontroll:
2. Datum:
3. Tid:
4. Fordonets nationalitetsbeteckning och registreringsnummer:
5. Fordonets identifieringsnummer (VIN):
6. Fordonets kategori
 - (a) N₂^(a) (3,5 till 12 t) ☐
 - (b) N₃^(a) (över 12 t) ☐
 - (c) O₃^(a) (3,5 till 10 t) ☐
 - (d) O₄^(a) (över 10 t) ☐
 - (e) M₂^(a) (> 9 säten^(b) upp till 5 t) ☐
 - (f) M₃^(a) (> 9 säten^(b) över 5 t) ☐
 - (g) T5 ☐
 - (h) Övriga fordonskategorier: ☐
(ange vilka)
7. Vägmetarställning vid provning
8. Transportföretag
 - a) Namn och adress
 -
 - b) Gemenskapstillståndets nummer^(c) (förordningarna (EG) nr 1072/2009) och (EG) nr 1073/2009)
9. Förarens namn

10. Kontrollista

	Kontrollerat ^(d)	Ej godkänt ^(e)
(0) Identifiering ^(f)	☐	☐
(1) Bromsutrustning ^(f)	☐	☐
(2) Styrning ^(f)	☐	☐
(3) Sikt ^(f)	☐	☐
(4) Belysningsutrustning och elektriskt system ^(f)	☐	☐
(5) Axlar, hjul, däck och fjädring ^(f)	☐	☐
(6) Chassi och chassiinfästningar ^(f)	☐	☐
(7) Övrig utrustning inklusive färdskrivare och hastighetsbegränsande anordning ^(f)	☐	☐
(8) Störningar inklusive utsläpp och spill av bränsle och/eller olja ^(f)	☐	☐
(9) Kompletterande provning för fordon i kategorierna M ₂ och M ₃ ^(f)	☐	☐
(10) Lastsäkring ^(f)	☐	☐

11. Resultat av kontrollen:

Godkänt	☐
Ej godkänt	☐
Körförbud eller begränsning av användning av fordonet, som har farliga brister	☐

12. Övrigt/anmärkningar:

13. Myndighet/tjänsteman eller inspektör som utfört kontrollen

Underskrift:

Behörig myndighet/tjänsteman eller inspektör

Förare

.....

Anmärkningar:

- a) Fordonskategori i enlighet med artikel 2 i direktiv 2014/47/EU.
- b) Antal sittplatser inklusive förarplatsen (punkt S.1 i registreringsbeviset).
- c) Om tillgängligt.
- d) "Kontrollerat" innebär att minst en eller flera av de punkter i denna grupp som ska kontrolleras enligt bilaga II eller III till direktiv 2014/47/EU har kontrollerats och att mindre eller inga brister har konstaterats.
- e) Underkända punkter med större eller farliga brister angivna på baksidan.
- f) Metoder för provningar och bedömning av defekter i enlighet med bilaga II eller III till direktiv 2014/47/EU.

(baksida)

