

Bruxelles, den 5. december 2025
(OR. en)

16420/25

**Interinstitutionel sag:
2025/0097 (COD)**

**TRANS 626
CODEC 2021
ENV 1336
MI 1011**

RESULTAT AF DRØFTELSENE

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	delegationerne
Tidl. dok. nr.:	15613/25 + ADD 1
Vedr.:	Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2014/45/EU om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og direktiv 2014/47/EU om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område – Resultat af drøftelserne

I bilaget følger til delegationerne til orientering den tekst, som Rådet (transport, telekommunikation og energi) på samlingen den 4. december 2025 nåede frem til en generel indstilling til.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om ændring af direktiv 2014/45/EU om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og direktiv 2014/47/EU om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR –
under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91, stk. 1,
under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,
efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,
under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹,
under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²,
efter den almindelige lovgivningsprocedure, og
ud fra følgende betragtninger:

¹ EUT C [...] af [...], s. [...].

² EUT C [...] af [...], s. [...].

- (1) Bestemmelser vedrørende teknisk kontrol har været en del af EU-lovgivningen i årtier. De er imidlertid genstand for gradvis harmonisering. EU-retten, som vedrører dette, blev senest revideret i 2014 med "køretøjsikkerhedspakken"³. For at forbedre håndhævelsen har på hinanden følgende revisioner af bestemmelserne gradvist udvidet spektret af køretøjer, som skal synes, og anvendelsesområdet for de harmoniserede bestemmelser, herunder bestemmelserne om syn ved vejside og om registreringsattester. Revisionerne indeholdt nærmere oplysninger om og ajourførte de påkrævede kontrolmetoder, procedurer og dertil knyttede dokumenter med henblik på at afspejle de teknologiske fremskridt.
- (2) Ved direktiv 2014/45/EU fastsættes mindstekrav til indholdet og hyppigheden af kontrol for hver køretøjsklasse med undtagelse af motorcykler, hvor medlemsstaterne har en videre skønsmargin. I direktivet fastsættes også mindstekrav til synsvirksomheders uafhængighed og inspektørers uddannelse, prøvningsudstyr og synsrapporten indhold. Rapportens gyldighed og gyldigheden af andre synsattester skal anerkendes af medlemsstaterne med henblik på fri vareomsætning og omregistrering af et køretøj, der allerede er registreret i en anden medlemsstat.

³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU af 3. april 2014 om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF (EUTL 127 af 29.4.2014, s. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>), Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/47/EU af 3. april 2014 om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område, og om ophævelse af direktiv 2000/30/EF (EUT L 127 af 29.4.2014, s. 134, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/47/oj>) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/46/EU af 3. april 2014 om ændring af Rådets direktiv 1999/37/EF om registreringsdokumenter for motorkøretøjer (EUT L 127 af 29.4.2014, s. 129, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/46/oj>).

- (3) Direktiv 2014/47/EU supplerer direktiv 2014/45/EU ved at kræve, at medlemsstater foretager tekniske syn ved vejsiden af tunge erhvervskøretøjer på over 3,5 ton, herunder busser, lastbiler og påhængskøretøjer dertil med et mål om hvert år at syne 5 % af EU-flåden. Disse syn omfatter et indledende syn ved vejsiden og, hvis inspektøren anser det for at være nødvendigt, et mere udførligt syn ved vejsiden. De punkter, der kontrolleres i det udførlige kontroller, er de samme som dem, der kontrolleres ved periodiske tekniske kontroller, og kan også omfatte kontrol af fastgørelsen af lasten. Hvis der i løbet af et syn ved vejsiden konstateres en væsentlig eller farlig mangel, skal den medlemsstat, hvor synet fandt sted, underrette registreringsmedlemsstaten for at sikre, at køretøjet, hvis tilladelse til afbenyttelse i vejtrafik er blevet suspenderet, reparerer.
- (4) Grundet de hastige teknologiske fremskridt er nogle af de gældende bestemmelser for kontrol af køretøjer blevet forældet og bør ændres for at tilpasse dem til nyere teknologier og køretøjer, herunder elektriske køretøjer og hybride elkøretøjer. Rammen for kontrol bør desuden bidrage til at reducere emissionerne fra transport og til at fremskynde og drage fordel af digitaliseringen inden for transportsektoren. Rammen bør også være bedre tilpasset udviklingen inden for ny køretøjsteknologi, flådesammensætning og kontrolmetoder.
- (5) Den digitale omstilling er en af Unionens prioriteter. I forbindelse med ajourføringen af de gældende bestemmelser for kontrol af køretøjer er det også vigtigt i høj grad at harmonisere, forenkle og digitalisere de administrative procedurer og at fjerne resterende forhindringer for fri bevægelighed. Disse forhindringer omfatter manglende anerkendelse af periodiske tekniske kontroller foretaget i andre medlemsstater end registreringsmedlemsstaten. Dette kan være til hinder for den frie bevægelighed for personer i Unionen og deres ret til at tage ophold i en anden medlemsstat end den, hvori køretøjet aktuelt er registreret.
- (5a) Kontrollen med et køretøj i løbet af dets levetid bør være relativt enkel, hurtig og billig, men skal samtidig være effektiv i forhold til at nå målene i direktiverne.

- (6) Nogle af de nuværende metoder til kontrol af emissioner er utilstrækkelige til kontrol af køretøjer med moderne teknologi til kontrol af emission af luftforurenende stoffer og lave referenceemissioner. Der er også potentiale for yderligere at reducere emissionerne af forurenende stoffer gennem mere hensigtsmæssige kontroller. Anvendelse af de bedste tilgængelige, forholdsmæssige og egnede kontrolmetoder ville hjælpe medlemsstaterne med at leve op til strengere standarder for luftkvalitet, navnlig de grænseværdier til beskyttelse af menneskers sundhed, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2024/2881⁴, særlig for så vidt angår fine partikler og nitrogenoxider (NO_x).
- (7) Antallet af trafikdræbte og alvorligt kvæstede på EU's veje er fortsat uacceptabelt højt, med 20 400 døde i 2023. Der er derfor behov for en yderligere indsats for at nå de mål for trafiksikkerhed, der er fastsat i EU's trafiksikkerhedspolitiske ramme for 2021-2030⁵.
- (8) Teknisk kontrol af motorcykler medfører tydelige fordele for trafiksikkerheden. Dette er også blevet påvist af det antal medlemsstater, som allerede medtager motorcykler i deres ordninger for teknisk kontrol. Medlemsstaterne kan undtage motorcykler med en slagvolumen på over 125 cm³ eller med en maksimal kontinuerlig nominel effekt eller nettoeffekt på over 11 kW fra obligatorisk periodisk teknisk kontrol, hvis de har indført effektive alternative trafiksikkerhedsforanstaltninger såsom syn ved vejsiden.

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2024/2881 af 23. oktober 2024 om luftkvaliteten og renere luft i Europa (omarbejdning) (EUT L, 2024/2881, 20.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

⁵ SWD(2019) 283 final <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>.

- (9) Ifølge de tilbagemeldinger, der er modtaget fra medlemsstaterne og repræsentanter for industrien, har de gældende retlige krav, som har til formål at sikre, at de tekniske data, som er nødvendige for at foretage periodisk teknisk kontrol, er tilgængelige for synsvirksomhederne, vist sig at være ineffektive. Derfor er det nødvendigt at præcisere under hensyntagen til informationskravene i artikel 61 og bilag X i forordning (EU) 2018/858, at der som minimum bør stilles en række oplysninger til rådighed, vederlagsfrit og uden unødigt ophold, for de kompetente myndigheder eller centraliserede dataorganer, som myndighederne i en eller flere medlemsstater har givet til opgave at forvalte adgangen til de informationer, hvilket dermed bør sikre, at synsvirksomhederne også har den nødvendige adgang.
- (10) For køretøjer i klasse M1 og N1 bør registreringsmedlemsstaten anerkende en midlertidig EU-synsrapport, der er udstedt i en anden medlemsstat, i en periode på seks måneder, forudsat at den efterfølgende periodiske tekniske kontrol foretages i registreringsmedlemsstaten. Det betyder, at køretøjet skal vende tilbage til registreringsmedlemsstaten inden for gyldighedsperioden for den midlertidige EU-synsrapport for at blive underkastet den efterfølgende periodiske tekniske kontrol. Det vil bidrage til at lette den frie bevægelighed for personer, samtidig med at det grundlæggende krav om, at køretøjer generelt synes i registreringsmedlemsstaten, overholdes. For at sikre klarhed om køretøjets status meddeler den medlemsstat, der gennemfører kontrollen, inden for kort tid prøvningsresultatet via MOVE-HUB til registreringsmedlemsstaten.
- (11) Af samme grund bør registreringsmedlemsstaten kunne vælge at anerkendes synsrapporter, der er udstedt af en anden medlemsstat. Hvis den gør, bør den underrette de andre medlemsstater og Kommissionen herom. De pågældende synsrapport bør anerkendes af alle medlemsstater som ligestillede med synsrapporter, der er udstedt af registreringsmedlemsstaten.