0.	IDENTIFIERING AV FORDONET	1.1.17	Lastkännande ventil	2.2	Ratt, rattstång och styrstång	4.4.2	Av- och påslagning
0.1	Registreringsskyltar	1.1.18	Bromsjusterare och indikatorer	2.2.1	Rattens skick	4.4.3	Överensstämmelse med kraven
0.2	Fordonets identifierings-/chassi-/serienummer	1.1.19	Tillsatsbromsanordning (om sådan monterats)	2.2.2	Rattstång och styrgafflar	4.4.4	Blinkfrekvens
1.	BROMSUTRUSTNING	1.1.20	Automatisk manövrering av släpvnagsbromsar	2.3	Glapp i styrningen	4.5	Dimljus fram och bak
1.1	Mekaniskt skick och funktion	1.1.21	Hela bromssystemet	2.4	Hjulinställning	4.5.1	Skick och funktion
1.1.1	Färdbromsens pedalaxel	1.1.22	Provanslutningar	2.5	Vändskiva för släpvnagnens styraxel	4.5.2	Inställning
1.1.2	Pedalens skick och manöverorganets slaglängd	1.1.23	Påskjutsbroms	2.6	Elektrisk servostyrning (EPS)	4.5.3	Av- och påslagning
1.1.3	Vakuumpump eller kompressor och behållare	1.2	Färdbromsens prestanda och verkan	3.	SIKT	4.5.4	Överensstämmelse med kraven
1.1.4	Indikator eller mätare för otillräckligt tryck	1.2.1	Prestanda	3.1	Siktfält	4.6	Backljus
1.1.5	Handmanövrerad bromsventil	1.2.2	Bromsverkan	3.2	Fönsterglasets skick	4.6.1	Skick och funktion
1.1.6	Parkeringsbromsaktivator, manöverarm, låsmekanism, elektrisk parkeringsbroms	1.3	Reservbromsens (nödbromsens) prestanda och verkan	3.3	Backspeglar	4.6.2	Överensstämmelse med kraven
1.1.7	Bromsventiler (bottenventiler, utloppsventiler, reglerventiler)	1.3.1	Prestanda	3.4	Vindrutetorkare	4.6.3	Av- och påslagning
1.1.8	Kopplingar till släpvnagnens bromsanordning (elektriska och pneumatiska)	1.3.2	Verkan	3.5	Vindrutespolare	4.7	Belysning av bakre registreringsskylt
1.1.9	Energiackumulator, tryckluftsbhållare	1.4	Parkeringsbromsens prestanda och verkan	3.6	Avimningssystem	4.7.1	Skick och funktion
1.1.10	Servostyrenheter, huvudcylinder (hydraulsystem)	1.4.1	Prestanda	4.	LAMPOR, REFLEKTORER, ELEKTRISK UTRUSTNING	4.7.2	Överensstämmelse med kraven
1.1.11	Bromsrör	1.4.2	Verkan	4.1	Strålkastare	4.8	Reflexanordningar, konturmärkning och bakre skyltar
1.1.12	Bromsslangar	1.5	Tillsatsbromsens prestanda	4.1.1	Skick och funktion	4.8.1	Skick
1.1.13	Bromsbelägg och bromsklossar	1.6	ABS-bromsar	4.1.2	Inställning	4.8.2	Överensstämmelse med kraven
1.1.14	Bromstrummor, bromsskivor	1.7	Elektriskt bromssystem (EBS)	4.1.3	Av- och påslagning	4.9	Varningslampor som är obligatoriska för belysningsutrustningen
1.1.15	Bromskablar, stänger, spakar, kopplingar	1.8	Bromsvätska	4.1.4	Överensstämmelse med kraven	4.9.1	Skick och funktion
1.1.16	Bromscylindrar (även fjäderbromsar och hydraulcylindrar)	2.	STYRNING	4.1.5	Inställningsanordning	4.9.2	Överensstämmelse med kraven
		2.1	Mekaniskt skick	4.1.6	Strålkastar rengörare	4.10	Elanslutningar mellan dragfordon och släp- eller påhängsvagn
		2.1.1	Styrinrättningens skick	4.2	Främre och bakre positionslyktor, sidomarkeringslyktor, breddmarkeringslyktor och varsellyktor	4.11	Elkabelsystemet
		2.1.2	Infästning av styrinrättningens hölje	4.2.1	Skick och funktion	4.12	Ej obligatoriska lampor och reflektorer
		2.1.3	Länksystemets skick	4.2.2	Av- och påslagning	4.13	Batteri
		2.1.4	Länksystemets manövrering	4.2.3	Överensstämmelse med kraven		
		2.1.5	Servostyrning	4.3	Stopplyktor		
				4.3.1	Skick och funktion		
				4.3.2	Av- och påslagning		
				4.3.3	Överensstämmelse med kraven		
				4.4	Körriktungsvisare och varningsljus		
				4.4.1	Skick och funktion		

5.	AXLAR, HJUL, DÄCK OCH FJÄDRING	6.1.7	Transmission	7.5	Förbandslåda	9.1	Dörrar
5.1	Axlar	6.1.8	Motorutrymme	7.6	Hjulkilar	9.1.1	In- och utgångar
5.1.1	Axlar	6.1.9	Motorprestanda	7.7	Ljudsignalanordning	9.1.2	Nödutgångar
5.1.2	Axeltappar	6.2	Hytt och karosseri	7.8	Hastighetsmätare	9.2	Avimnings- och avfrosthssystem
5.1.3	Hjullager	6.2.1	Skick	7.9	Färdskrivare	9.3	Ventilations- och värmesystem
5.2	Hjul och däck	6.2.2	Montering	7.10	Hastighetsbegränsande anordning	9.4	Säten
5.2.1	Hjulhus	6.2.3	Dörrar och dörrlås	7.11	Vägmätare	9.4.1	Passagerarsäten
5.2.2	Hjul	6.2.4	Golv	7.12	Antisladdsystem (ESC)	9.4.2	Förarsäte
5.2.3	Däck	6.2.5	Förarsäte	8.	STÖRNINGAR	9.5	Inre belysning och destinationsanordningar
5.3	Fjädringssystem	6.2.6	Övriga säten	8.1	Bullerdämpning	9.6	Gångar, områden för stående
5.3.1	Fjädrar och krängningshämmare	6.2.7	Körreglage	8.2	Avgasutsläpp	9.7	Trappor och fotsteg
5.3.2	Stötdämpare	6.2.8	Fotsteg till hytt	8.2.1	Gniständning, utsläpp från motor	9.8	System för passagerarkommunikation
5.3.3	Kardanrör, stödstag, främre och bakre bärarmar	6.2.9	Övrig inredning och utrustning, utsida och insida	8.2.1.1	Utrustning för kontroll av avgasutsläpp	9.9	Meddelanden
5.3.4	Kulleleder	6.2.10	Stänkskärmar (vingar), stänkskyddsanordningar	8.2.1.2	Gasformiga utsläpp	9.10	Krav gällande transport av barn
5.3.5	Luftfjädring	7.	ÖVRIG UTRUSTNING	8.2.2	Kompressionständning, utsläpp från motor	9.10.1	Dörrar
6.	CHASSI OCH CHASSIINFÄSTNINGAR	7.1	Säkerhetsbälten/spännen och skyddssystem	8.2.2.1	Utrustning för kontroll av avgasutsläpp	9.10.2	Signalerings- och specialutrustning
6.1	Chassi eller ram och infästningar	7.1.1	Säker montering av säkerhetsbälten/spännen	8.2.2.2	Röktäthet	9.11	Krav gällande transport av personer med nedsatt rörlighet
6.1.1	Allmänt skick	7.1.2	Skick på säkerhetsbälten/spännen	8.4	Övriga punkter som är relaterade till miljön	9.11.1	Dörrar, ramper och lyftanordningar
6.1.2	Avgasrör och ljuddämpare	7.1.3	Avlastare för säkerhetsbälten	8.4.1	Vätskeläckage	9.11.2	Fastsättningsystem för rullstolar
6.1.3	Bränsletank och bränsleledningar (inklusive uppvärmning)	7.1.4	Bältessträckare	9.	KOMPLETTERANDE PROVNING FÖR FORDON FÖR PERSONTRANSPORT I KATEGORIerna M₂, M₃	9.11.3	Signalerings- och specialutrustning
6.1.4	Stötfångare, sidoskydd och underkörningsskydd	7.1.5	Krockkudde				
6.1.5	Reservhjulshållare	7.1.6	SRS-system				
6.1.6	Kopplingsmekanismer och bogserutrustning	7.2	Brandsläckare				
		7.3	Lås och stödskydd				
		7.4	Varningstriangel				

BILAGA V

STANDARDFORMULÄR FÖR RAPPORTERING TILL KOMMISSIONEN

Standardformuläret ska upprättas i elektroniskt format och ska sedan skickas elektroniskt med vanlig programvara.

Varje medlemsstat ska upprätta följande:

- En sammanfattande tabell
- En separat tabell för varje registreringsland för fordon som genomgått en mer ingående kontroll, med information om kontrollerade och identifierade brister för varje fordonskategori.