- (12) For at bekæmpe svig med kilometertallet på brugte køretøjer indgår registrering af kilometertallet i den periodiske tekniske kontrol. Manipulation med kilometertallet kan påvirke trafiksikkerheden, da køberne vildledes om slidniveauet og dermed om vedligeholdelsesbehovene, og det er sandsynligt, at køretøjet ikke har gennemgået den krævede vedligeholdelse. Foranstaltningens effektivitet har dog været begrænset, da den første tekniske kontrol for køretøjer i klasse M1 eller N1 i de fleste medlemsstater først foretages fire år efter den første registrering, og i mange medlemsstater foretages kontrollen derefter kun hvert andet år. Med udgangspunkt i yderligere erfaringer i flere medlemsstater vedrørende forskellige køretøjsklasser bør medlemsstaterne som minimum sikre, at kilometertallet aflæses, når som helst en reparatør godkendt af køretøjsfabrikanter udfører vedligeholdelse eller reparation af et køretøj i klasse M1 eller N1, og at aflæsningerne registreres i en national database eller et nationalt køretøjsregister. Godkendte reparatører opererer inden for en fabrikants distributionssystem. For yderligere at øge antallet af datapunkter i køretøjers kilometertalhistorik kan medlemsstaterne give andre tjenesteydere, navnlig uafhængige reparations- eller vedligeholdelsesværksteder, adgang til at foretage registreringer i den samme nationale database eller det samme nationale køretøjsregister og kan også medtage andre udbydere af pålidelig aflæsning af kilometertallet såsom forsikringsselskaber eller biludlejningsfirmaer. Medlemsstaterne bør sikre, at disse aflæsninger er tilgængelige for de kompetente myndigheder og indehaveren af registreringsattesten og bør give inspektørerne kilometertællerhistorikken (data og/eller vurdering).
- (12a) Desuden bør medlemsstaterne kræve, at fabrikanter eller deres repræsentanter overfører aflæsninger af opkoblede køretøjers kilometertal hver tredje måned. Eftersom medlemsstaterne ikke har direkte adgang til disse data, er de ikke ansvarlige for dataenes kvalitet. For at gøre det muligt for forbrugerne at opdage svig med kilometertallet inden køb af et køretøj bør medlemsstaterne, navnlig i forbindelse med salg af køretøjer, også oplyse forbrugerne om, at kilometertalhistorikken er tilgængelig for indehaveren af registreringsattesten. Medlemsstaterne kan beslutte at opkræve et administrativt gebyr, når de giver indehaveren af registreringsattesten kilometertællerhistorikken. For at gøre statistikker om brug af køretøjer mere tilgængelige uden at pålægge de nationale forvaltninger en yderligere indberetningsbyrde, bør medlemsstaterne gøre aflæsninger af kilometertal tilgængelige for de nationale statistiske kontorer og Kommissionen (Eurostat).

- (13) Selv om elektriske køretøjer, herunder hybride elkøretøjer, har været i brug i mange år, og selv om antallet af dem har været støt stigende, findes der ingen harmoniserede bestemmelser for teknisk kontrol af sådanne køretøjers højspændingssystemer, hvilket resulterer i, at medlemsstaterne udarbejder forskellige prøvningsprotokoller. For at sikre sikker drift af sådanne køretøjer i løbet af hele deres levetid og undgå modstridende prøvningsmetoder i medlemsstaterne bør relevante kontrolpunkter medtages blandt mindstekravene til indhold og anbefalede prøvningsmetoder.
- (13a) For at sikre korrekt kontrol af elektriske køretøjer og hybride elkøretøjer, herunder de nye avancerede elektroniske systemer er det vigtigt, at inspektørerne er korrekt uddannet både i forbindelse med grunduddannelsen og genopfriskningskurser. Med henblik på kontrol af de forskellige nye typer køretøjer og systemer bør medlemsstaterne have mulighed for at godkende inspektører, der har specialiseret sig i kun at foretage kontrol af specifikke typer køretøjer eller kun at foretage visse typer kontroller. Medlemsstater, der ønsker at gøre brug af denne mulighed, bør sikre, at den attest, der udstedes til disse inspektører, klart angiver inspektørens begrænsning med hensyn til gennemførelsen af teknisk kontrol.

- 14) I dag er moderne køretøjer udstyret med mange nye avancerede elektroniske systemer, som gør dem mere sikre og støtter føreren. Det kan være ikkeobligatorisk eller obligatorisk med typegodkendelse for disse systemer, hvor Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144⁶ kræver montering af en række avancerede førerstøttesystemer, som har til formål at undgå sammenstød og reducere antallet af trafikdræbte og alvorlige kvæstelser. Det forventede fordele vil dog ikke blive opnået, hvis disse forringes med tiden eller udsættes for indgreb. Disse nye elektroniske systemer bør derfor være omfattet af periodiske tekniske kontroller og syn ved vejsiden for at sikre, at de leverer de sikkerhedsmæssige fordele, som forventes af dem. For at sikre sikker drift af automatiserede køretøjer og kontrollen af elektroniske sikkerhedssystemer i løbet af hele deres levetid, bør relevante punkter, som skal kontrolleres, medtages blandt mindstekravene vedrørende prøvningens indhold og anbefalede metoder i bilagene til henholdsvis direktiv 2014/45/EU og 2014/47/EU.
- (15) Mens vejtransport bidrager med væsentlige andele af skadelige emissioner af luftforurenende stoffer, navnlig NO_x og fine partikler, er de nuværende metoder til prøvning af udstødningsemissioner ikke tilpasset nyere køretøjer og teknologier. Kommissionens henstilling (EU) 2023/688⁷ var det første skridt i retning af at harmonisere målingen af antallet af partikler i forbindelse med teknisk kontrol. Af hensyn til folkesundheden, miljøbeskyttelse og loyal konkurrence bør de relevante punkter, som skal prøves i løbet af periodisk teknisk kontrol og syn ved vejsiden, og som er fastsat i bilagene til direktiv 2014/45/EU og 2014/47/EU, nu omfatte måling af antallet af partikler og måling af NO_x.

⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144 af 27. november 2019 om krav til typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer for så vidt angår deres generelle sikkerhed og beskyttelsen af køretøjspassagerer og bløde trafikanter og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 og ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 78/2009, forordning (EF) nr. 79/2009 og forordning (EF) nr. 661/2009 og Kommissionens forordning (EF) nr. 631/2009, (EU) nr. 406/2010, (EU) nr. 672/2010, (EU) nr. 1003/2010, (EU) nr. 1005/2010, (EU) nr. 1008/2010, (EU) nr. 1009/2010, (EU) nr. 19/2011, (EU) nr. 109/2011, (EU) nr. 458/2011, (EU) nr. 65/2012, (EU) nr. 130/2012, (EU) nr. 347/2012, (EU) nr. 351/2012, (EU) nr. 1230/2012 og (EU) 2015/166 (EUT L 325 af 16.12.2019, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

⁷ Kommissionens henstilling (EU) 2023/688 af 20. marts 2023 om måling af partikelantal ved periodisk syn af køretøjer med kompressionstændingsmotorer (EUT L 90 af 28.3.2023, s. 46, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2023/688/oj>).

- (15a) Kommissionen bør med henblik på måling af NO_x fra køretøjer med motorer med kompressionstænding i forbindelse med periodisk teknisk kontrol ved hjælp af gennemførelsesretsakter præcisere kravene til klargøring af køretøjer – på grundlag af undersøgelser, der bekræfter, hvilke metoder der er egnede, og hvilke Eurostandarder der bør være omfattet af anvendelsesområdet, inden disse køretøjer kan medtages i emissionskontrollen. Måling af NO_x fra køretøjer med motorer med kompressionstænding i forbindelse med syn ved vejsiden kan lettere gennemføres, da køretøjerne er udvalgt og opvarmet til kontrollen. Hvis det er planlagt, at denne opfølgning skal finde sted i en synsvirksomhed, som udfører teknisk kontrol, afhænger denne opfølgning af, at der indføres passende metoder til prøvning af emissioner i overensstemmelse med gennemførelsesretsakterne.
- (15b) Med hensyn til måling af partikelantal (PN) for køretøjer med motor med styret tænding bør Kommissionen præcisere målingsmetoderne og grænseværdierne ved hjælp af gennemførelsesretsakter, inden de kan medtages i emissionskontrollen. Kommissionen kan ved hjælp af gennemførelsesretsakter præcisere metoden, grænseværdierne, og hvilke Eurostandarder der bør medtages ved måling af NO_x fra motorer med styret tænding.
- (15c) Effektiviteten af tilbagekaldelseskampanjer for køretøjer i overensstemmelse med forordning (EU) 2018/858 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og med forordning (EU) 2023/988 om produktsikkerhed i almindelighed afhænger af, at køretøjsejerne eller indehaverne af registreringsattesten følger op. Teknisk kontrol kan lette tilbagekaldelseskampanjer for køretøjer, hvis den mangel, der har ført til kampagnen, udgør en alvorlig risiko for sikkerheden eller sundheden for ombordværende personer eller for andre trafikanter eller miljøet. Der bør derfor etableres en forbindelse mellem tilbagekaldelseskampanjer og teknisk kontrol. Via denne forbindelse bør medlemsstaterne have mulighed for at afgøre, om en bestemt tilbagekaldelseskampagne skal underkastes teknisk kontrol, og for at kategorisere den mangel, der har forårsaget tilbagekaldelsen, som en væsentlig eller farlig mangel. Kategoriseringen af manglen kan påvirke resultatet af den tekniske kontrol og kan føre til, at køretøjet anses for ikke at have bestået kontrollen, indtil manglen er blevet udbedret, og udbedringen er blevet kontrolleret ved en efterfølgende teknisk kontrol.

- (15d) Etableringen af forbindelsen mellem tilbagekaldelseskampagner og teknisk kontrol afhænger af en pålidelig og ajourført informationsstrøm fra fabrikkerne til de kompetente myndigheder og efterfølgende til synsvirksomhederne. Denne forbindelse berører ikke de regler, der sikrer, at køretøjets ejer eller indehaveren af registreringsattesten er blevet behørigt informeret om tilbagekaldelseskampagnen og har fået mulighed for at bringe køretøjet ind til undersøgelse og reparation, og ændrer ikke det ansvar, som fabrikker og andre erhvervsdrivende i forsyningskæden har for at træffe passende korrigerende foranstaltninger, herunder tilbagekaldelse af køretøjer, hvis et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed udgør en alvorlig risiko for sikkerheden eller sundheden for ombordværende personer eller for andre trafikanter eller miljøet, og dette ansvar overføres heller ikke til offentlige myndigheder.
- (16) [...].
- (17) [...]
- (18) I tillæg til planlagt periodisk teknisk kontrol bør køretøjer også være genstand for en teknisk kontrol, hvis køretøjets sikkerheds- eller miljøsystemer og -komponenter er blevet væsentligt ændret eller modificeret. Dette omfatter tilfælde, hvor der er en ændring af køretøjsskassen eller emissionsniveauerne, f.eks. som følge af monteringen af et partikelfilter, eller når et køretøj konverteres til at køre på et alternativt brændstof, eller en ændring af kørselssystemet. Dette forhindrer eller begrænser ikke nationale forskrifter om godkendelse af modificerede eller ændrede køretøjer, der er registreret i den pågældende medlemsstat.
- (19) For at lette den digitale omstilling og mindste omkostningerne for synsvirksomhederne bør synsrapporter udstedes i et standardiseret elektronisk format. På anmodning bør et udskrift på papir af synsrapporten også udstedes til den person, som indbringer køretøjet til prøvning. Medlemsstaterne bør acceptere begge formater, når køretøjet skifter ejer, eller når køretøjet registreres på ny i en anden medlemsstat. Dette gælder også for rapporten om det mere detaljerede syn ved vejsiden.

- (20) Det bør sikres, at behandlingen af personoplysninger med henblik på gennemførelsen af dette direktiv er i overensstemmelse med Unionens databeskyttelsesramme, navnlig Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679⁸. I overensstemmelse med princippet om databeskyttelse gennem standardindstillinger bør der med henblik på verifikation af synsrapporter anvendes verifikationsteknikker, som ikke kræver overførsel af persondata til individuelle rapporter.
- (21) For at sørge for tilstrækkelig opfølgning på mangler, når et køretøj ikke består en periodisk teknisk kontrol på grund af en eller flere væsentlige eller farlige mangler i en anden medlemsstat end registreringsmedlemsstaten, bør resultatet af kontrollen og fristen for den efterfølgende kontrol meddeles registreringsmedlemsstaten og registreres i køretøjsregistret. Fristen for den efterfølgende kontrol bør højst være to måneder og bør finde sted i en af de to medlemsstater. Når et køretøj ikke har bestået den periodiske tekniske kontrol som følge af en eller flere farlige mangler, bør medlemsstaten eller den kompetente myndighed desuden, for at undgå umiddelbare risici for trafiksikkerheden eller miljøet, kunne træffe afgørelse om, at det pågældende køretøj ikke må anvendes på offentlig vej, og anmode registreringsmedlemsstaten om at suspendere køretøjets tilladelse til anvendelse i vejtrafik, indtil manglerne er afhjulpet, og udbedringen er blevet kontrolleret ved en efterfølgende teknisk kontrol. Suspensionen bør registreres i registreringsmedlemsstatens køretøjsregister.
- (22) Indgreb i eller manipulation med et køretøjs emissionskontrollsystem, højspændingssystem, herunder batteristyringssystem, lyddæmper eller sikkerhedsrelaterede systemer, kan forårsage væsentlige eller farlige mangler og bør kunne straffes med sanktioner, der er effektive, står i rimeligt forhold til overtrædelsen, har afskrækkende virkning og ikke må medføre forskelsbehandling. Indgreb i eller manipulation med indebærer bl.a. bevidst deaktivering, ændring eller justering af køretøjssystemer og -komponenter med det formål at ændre funktionen som oprindeligt angivet af fabrikanten for at omgå forskrifter eller tekniske krav.

⁸ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

- (23) De gældende krav i direktiv 2014/45/EU og 2014/47/EU om, at medlemsstaterne samarbejder med hinanden om gennemførelsen af nævnte direktiver, gør det ikke muligt for medlemsstaterne at kontrollere et køretøjs retlige og tekniske status i grænseoverskridende situationer. For at sikre større effektivitet, herunder i sådanne situationer, bør medlemsstaterne bistå hinanden med at gennemføre direktiverne mere systematisk. Det er derfor nødvendigt at fastsætte bestemmelser for udvekslingen af oplysninger og køretøjsdata for at gøre det muligt for medlemsstaterne at konsultere hinandens køretøjsregistre og database over teknisk kontrol, herunder indholdet af synsrapporter og rapporter om syn ved vejsiden. Denne udveksling bør også omfatte den typeattest, der er udstedt i henhold til forordning (EU) 2018/858. Medlemsstaterne kan sikre dataadgang i henhold til de regler om dataudveksling, der er fastsat i nævnte forordning.
- (24) Med henblik på udveksling af oplysninger om køretøjer, der er registreret i Unionen, har Kommissionen udviklet MOVE-HUB, en platform til udveksling af meddelelser, for at sammenkoble medlemsstaternes nationale elektroniske registre⁹. Platformen rummer i øjeblikket sammenkoblingen af registre over vejtransportvirksomheder (ERRU), kørekortregistre (RESPER), registre over uddannelse af erhvervschauffører (ProDriveNet), registre over førertakografkort (TACHOnet), underretningen om, at et køretøj ikke kan godkendes i forbindelse med syn ved vejsiden (RSI)¹⁰.

⁹ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/480 af 1. april 2016 om fælles regler for sammenkobling af nationale elektroniske registre om vejtransportvirksomheder og om ophævelse af forordning (EU) nr. 1213/2010 (EUT L 87 af 2.4.2016, s. 4. ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/480/oj).

¹⁰ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/2205 af 29. november 2017 om gennemførelsesbestemmelser vedrørende procedurene for underretning om erhvervskøretøjer med væsentlige eller farlige mangler, der er konstateret under et syn ved vejsiden (EUT L 314 af 30.11.2017, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj).

- (25) MOVE-HUBs funktioner bør udvides til at muliggøre den nødvendige udveksling af oplysninger og køretøjsdata med henblik på direktiv 2014/45/EU og 2014/47/EU. Medlemsstaterne bør derfor forbinde deres elektroniske systemer med oplysninger om synsrapporter, midlertidige EU-synsrapporter og kilometertalhistorik til MOVE-HUB med henblik på udveksling af meddelelser. Medlemsstaterne kan fortsat anvende deres egne applikationer eller tredjepartsapplikationer, herunder det europæiske informationssystem vedrørende køretøjer og kørekort (Eucaris), til sammenkoblingen med det elektroniske MOVE-HUB-system. Udvekslingen af oplysninger og data ved hjælp af MOVE-HUB bør være operationel inden for to år efter vedtagelse af de dertil svarende gennemførelsesretsakter i henhold til artikel 16 i direktiv 2014/45/EU og artikel 18a i direktiv 2014/47/EU.
- (26) Kriser, der følger af alvorlige hændelser, som finder sted i eller uden for Unionen, kan i væsentligt omfang forstyrre driften af Unionens ordning for teknisk kontrol. I krisetider bør medlemsstaterne kunne forlænge gyldigheden af synsrapport, herunder midlertidige EU-synsrapporter. Med forbehold af Kommissionens godkendelse bør medlemsstaterne have tilladelse til at forlænge den administrative gyldighed af EU-synsrapporter og midlertidige synsrapporter, der er ved at udløbe, med seks måneder. Hvis krisen varer ved, bør det være muligt at forlænge gyldigheden yderligere.
- (27) Lette erhvervskøretøjer i klasse N1 bruges mere intensivt end private biler, ofte i tætbefolkede områder. I betragtning af det større antal lette erhvervskøretøjer i klasse N1, der er i brug i Unionen, bør lette erhvervskøretøjer i klasse N1 også være genstand for syn ved vejsiden for at fremme lige vilkår for kommercielle operatører i hele Unionen og yderligere forbedre de lette erhvervskøretøjers sikkerhed og miljøpræstationer.

- (28) Ved syn ved vejsiden er screening af udstødningsemissioner af store antal køretøjer ved hjælp af fjerndetektionsudstyr en effektiv foranstaltning til at identificere køretøjer med høje emissioner. Erfaringerne fra nogle medlemsstater har vist, at detektionsraterne øges væsentligt sammenlignet med obligatoriske kontrolmetoder. Fjerndetektionsudstyr kan systematisk anvendes til at screene store andele af køretøjsflåden i reelle forhold på vejen. Emissioner fra køretøjer er dynamiske, og emissionerne topper hyppigere under bestemte forhold, f.eks. ved koldstart. En enkelt stationær måling med fjerndetektion kan med held angive et køretøj med høje emissioner, som er defekt eller har været genstand for indgreb. Alt efter hvor omfattende den målte overskridelse er, kan det være nødvendigt at foretage flere stationære målinger med fjerndetektion for at bekræfte, at et køretøj har høje emissioner. Da sådanne defekter og ændringer medfører uforholdsmæssigt store emissioner, som udgør en risiko for menneskers sundhed og miljøet, bør de repareres, og indgreb bør straffes.
- (28a) Fjerndetektion kan ikke erstatte et syn ved vejsiden, men kan anvendes til at udvælge køretøjer til yderligere syn ved vejsiden. Kontrollen af målingen ved hjælp af fjerndetektion kan enten finde sted som et syn ved vejsiden umiddelbart efter en måling ved hjælp af fjerndetektion eller hos en synsvirksomhed. Eftersom fjerndetektion identificerer køretøjer med høje emissioner, uanset hvilken medlemsstat de er registreret i, bør den medlemsstat, der har identificeret køretøjet, og registreringsmedlemsstaten samarbejde om at sikre passende opfølgning på grundlag af harmoniserede værdier for køretøjer med høje emissioner.