L 127/212

SV

Europeiska unionens officiella tidning

29.4.2014

[illegible]

Fordonskategori:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Andra kategorier (valfritt)		Totalt	
	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon ⁽¹⁾	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon
Lettland																		
Litauen																		
Luxemburg																		
Ungern																		
Malta																		
Nederländerna																		
Österrike																		
Polen																	0	0
Portugal																		
Rumänien																		
Slovenien																		
Slovakien																		
Finland																		
Sverige																		
Storbritannien																		
Albanien																		
Andorra																		

Fordonskategori:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Andra kategorier (valfritt)		Totalt	
	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon ⁽¹⁾	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon
Armenien																		
Azerbajdzjan																		
Vitryssland																		
Bosnien och Hercegovina																		
Georgien																		
Kazakstan																		
Liechtenstein																		
Monaco																		
Montenegro																		
Norge																		
Moldavien																		
Ryssland																		
San Marino																		
Serbien																		
Schweiz																		
Tadzjikistan																		
Turkiet																		

Fordonskategori:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Andra kategorier (valfritt)		Totalt	
	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon ⁽¹⁾	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon
Turkmenistan																		
Ukraina																		
Uzbekistan																		
f.d. jugoslaviska republiken Makedonien																		
Andra tredjeländer (ange vilka)																		

⁽¹⁾ Underkända fordon med större eller farliga brister enligt bilaga IV.

L 127/216

SV

Europeiska unionens officiella tidning

PERIOD: från 01/år [x] till 12/ år [x+1]

29.4.2014

[illegible]

Information om defekt

[illegible]

[illegible]

Fordons-kategori:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Andra kategorier (valfritt)		Totalt	
	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon ⁽¹⁾	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon
	Kontrollerade fordon	Underkända fordon	Kontrollerade fordon	Underkända fordon	Kontrollerade fordon	Underkända fordon	Kontrollerade fordon	Underkända fordon	Kontrollerade fordon	Underkända fordon	Kontrollerade fordon	Underkända fordon	Kontrollerade fordon	Underkända fordon	Kontrollerade fordon	Underkända fordon	Kontrollerade fordon	Underkända fordon
3.1																		
3.2																		
...																		
20.6.2																		
30																		
Totala antal brister																		

⁽¹⁾ Underkända fordon med större eller farliga brister enligt bilaga IV.

Förslag till lag om ändring i fordonslagen (2002:574)

Härigenom föreskrivs att 5 kap. 8 § fordonslagen (2002:574) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 kap.

8 §¹

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om fordons beskaffenhet och utrustning samt i fråga om de kontrollformer som avses i denna lag meddela ytterligare föreskrifter om

1. kontrollens omfattning och besiktningsorganens verksamhet,
2. förutsättningarna för godkännande vid kontroll,
3. förelägganden och körförbud,
4. förutsättningarna för att bruka vissa fordon,
5. utbildnings- och kompetenskrav för besiktnings tekniker, *samt*
5. utbildnings- och kompetenskrav för besiktnings tekniker *och för polismän och bilinspektörer som utför kontroller enligt 2 kap. 10 och 12 §§, och*

6. avgifter.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får också meddela föreskrifter om

1. registrering, ibruktagande, försäljning, saluföring och användning av fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, fordonsdelar och annan utrustning till fordon,
2. att ett typgodkännande av fordon ska upphöra att gälla när nya krav som är tillämpliga på den godkända fordonstypen, varianten eller versionen blir obligatoriska,
3. tillverkares tillhandahållande av information och dokumentation om fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter,
4. tillsynen över efterlevnaden av denna lag och av föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen och över efterlevnaden av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och marknadskontroll av jordbruks- och skogsbruksfordon, i den ursprungliga lydelsen, samt av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadskontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjuliga, i den ursprungliga lydelsen,
5. skyldighet för besiktningsorganen att rapportera genomförande och utfall av fordonsbesiktningar och de uppgifter som i övrigt behövs för att Transportstyrelsen och Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll ska kunna fullgöra sina tillsynsuppgifter enligt 5 kap. 3 a §,

¹ Senaste lydelse 2015:794.

6. avgifter för Transportstyrelsens tillsyn enligt 5 kap. 3 a–3 c §§ och för ärendehandläggning enligt denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, samt om

7. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 om godkännande och marknadskontroll av jordbruks- och skogsbruksfordon, i den ursprungliga lydelsen, samt enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 om godkännande av och marknadskontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar, i den ursprungliga lydelsen.

Denna lag träder i kraft den 1 april 2017.

Förteckning över remissinstanser

Bilaga 5

Följande remissinstanser inkom med yttranden: Polismyndigheten, Transportstyrelsen, Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac) samt Swedish Association for Testing, Inspection and Certification – Swetic Sektion för Fordonsbesiktning.

Följande remissinstanser avstod från att yttra sig: Riksdagens ombudsmän (JO) och Regelrådet.