- (28b) Syn ved vejsiden eller hos en synsvirksomhed bør følge de kontrolmetoder, der er fastsat i henholdsvis punkt 8.1 og 8.2 i bilag II til direktiv 2014/47/EU og i bilag I til direktiv 2014/45/EU. Det betyder f.eks., at hvis en dieselbil eller et let dieseldrevet erhvervskøretøj i klasse N1, der er udstyret med en Euro 5b-motor eller nyere, eller et tungt erhvervskøretøj eller en tung bus i klassen Euro VI mistænkes for at udsende fine partikler over den lovbestemte grænseværdi på godkendelsestidspunktet, bør deres emissioner kontrolleres ved måling af partikelantal i overensstemmelse med punkt 8.2.3.1 i det relevante bilag. For dieselskøretøjer uden partikelfilter kontrolleres emissionerne ved hjælp af måling af tæthed. Kontrol af dieselskøretøjers NO_x-emissioner følger den nye målemetode i overensstemmelse med punkt 8.2.3.3 i det relevante bilag. Medlemsstaterne bør fastlægge metoden til verifikation af udstødningsemissioner for køretøjer i klasse L. Støjemissionen bør kontrolleres ved hjælp af en støjmåler.
- (29) [...]
- (30) I direktiv 2014/47/EU specificeres en mindsteandel af tunge erhvervskøretøjer, som hvert år skal kontrolleres ved vejsiden i Unionen, men der er ikke fastsat noget mål på medlemsstatsniveau, med det resultat at det er vanskeligt at sikre håndhævelsen af nævnte mindsteandel. For at sikre, at syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer bidrager til øget trafiksikkerhed og mindsket luftforurening i hele Unionen, bør hver medlemsstat hvert år foretage et samlet antal indledende syn ved vejsiden, som svarer til mindst 5 % af det samlede antal tunge erhvervskøretøjer. Desuden bør medlemsstaterne foretage indledende syn ved vejsiden af lette erhvervskøretøjer i klasse N1, som svarer til mindst 10 % af det samlede antal indledende syn ved vejsiden af tunge erhvervskøretøjer.
- (31) For at fremme den digitale omstilling og reducere omkostningerne i transportsektoren, bør medlemsstaterne kræve, at deres kompetente myndigheder accepterer elektronisk dokumentation for syn ved vejsiden.

- (32) Fastgørelse af lasten er af afgørende betydning for trafiksikkerheden. En visuel vurdering af fastgørelsen af lasten bør være en obligatorisk del af det indledende syn ved vejsiden i alle medlemsstater. Der kan efterfølgende foretages en mere detaljeret kontrol af fastgørelsen af lasten på grundlag af resultatet af det indledende syn ved vejsiden.
- (33) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af dette direktiv bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at præcisere: a) den række tekniske oplysninger og data, der er nødvendige med henblik på teknisk kontrol, og som skal gøres tilgængelige for de kompetente myndigheder, b) de interoperabilitetslementer og sikkerhedsforanstaltninger, som finder anvendelse på de QR-koder, der er indført på synsrapporter, c) de nødvendige elementer i og krav til formatet og indholdet af de oplysninger og data, der skal udveksles, d) det format, hvori dataene om periodisk kontrol og syn ved vejsiden skal meddeles, e) kravene til klargøring af køretøjer og til at angive, hvilke Eurostandarder der bør være omfattet ved måling af nitrogenoxider (NO_x) for motorer med kompressionstænding i synsvirksomheder, som udfører teknisk kontrol, f) angive metoder og grænseværdier for måling af partikelantal (PN) og for måling af nitrogenoxider (NO_x) for motorer med styret tænding og g) fastsætte de fælles grænser for udstødnings- eller støjmissioner eller begge, som gennem fjerndetektion bør anvendes til at identificere køretøjer med høje emissioner, når en sådan identifikation bør føre til grænseoverskridende opfølgning. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011¹¹.
- (34) [...]

¹¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (35) Målet med dette direktiv, nemlig at forbedre trafiksikkerheden, lette den frie bevægelighed for personer og mindske emissionerne af forurenende stoffer, kan ikke i tilstrækkeligt omfang, hvis medlemsstaterne handler hver for sig, da nationale bestemmelser vedrørende denne kontrol af køretøjer ville føre til fra hinanden afvigende krav. Sådanne mål kan derfor bedre nås på EU-plan ved at fastsætte fælles mindstekrav og harmoniserede bestemmelser for periodisk teknisk kontrol og syn ved vejsiden af køretøjer, der kører i Unionen. Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (36) Medlemsstaterne bør, når de gennemfører direktiv 2014/45/EU, regelmæssigt indberette de væsentligste data om det samlede antal synede køretøjer pr. klasse, de kontrollerede områder og punkter, der ikke er bestået, til Kommissionen. For så vidt angår syn ved vejsiden kræves der mindre hyppig rapportering.
- (37) For at minimere den administrative byrde og samtidig sikre, at de rapporterede oplysninger er nyttige, bør medlemsstaterne rapportere om gennemførelsen af direktiv 2014/45/EU og 2014/47/EU hvert tredje år.
- (38) Ordningen for teknisk kontrol har direkte indflydelse på trafiksikkerheden, støj og emissioner og bør derfor revideres periodisk. På grundlag af input fra medlemsstaternes myndigheder bør Kommissionen rapportere til Europa-Parlamentet og Rådet om effektiviteten af bestemmelserne i direktiv 2014/45/EU, herunder om bestemmelserne vedrørende anvendelsesområdet for og hyppigheden af kontrol og anerkendelsen af midlertidige EU-synsrapporter, og i direktiv 2014/47/EU. Der bør lægges særlig vægt på erfaringerne med fjerndetektion med henblik på generel indarbejdning i ordningen for teknisk kontrol, hvor det er relevant.

- (39) Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse er blevet hørt i overensstemmelse med artikel 42, stk. 1, i forordning (EU) 2018/1725 og afgav en udtalelse den [DD/MM/ÅÅÅÅ].
- (40) I henhold til den fælles politiske erklæring af 28. september 2011 fra medlemsstaterne og Kommissionen om forklarende dokumenter¹² har medlemsstaterne forpligtet sig til i tilfælde, hvor det er berettiget, at lade meddelelsen af gennemførelsesforanstaltninger ledsage af et eller flere dokumenter, der forklarer forholdet mellem et direktivs bestanddele og de tilsvarende dele i de nationale gennemførelsesinstrumenter. I forbindelse med dette direktiv finder lovgiver, at fremsendelse af sådanne dokumenter er berettiget.
- (41) Direktiv 2014/45/EU og 2014/47/EU bør derfor ændres –

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

¹² EUT C 369 af 17.12.2011, s. 14.

Artikel 1

Ændringer af direktiv 2014/45/EU

Direktiv 2014/45/EU ændres således:

1) I artikel 2 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1, sjette led, affattes således:

- "– to- eller trehjulede motordrevne køretøjer – køretøjsklasse L3e, L4e, L5e og L7e med en slagvolumen på over 125 cm³ eller med en maksimal kontinuerlig nominel effekt eller nettoeffekt på over 11 kW
- hjultraktorer i klasse T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b og T4.3b, der navnlig anvendes på offentlig vej til erhvervskørsel."

b) Stk. 2, syvende led, affattes således: "

- køretøjer i klasse L3e, L4e, L5e og L7e med en slagvolumen på over 125 cm³ eller med en maksimal kontinuerlig nominel effekt eller nettoeffekt på over 11 kW, hvor medlemsstaten har indført effektive alternative trafikikkerhedsforanstaltninger for to- eller trehjulede køretøjer under hensyntagen til navnlig de relevante trafikikkerhedsstatistikker dækkende de seneste fem år. Medlemsstaterne skal oplyse Kommissionen om sådanne undtagelser."

2) I artikel 3 foretages følgende ændringer:

a) Nr. 1) affattes således:

"1) "køretøj ": ethvert motorkøretøj, der ikke kører på skinner, eller påhængskøretøjer dertil, bortset fra trolleybusser, dvs. køretøjer, der har forbindelse til en elektrisk ledning."

b) Følgende indsættes som nr. 6a):

"6a) "opkoblet køretøj": ethvert køretøj, som er fremstillet med en trådløs forbindelse, der kan overføre aflæsninger af kilometertal."

c) Nr. 10) affattes således:

"10) "godkendelse": den procedure, hvorved en medlemsstat attesterer, at et køretøj opfylder de relevante administrative bestemmelser og tekniske krav som omhandlet i forordning (EU) nr. 167/2013, (EU) nr. 168/2013 og (EU) 2018/858".

d) Nr. 12) affattes således:

"12) "synsrapport": en prøvningsrapport om teknisk kontrol i digitalt format eller en udskrift heraf, som kan kontrolleres i overensstemmelse med artikel 8, stk. 2, og som udstedes af den kompetente myndighed eller en synsvirksomhed".

e) Følgende indsættes som litra 12a):

"12a) "midlertidig EU-synsrapport": en synsrapport, der udstedes af den kompetente myndighed eller en synsvirksomhed etableret i en anden medlemsstat end køretøjets registreringsmedlemsstat i overensstemmelse med artikel 8".

3) Artikel 4 affattes således:

"Artikel 4

Forpligtelser

1. Hver medlemsstat sikrer, at periodisk kontrol af køretøjer, der er registreret på dens område, foretages i overensstemmelse med dette direktiv.
2. Med forbehold af stk. 4 udføres teknisk kontrol af køretøjets registreringsmedlemsstat, af et offentligt organ, der er udpeget hertil af den medlemsstat, eller af de organer eller virksomheder, der er udpeget og overvåges af den medlemsstat, herunder autoriserede offentlige eller private organer.

3. Medlemsstaterne kan anerkende en synsrapport, som er udstedt af en anden medlemsstat end køretøjets registreringsmedlemsstat. I sådanne tilfælde anses denne synsrapport for at svare til den synsrapport, der udstedes af registreringsmedlemsstaten. Medlemsstater, som beslutter at anerkende en synsrapport udstedt af en anden medlemsstat, underretter Kommissionen og de øvrige medlemsstater herom.
4. For så vidt angår køretøjer i klasse M₁ og N₁ kan teknisk kontrol i overensstemmelse med artikel 8 også foretages i en anden medlemsstat end køretøjets registreringsmedlemsstat. Registreringsmedlemsstaten skal anerkende gyldigheden af en midlertidig EU-synsrapport, der er udstedt i den anden medlemsstat.
5. Køretøjsfabrikanter stiller tekniske oplysninger til rådighed for relevante kompetente myndigheder i et format, der er præciseret ved de i stk. 6 omhandlede gennemførelsesretsakter, uden vederlag og unødigt forsinkelse, på ikkediskriminerende vis og i et maskinlæsbart format. Disse kompetente myndigheder kan beslutte at give centraliserede dataorganer til opgave at foranstalte datastrømmen fra fabrikanter og forvalte adgangen til de tekniske oplysninger. De kompetente myndigheder eller de udpegede centraliserede dataorganer gør de tekniske oplysninger tilgængelige for synsvirksomhederne.
6. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter med henblik på at præcisere det sæt af tekniske oplysninger, som skal anvendes til teknisk kontrol af de punkter, der skal prøves, om anvendelse af de anbefalede kontrolmetoder, og for at fastsætte detaljerede bestemmelser vedrørende dataformatet og procedurerne for adgang til de relevante tekniske oplysninger, idet det sikres, at oplysningerne gør det muligt klart at identificere køretøjet og den deraf følgende liste over fabriksmonterede tilvalgsmuligheder. Sådanne tekniske oplysninger kan navnlig omfatte instrukser og data om brugen af køretøjets elektroniske grænseflade, diagnosefejlkode, identificering af integriteten af software og den korrekte softwareversion samt beskrivelser og illustrationer af advarselsindikatorer eller kontrollamper.

Disse gennemførelsesretsakter skal tage hensyn til de betingelser og foranstaltninger for adgang til OBD-informationer, der er fastsat i overensstemmelse med bilag X, tillæg 4 til forordning (EU) 2018/858; adgang til tekniske oplysninger, som Kommissionen har fastlagt, jf. afsnit 1, skal imidlertid være vederlagsfri.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 19, stk. 2.

7. Medlemsstaterne sikrer, at ansvaret for, at køretøjet holdes i sikker og trafikikker stand, er fastsat i national ret."

4) Følgende indsættes som artikel 4a:

"Artikel 4a

Registrering af kilometertallet

1. Hver medlemsstat sikrer, at aflæsningerne af kilometertallet registreres i en national database eller et nationalt køretøjsregister i forbindelse med periodisk teknisk kontrol af køretøjer i klasse M₁ eller N₁, og når reparatører godkendt af køretøjsfabrikanter udfører reparations- eller vedligeholdelsesarbejde på sådan et køretøj. Medlemsstaterne skal også kræve, at køretøjsfabrikanter eller deres repræsentanter overfører aflæsninger af kilometertallet for opkoblede køretøjer, som de har fremstillet, hver tredje måned regnet fra datoen for den første registrering af køretøjet. Aflæsningerne af kilometertallet registreres i den pågældende nationale database eller det pågældende nationale køretøjsregister.
2. Medlemsstaterne kan også kræve, at andre tjenesteydere, f.eks. dem, der udfører reparations- eller vedligeholdelsesarbejde på et sådant køretøj, registrerer aflæsninger af kilometertal i den database eller det nationale køretøjsregister, der er omhandlet i stk. 1.

3. Medlemsstaterne stiller kilometertalhistorikken for køretøjer, som de har registreret, til rådighed for inspektører, indehaveren af registreringsattesten og de kompetente myndigheder i de medlemsstater, der er ansvarlige for teknisk kontrol, for omregistrering og godkendelse af køretøjer og for det register eller den database, der er omhandlet i stk. 1. Medlemsstaterne kan beslutte kun at stille en vurdering af kilometertalhistorikken til rådighed for inspektørerne.
4. Medlemsstaterne træffer passende foranstaltninger til at gøre potentielle købere af brugte køretøjer bekendte med, at indehaveren af registreringsattesten har adgang til den i stk. 3 omhandlede kilometertalhistorik.
5. Medlemsstaterne stiller også de data vedrørende kilometertal, som opbevares i de i stk. 1 omhandlede nationale databaser eller nationale køretøjsregistre til rådighed for de nationale statistiske kontorer og for Kommissionen (Eurostat) i overensstemmelse med artikel 17a og 17b i forordning (EF) nr. 223/2009*.
6. I tilfælde af indgreb i eller manipulation med kilometertællere med henblik på at mindske eller forvanske den kilometerstand, der er registreret i et køretøj, skal et sådant indgreb eller en sådan manipulation straffes med sanktioner, der er effektive, står i rimeligt forhold til overtrædelsen, har afskrækkende virkning og ikke medfører forskelsbehandling.

* Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 223/2009 af 11. marts 2009 om europæiske statistikker og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF, Euratom) nr. 1101/2008 om fremsendelse af fortrolige statistiske oplysninger til De Europæiske Fællesskabers Statistiske Kontor, Rådets forordning (EF) nr. 322/97 om EF-statistikker og Rådets afgørelse 89/382/EØF, Euratom om nedsættelse af et udvalg for De Europæiske Fællesskabers statistiske program (EUT L 87 af 31.3.2009, s. 164, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/223/oj>)."

5) Artikel 5 affattes således:

"Artikel 5

Frister og kontrolhyppighed

1. Køretøjer skal underkastes en teknisk kontrol mindst inden for følgende intervaller, uden at dette berører den fleksibilitetsperiode, der anvendes af medlemsstaterne i henhold til stk. 4:
 - a) køretøjer i klasse M1 og N1: fire år efter, at køretøjet er registreret første gang, og derefter hvert andet år
 - b) køretøjer i klasse M₁, der anvendes som hyrevogne eller ambulancer, køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ og O₄: et år efter, at køretøjet er registreret første gang, og derefter årligt
 - c) hjultraktorer i klasse T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b og T4.3b, der hovedsagelig anvendes på offentlig vej til erhvervskørsel fire år efter, at køretøjet er registreret første gang, og derefter hvert andet år.

Med henblik på første afsnit, litra a), skal medlemsstaterne for så vidt angår den tekniske kontrol, der er omhandlet i artikel 4, stk. 4, planlægge den næste tekniske kontrol på en måde, hvorpå varigheden af den midlertidige synsrapport overholdes.

2. Medlemsstaterne fastsætter passende intervaller for, hvornår køretøjer af klasse L3e, L4e, L5e og L7e med en slagvolumen på over 125 cm³ eller med en maksimal kontinuerlig nominel effekt eller nettoeffekt på over 11 kW skal være genstand for en teknisk kontrol.
3. Uanset datoen for et køretøjs seneste tekniske kontrol bør køretøjer være genstand for en teknisk kontrol, hvis køretøjets sikkerheds- eller miljøsystemer og -komponenter er blevet væsentligt ændret eller modificeret.

4. Medlemsstaterne eller de kompetente myndigheder kan fastsætte en rimelig periode, inden for hvilken den tekniske kontrol skal udføres uden at overskride de intervaller, der er fastsat i stk. 1."

6) I artikel 6 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1 affattes således:

"1. For køretøjsklasser, der er omfattet af dette direktiv, med undtagelse af klasse L3e, L4e, L5e og L7e, skal medlemsstaterne sikre, at den tekniske kontrol mindst omfatter de områder, der er omhandlet i bilag I, punkt 2."

b) Stk. 2 affattes således:

"2. For hvert af de i stk. 1 nævnte områder skal medlemsstatens kompetente myndigheder eller synsvirksomheden foretage en teknisk kontrol, der mindst omfatter de punkter, som er omhandlet i bilag I, punkt 3, og benytte den anbefalede metode, eller en tilsvarende metode godkendt af en kompetent myndighed, der gælder for kontrol af de punkter, der er fastsat i bilag I, punkt 3. Kontrollen kan også omfatte en undersøgelse af, om det pågældende køretøjs respektive dele og komponenter svarer til de krævede sikkerheds- og miljømæssige karakteristika, som var gældende på tidspunktet for godkendelse eller i givet fald på tidspunktet for eftermontering.

Kontrollen udføres ved hjælp af eksisterende teknikker og udstyr og uden brug af værktøj til at afmontere eller fjerne nogen del af køretøjet.

Senest [INDSÆT VENLIGST: 24 måneder efter dette ændringsdirektivs ikrafttræden] vedtager Kommissionen gennemførelsesretsakter, der præciserer følgende:

a) metoderne til klargøring af køretøjet til måling af emissioner af nitrogenoxider (NO_x) fra motorer med kompressionstænding og identifikation af de Euroemissionsklasser, der er forbundet med disse metoder,

b) metoder og grænseværdier til måling af partikelantal (PN) fra motorer med styret tænding,

jf. bilag I, punkt 3, punkt 8.2. Kontrolprocedurerne skal være operationelle i synsvirksomhederne senest fire år efter vedtagelsen af gennemførelsesretsakterne.

Kommissionen kan vedtage gennemførelsesretsakter for at præcisere metoderne og grænseværdierne og for at identificere de Euroemissionsklasser, der er forbundet med disse metoder, til måling af NO_x fra motorer med styret tænding, jf. bilag I, punkt 3, punkt 8.2. Kontrolprocedurerne skal være operationelle i synsvirksomhederne senest fire år efter vedtagelsen af gennemførelsesretsakterne.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 19, stk. 2."

c) Stk. 3 affattes således:

"3. For køretøjsklasse L3e, L4e, L5e og L7e med en slagvolumen på over 125 cm³ eller med en maksimal kontinuerlig nominel effekt eller nettoeffekt på over 11 kW fastlægger medlemsstaterne områder, punkter og hensigtsmæssige kontrolmetoder."

d) Følgende stykke tilføjes:

"4. Med henblik på udstedelse af en midlertidig EU-synsrapport i henhold til artikel 4, stk. 4, skal køretøjet, hvis det er fremstillet til kørsel i den anden side af vejen, ikke underkastes kontrol af de punkter i bilag I, som køretøjet ikke er fremstillet til at overholde, i den medlemsstat, der foretager kontrollen."

7) Artikel 8 affattes således:

"Artikel 8

Synsrapport og midlertidig EU-synsrapport

1. Medlemsstaterne sikrer, at de synsvirksomheder eller i givet fald de kompetente myndigheder, der har udført en teknisk kontrol af et køretøj, udsteder en synsrapport eller i det tilfælde, der er omhandlet i artikel 4, stk. 4, en midlertidig EU-synsrapport for dette køretøj, som mindst angiver de standardiserede elementer fra de respektive harmoniserede EU-koder, der er fastsat i bilag II.

Med virkning fra den [ikrafttræden + 4 år + 1 dag] sikrer medlemsstaterne, at synsrapporterne udstedes som elektronisk attestering af attributter til europæiske digitale identitetstegnebøger i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 910/2014**.

Medlemsstaterne skal sikre, at synsrapporter og midlertidige EU-synsrapporter indeholder de oplysninger, der er nødvendige med henblik på autentificering og validering af rapporterne.

Medlemsstaterne informerer Kommissionen om troværdige udstedere af synsrapporter og af midlertidige EU-synsrapporter og ajourfører disse oplysninger. Kommissionen udarbejder en liste over disse udstedere, som er tilgængelig for offentligheden, via en sikker kanal og i en elektronisk underskrevet eller forseglet form, der egner sig til automatiseret behandling.

- 1a. En midlertidig EU-synsrapport er gyldig i seks måneder. Den kompetente myndighed meddeler uden unødigt forsinkelse og senest inden for fem kalenderdage resultatet af kontrollen til registreringsmedlemsstaten.

Medmindre registreringsmedlemsstaten anerkender synsrapporter udstedt af den pågældende medlemsstat i overensstemmelse med artikel 4, stk. 3, skal den efterfølgende tekniske kontrol finde sted i køretøjets registreringsmedlemsstat. Den midlertidige EU-synsrapport skal indeholde oplysninger herom.

2. Medlemsstaterne skal kræve, at synsvirksomheder eller, hvis det er relevant, de kompetente myndigheder, på anmodning herom udleverer en udskrift af synsrapporten eller den midlertidige EU-synsrapport til den person, som indbringer køretøjet til teknisk kontrol. Disse udskrifter skal være brugervenlige og indeholde en interoperabel QR-kode, der gør det muligt at kontrollere deres ægthed, gyldighed og integritet. Senest et år efter vedtagelsen af gennemførelsesretsakterne i stk. 8 skal QR-koden stemme overens med de tekniske specifikationer, der er fastsat i gennemførelsesretsakterne. Oplysningerne i certifikatet skal også vises i et for mennesker læsbart format og være affattet på som minimum den udstedende medlemsstats officielle sprog.

- Med forbehold af artikel 5 anerkender enhver medlemsstat i tilfælde af omregistrering af et køretøj, der allerede er registreret i en anden medlemsstat, en synsrapport, uanset om den er i elektronisk format eller papirformat, udstedt af denne anden medlemsstat på samme måde, som hvis den selv havde udstedt denne synsrapport, forudsat at synsrapporten stadig er gyldig med hensyn til hyppigheden af teknisk kontrol i den medlemsstat, der foretager omregistreringen.
- 3a. Medlemsstaterne meddeler hver ny model af synsrapporten eller den midlertidige EU-synsrapport og beskrivelsen af det sæt af data, der udstedes til synsrapporter som elektronisk attestering af attributter, til Kommissionen og medlemsstaterne uden unødigt ophold. Kommissionen offentliggør disse eksemplarer og beskrivelser af datasættene.
 4. Foruden bestemmelserne i stk. 3 anerkender medlemsstaterne gyldigheden af en synsrapport, uanset om den er i digital format eller papirformat, i tilfælde af at et køretøj, for hvilket der foreligger en gyldig dokumentation for periodisk teknisk kontrol, skifter ejer.
 5. Synsvirksomhederne meddeler elektronisk den pågældende medlemsstats kompetente myndighed oplysningerne i de synsrapporter eller de midlertidige EU-synsrapporter, som de udsteder. Sådan meddelelse skal foretages uden unødigt forsinkelse efter udstedelsen af hver synsrapport eller midlertidige EU-synsrapport. Medlemsstaterne fastsætter den periode, i hvilken den kompetente myndighed skal opbevare disse oplysninger. Denne periodes varighed må ikke være på mindre end 36 måneder med forbehold af medlemsstaternes nationale skattesystemer.
 6. Medlemsstaterne kan beslutte, at de oplysninger, der er omfattet af den foregående synsrapport eller den midlertidige EU-synsrapport, stilles til rådighed for inspektørerne.
 7. Medlemsstaterne sikrer, at resultaterne af den tekniske kontrol så hurtigt som muligt meddeles til eller gøres elektronisk tilgængelige for den myndighed, der er ansvarlig for registreringen af køretøjet. Meddelelsen skal indeholde de oplysninger, der er omfattet af synsrapporten.

8. Senest den [ikrafttrædelsen + 2 år] vedtager Kommissionen gennemførelsesretsakter for at fastsætte de tekniske specifikationer og bestemmelser for følgende:
- a) sikker udstedelse og verifikation af rapporterne i stk. 1 og 2:
 - b) sikring af beskyttelsen af personoplysninger og sikkerheden for disse
 - c) fastsættelse af den fælles datastruktur for synsrapporter og midlertidige EU-synsrapporter
 - d) udstedelse og verifikation af en gyldig, sikker og interoperabel QR-kode
 - e) meddelelse af troværdige udstedere af synsrapporter og midlertidige EU-synsrapporter.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 19, stk. 2.

** Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 910/2014 af 23. juli 2014 om elektronisk identifikation og tillidstjenester til brug for elektroniske transaktioner på det indre marked og om ophævelse af direktiv 1999/93/EF (EUT L 257 af 28.8.2014, s. 73, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj>)."

8) Artikel 9 affattes således:

"Artikel 9

Opfølgning på mangler

1. Er der kun tale om mindre mangler, skal køretøjet anses for at være godkendt ved kontrollen, manglerne skal udbedres, og køretøjet skal ikke kontrolleres på ny.
2. Er der tale om væsentlige mangler, anses køretøjet ikke for at være godkendt ved kontrollen. Medlemsstaten eller den kompetente myndighed træffer afgørelse om den periode, i hvilken et sådant køretøj kan anvendes, indtil det på ny skal underkastes en teknisk kontrol, som skal finde sted senest to måneder efter den første kontrol. Resultatet af kontrollen og fristen for, hvornår den efterfølgende kontrol skal foretages, meddeles til registreringsmedlemsstaten og registreres i køretøjsregistret i overensstemmelse med artikel 3a, stk. 1, i Rådets direktiv 1999/37/EF***. Den efterfølgende kontrol kan finde sted i den medlemsstat, hvor køretøjet ikke bestod den indledende kontrol, eller i registreringsmedlemsstaten.
3. Er der tale om farlige mangler, skal køretøjet ikke anses for at være godkendt ved kontrollen. Medlemsstaten eller den kompetente myndighed kan beslutte, at et sådant køretøj ikke må anvendes på offentlige veje, og at tilladelsen til anvendelse i vejtrafik suspenderes i en begrænset periode, uden at dette kræver en ny registreringsproces. En sådan anmodningen om suspension meddeles til registreringsmedlemsstaten, og suspensionen registreres i køretøjsregistret i overensstemmelse med artikel 3a, stk. 1, i Rådets direktiv 1999/37/EF. Når manglerne er udbedret, udstedes en ny synsrapport uden ophold af den kompetente myndighed i medlemsstaten, hvori det attesteres, at køretøjet er i trafiksikker stand.

4. Indgreb i eller manipulation med et køretøjs emissionskontrollsystem, højspændingssystem, herunder batteristyringssystem, lyddæmper eller sikkerhedsrelaterede systemer, der forårsager væsentlige eller farlige mangler, straffes med sanktioner, der er effektive, står i rimeligt forhold til overtrædelsen, har afskrækkende virkning og ikke må medføre forskelsbehandling.

*** Rådets direktiv 1999/37/EF af 29. april 1999 om registreringsdokumenter for motorkøretøjer (EFT L 138 af 1.6.1999, s. 57, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj>)."

- 8a) Artikel 10, stk. 1, første afsnit, affattes således:

"1. Synsvirksomheden, eller i givet fald den kompetente myndighed, i den medlemsstat, der har foretaget en teknisk kontrol af et køretøj registreret på dens område eller en teknisk kontrol i overensstemmelse med artikel 4, stk. 4, skal fremlægge en attest, såsom en påtegning i registreringsattesten, en selvklæbende mærkat, et certifikat, en elektronisk verifikation eller enhver anden lettilgængelig oplysning, for ethvert køretøj, som er godkendt efter en sådan kontrol. På attesten angives den dato, hvor den næste tekniske kontrol skal finde sted."

9) Artikel 16 affattes således:

"Artikel 16

Udveksling af data mellem medlemsstaternes myndigheder

1. Medlemsstaterne bistår hinanden med gennemførelsen af dette direktiv. De udveksler navnlig oplysninger og data med henblik på, hvis det er nødvendigt, at kontrollere køretøjets retlige og tekniske status i den medlemsstat, hvori et det er registreret, på tidspunktet for den tekniske kontrol.
 - a. Medlemsstaterne giver andre medlemsstaters kompetente myndigheder og synsvirksomheder, der er godkendt i andre medlemsstater, adgang til oplysninger i køretøjsregistre, data vedrørende indholdet af overensstemmelsesattester, hvis de er tilgængelige, resultatet af den seneste synsrapport eller i det tilfælde, der er omhandlet i artikel 4, stk. 4, den midlertidige EU-synsrapport udstedt inden for de seneste tre år, rapporter om syn ved vejsiden for mindst de seneste tre år samt køretøjets kilometertalhistorik, som opbevares i nationale databaser, for mindst de seneste tre år.
 - b. Medlemsstaterne sammenkobler deres elektroniske systemer vedrørende data i synsrapporter, midlertidige EU-synsrapporter og kilometertalhistorik ved hjælp af det elektroniske system MOVE-HUB, som er udviklet af Kommissionen, på en sådan måde, at de kompetente myndigheder og godkendte synsvirksomheder i enhver anden medlemsstat er i stand til at konsultere den relevante database eller det nationale køretøjsregister i enhver anden medlemsstat i realtid.
 - c. Forpligtelsen i litra b) betragtes som opfyldt, hvis medlemsstaterne anvender deres egne applikationer eller tredjepartsapplikationer, herunder det europæiske informationssystem vedrørende køretøjer og kørekort (Eucaris), til at udveksle data og til at tilslutte sig det elektroniske MOVE-HUB-system.

2. Senest den [INDSÆT VENLIGST DATOEN: 2 år efter dette direktivs ikrafttræden] vedtager Kommissionen gennemførelsesretsakter om fastsættelse af de ordninger, der er nødvendige for gennemførelsen af funktionerne i det elektroniske system MOVE-HUB, og om præcisering af mindstekravene til formatet og indholdet af de oplysninger og data, som medlemsstaterne skal udveksle vedrørende køretøjer, der er genstand for teknisk kontrol. Disse gennemførelsesretsakter sikrer beskyttelsen af personoplysninger og vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 19, stk. 2.
 3. De elektroniske sammenkoblinger i stk. 1 skal være operationelle inden for to år efter vedtagelsen af gennemførelsesretsakterne i stk. 2."
- 10) I artikel 17 foretages følgende ændringer:
- a) Første led affattes således:

"– kun at ajourføre betegnelserne for køretøjsklasser, som omhandlet i artikel 2, stk. 1, artikel 5, stk. 1 og 2, og artikel 6, stk. 1 og 2, hvis det er relevant i tilfælde af ændringer af køretøjsklasserne som følge af ændringer i den lovgivning om typegodkendelse, som er omhandlet i artikel 2, stk. 1, uden at berøre kontrollens omfang og hyppighed"
 - b) Tredje led affattes således:

"– tilpasse bilag I, punkt 3, efter en positiv vurdering af omkostninger og fordele herved for så vidt angår listen over kontrolpunkter, metoder samt årsager til, at køretøjer ikke godkendes, og vurdering af mangler.

- 11) Artikel 20 affattes således:

"Artikel 20

Rapport

Senest den 31. marts 2032 fremlægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen og virkningerne af dette direktiv, navnlig for så vidt angår effektiviteten af bestemmelserne om dets anvendelsesområde, særlig i forbindelse med køretøjer i klasse L, kontrolhyppighed, gensidig anerkendelse af synsrapporter i tilfælde af omregistrering af køretøjer, der stammer fra en anden medlemsstat, og anerkendelsen af midlertidige EU-synsrapporter. Rapporten skal også analysere, om det er nødvendigt at ajourføre bilagene, navnlig i lyset af den tekniske udvikling og praksis."

- 12) Følgende indsættes som artikel 20a:

Artikel 20a

Meddelelse af oplysninger til Kommissionen

1. Senest den 31. marts 2030 og senest den 31. marts hvert tredje år derefter fremsender medlemsstaterne ved hjælp af den onlineplatform til rapportering, der er omhandlet i artikel 28 i Europa-Parlamentets og Rådet forordning (EU) 2018/1999**** ("e-platform"), de data, der er indsamlet for hvert af de foregående tre kalenderår vedrørende køretøjer, der er blevet undersøgt på deres område, til Kommissionen. Disse data skal omfatte følgende (pr. kalenderår):
 - a) det samlede antal synede køretøjer
 - b) antallet af synede køretøjer pr. klasse
 - c) de områder, der er kontrolleret, og de punkter, der ikke er godkendt, i overensstemmelse med bilag I, punkt 3, til dette direktiv.

2. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter om fastsættelse af det format, medlemsstaterne skal benytte til meddelelse af dataene i stk. 1 via e-plattformen. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 19, stk. 2.
3. Kommissionen aflægger rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om de data, der er indsamlet i henhold til stk. 1.

**** Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1999 af 11. december 2018 om forvaltning af energiunionen og klimaindsatsen, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 663/2009 og (EF) nr. 715/2009, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/22/EF, 98/70/EF, 2009/31/EF, 2009/73/EF, 2010/31/EU, 2012/27/EU og 2013/30/EU, Rådets direktiv 2009/119/EF og (EU) 2015/652 og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 525/2013 (EUT L 328 af 21.12.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>)."

- 13) Artikel 22 affattes således:

"Artikel 22

Forlængelse af synsrapporter i tilfælde af krise

1. I denne artikel forstås ved:
 - a) "krisesituation": en usædvanlig, uventet og pludselig, naturlig eller menneskeskabt begivenhed af ekstraordinær karakter og omfang, der finder sted i eller uden for Unionen, og som har betydelige direkte eller indirekte konsekvenser for vejtransportområdet, og som også forhindrer eller i væsentlig grad forringer muligheden for ejere eller indehavere af køretøjer, der er registreret i medlemsstaterne, eller de relevante nationale myndigheder for at gennemføre tekniske kontroller (syn)
 - b) "kriseperiode": den periode, i løbet af hvilken en medlemsstat har tilladelse fra Kommissionen til, i overensstemmelse med den i nr. 2 omhandlede procedure, at vedtage de i denne artikel omhandlede foranstaltninger.

2. I tilfælde af en krisesituation, der omfatter hele en medlemsstats område eller en del heraf, kan den pågældende medlemsstat henvise sagen til Kommissionen ved hjælp af en behørigt begrundet anmodning med henblik på vedtagelse af en afgørelse, der tillader medlemsstaten at vedtage de i denne artikel omhandlede foranstaltninger for hele dens område eller en del heraf. Sådanne foranstaltninger kan højst anvendes i seks måneder. Kommissionen kan på anmodning fra medlemsstaten tillade, at foranstaltningerne forlænges i yderligere perioder på seks måneder, så længe krisesituationen varer ved.
 3. Kommissionen kan beslutte, at kriseperioden begynder, inden den pågældende medlemsstat henviste sagen i overensstemmelse med stk. 2.
 4. Hvis Kommissionen modtager behørigt begrundede anmodninger fra to eller flere medlemsstater vedrørende én krisesituation, som omfatter hele deres område eller en del heraf, kan Kommissionen vedtage én afgørelse, som finder anvendelse på alle disse medlemsstater.
 5. Uanset artikel 5, stk. 1, og artikel 10, stk. 1, og punkt 8 i bilag II kan medlemsstaternes kompetente myndigheder forlænge gyldighedsperioden for synsrapporter for alle eller visse køretøjsklasser, som er udløbet eller ellers ville udløbe i løbet af kriseperioden, med højst seks måneder. Denne periode kan forlænges med yderligere efterfølgende perioder på seks måneder, så længe krisesituationen varer ved og Kommissionen godkender det.
 6. De foranstaltninger, som vedtages af medlemsstaterne på grundlag af denne artikel, meddeles omgående til Kommissionen, som underretter de øvrige medlemsstater og offentliggør en meddelelse i Den Europæiske Unions Tidende."
- 14) Bilag I, bilag III og bilag IV ændres som angivet i bilag I til nærværende direktiv.

Artikel 2

Ændringer af direktiv 2014/47/EU

Direktiv 2014/47/EU ændres således:

1) Artikel 1 affattes således:

"Artikel 1

Genstand

Ved dette direktiv fastsættes mindstekrav for en ordning for tekniske syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på medlemsstaternes område, og for gradvis anvendelse af fjerdetektion af køretøjer, der kører på medlemsstaternes område."

2) I artikel 2 foretages følgende ændringer:

a) I stk. 1 indsættes følgende litra aa):

"aa) motorkøretøjer beregnet og konstrueret primært til godstransport med en totalvægt på højst 3,5 ton – køretøjsklasse N1"

b) Følgende indsættes som stk. 1a:

"1a. Medlemsstater, der foretager årlig periodisk teknisk kontrol af køretøjer i klasse N1, der er registreret på deres område, i overensstemmelse med direktiv 2014/45/EU med virkning fra to år efter, at køretøjet er registreret første gang, kan udelukke denne køretøjsklasse fra dette direktivs anvendelsesområde."

c) Stk. 2 affattes således:

"2. Dette direktiv berører ikke medlemsstaternes ret til at foretage tekniske syn ved vejsiden af køretøjer, der ikke er omhandlet i stk. 1, til at kontrollere andre aspekter af vejtransport og trafiksikkerhed eller til at foretage syn på andre steder end offentlig vej. Intet i dette direktiv forhindrer en medlemsstat i at begrænse anvendelsen af en særlig køretøjstype til visse dele af dens vejnet af hensyn til trafiksikkerheden."

3) I artikel 3 foretages følgende ændringer:

a) Nr. 13) affattes således:

"13) "synsrapport": en prøvningsrapport om teknisk kontrol som defineret i artikel 3, nr. 12), i direktiv 2014/45/EU".

b) Nr. 18) udgår.

c) Følgende tilføjes som nr. 21) og 22):

"21) "fjerndetektion": screening af køretøjer ved hjælp af måling på vej af udstødningsemissioner, herunder nitrogenoxider og partikler, eller støjniveauer for køretøjer, som passerer nær fast eller mobilt udstyr ved vejsiden, eller ved hjælp af plume-chasing, når det drejer sig om screening af køretøjer for luftforurenende emissioner

22) "plume-chasing": måling på vej af luftforurenende emissioner fra køretøjer, som følges af et køretøj udstyret med en egnet prøvetagningsanordning og et egnet måleinstrument."

6) Artikel 5, stk. 1 og 2, affattes således:

"1. For så vidt angår køretøjer omhandlet i artikel 2, stk. 1, litra a), b), c) og d), foretager medlemsstaterne et samlet antal indledende syn ved vejsiden, pr. kalenderår, som svarer til mindst 5 % af det samlede antal af disse køretøjer, som er registreret på medlemsstaternes område.

2. For så vidt angår køretøjer omhandlet i artikel 2, stk. 1, litra aa), foretager medlemsstaterne et samlet antal indledende syn ved vejsiden pr. kalenderår, som svarer til mindst 10 % af det samlede antal indledende syn ved vejsiden af de i stk. 1 omhandlede køretøjer."

7) Artikel 6, stk. 1, affattes således:

"Medlemsstaterne kan til udarbejdelse af en risikoprofil på en virksomhed anvende de kriterier, der er opstillet i bilag I. Disse oplysninger anvendes til at foretage nøjere og hyppigere kontrol af virksomheder, der er vurderet som havende høj risiko. Risikoklassificeringssystemet forvaltes af medlemsstaternes kompetente myndigheder.

For køretøjer omhandlet i artikel 2, stk. 1, litra a)-c), sikrer medlemsstaterne, at oplysningerne om antallet og alvorsgraden af de i bilag II og, hvor det er relevant, bilag III til dette direktiv omhandlede mangler, der konstateres på køretøjer, der benyttes af individuelle virksomheder, indføres i det risikoklassificeringssystem, der er indført i henhold til artikel 9 i direktiv 2006/22/EF."

8) Artikel 7, stk. 1, affattes således:

"1. Medlemsstaterne fastsætter krav om, at førere til deres rådighed har den synsrapport, der svarer til den seneste periodiske tekniske kontrol, og rapporten fra det seneste detaljerede syn ved vejsiden. Medlemsstaterne kræver, at deres myndigheder accepterer elektronisk dokumentation for sådanne tekniske kontroller og syn ved vejsiden."

9) Artikel 9 affattes således:

"Artikel 9

Udvælgelse af køretøjer til indledende syn ved vejsiden

Ved udvælgelsen af køretøjer med henblik på indledende syn ved vejsiden kan inspektørerne fortrinsvis udvælge køretøjer, der drives af virksomheder med en høj risikoprofil i henhold til kriterierne i bilag I til dette direktiv eller som omhandlet i direktiv 2006/22/EF. Køretøjer kan også vilkårligt udvælgelse til syn eller ved begrundet mistanke om, at køretøjet udgør en risiko for trafiksikkerheden eller miljøet."

9a) Følgende artikel indsættes:

"Artikel 9a

Fjerndetektion

1. Medlemsstaterne kan anvende fjerndetektionsteknologi til at screene motorkøretøjer for disses luftforurenende emissioner og støjemissioner og kan på grundlag af fjerndetektion udvælge køretøjer til et indledende syn ved vejsiden. Medlemsstaterne kan også anvende fjerndetektion til at identificere køretøjer med potentielt høje emissioner, hvis emissioner kan verificeres hos en synsvirksomhed som defineret i direktiv 2014/45/EU. Medlemsstater, der anvender fjerndetektionsteknologi, underretter Kommissionen herom.
2. Kommissionen kan på grundlag af oplysninger fra medlemsstater, der anvender fjerndetektion i overensstemmelse med artikel 20, stk. 3, vedtage gennemførelsesretsakter, der fastsætter et sæt fælles grænser til brug ved fjerndetektion for udstødnings- eller støjemissioner eller for begge og tilhørende nøjagtighedskrav såsom gentagne målinger, der skal anvendes til at identificere køretøjer med høje emissioner, som kræver opfølgning i en anden medlemsstat i overensstemmelse med artikel 18, stk. 3. Der kan fastsættes forskellige krav til fast eller mobilt fjerndetektionsudstyr eller plume-chasing, og der kan fastsættes grænser med henblik på at identificere køretøjer med defekte emissionskontrollsystemer og køretøjer, hvis emissionskontrollsystemer har været genstand for indgreb.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 23, stk. 2."

10) I artikel 10 foretages følgende ændringer:

a) I stk. 1, andet afsnit, foretages følgende ændringer:

aa) Litra a) affattes således:

"a) skal inspektøren kontrollere den seneste synsrapport og rapport om syn ved vejsiden, hvis de foreligger, i overensstemmelse med artikel 7, stk. 1, og artikel 18a, stk. 1"

bb) Litra b) affattes således:

"b) skal inspektøren foretage en visuel vurdering af den tekniske tilstand af køretøjet. Denne visuelle vurdering kan suppleres med anvendelsen af særligt udstyr"

cc) Litra c) affattes således:

"c) skal inspektøren foretage en visuel vurdering af fastgørelsen af køretøjets last"

b) Stk. 2 affattes således:

"2. På grundlag af resultatet af det indledende syn beslutter inspektøren, om køretøjet eller påhængskøretøjet dertil skal underkastes et mere detaljeret syn ved vejsiden og kontrol af fastgørelse af lasten i overensstemmelse med artikel 13."

c) Stk. 3 affattes således:

"3. Et mere detaljeret syn ved vejsiden skal omfatte punkterne på den liste, der er opstillet i bilag II, som betragtes som nødvendige og relevante, navnlig under hensyntagen til sikkerheden for så vidt angår bremses, dæk, hjul, chassis og gener, og de anbefalede metoder til kontrol af disse punkter.

Senest [INDSÆT VENLIGST: 24 måneder efter dette ændringsdirektivs ikrafttræden] vedtager Kommissionen gennemførelsesretsakter, der præciserer metoderne og grænseværdierne til måling af emissionerne af partikelantal (PN) fra motorer med styret tænding, jf. bilag II, punkt 3, punkt 8.2. Kontrolprocedurene skal være operationelle i synsvirksomhederne senest fire år efter vedtagelsen af gennemførelsesretsakterne.

Kommissionen kan vedtage gennemførelsesretsakter for at præcisere metoderne og grænseværdierne og for at identificere de Euroemissionsklasser, der er forbundet med disse metoder, til måling af NOx fra motorer med styret tænding, jf. bilag II, punkt 3, punkt 8.2. Kontrolprocedurerne skal være operationelle i synsvirksomhederne senest fire år efter vedtagelsen af gennemførelsesretsakterne."

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 23, stk. 2."

11) Artikel 13 affattes således:

"Artikel 13

Kontrol af fastgørelse af lasten

1. Under syn ved vejsiden kan køretøjer underkastes en mere detaljeret kontrol af fastgørelsen af deres last i overensstemmelse med bilag III med henblik på at sikre, at lasten er fastgjort på en sådan måde, at den ikke er hindrende for sikker føring af køretøjerne eller udgør en trussel mod liv, helbred, ejendom eller miljøet. Der foretages kontrol til verifikation af følgende forhold i alle driftssituationer, herunder nødsituationer eller igangsætning op ad bakke:
 - a) lastens forskellige dele kan kun i minimalt omfang ændre placering indbyrdes og i forhold til køretøjets vægge eller overflader
 - b) lasten kan ikke bevæge sig ud af lastrummet eller falde af lastfladen.
2. Medmindre andet gælder i henhold til de krav, der er gældende for transport af visse kategorier af gods såsom gods, der er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/68/EF*****, foretages fastgørelse af lasten og syn af fastgørelsen af lasten i overensstemmelse med de principper og, i hensigtsmæssigt omfang, de standarder, der er fastlagt i bilag III, del I, til dette direktiv. Den seneste udgave af de standarder, der er fastsat i punkt 5 i nævnte del, kan anvendes.

3. De opfølgende procedurer, der er omhandlet i artikel 14, finder også anvendelse ved væsentlige eller farlige mangler med hensyn til fastgørelse af last.
4. Medlemsstater sikrer, at det personale, der er involveret i syn af fastgørelsen af last, er hensigtsmæssigt uddannet hertil.

*****Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/68/EF af 24. september 2008 om indlandstransport af farligt gods (EUT L 260 af 30.9.2008, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/68/oj>)."

- 12) I artikel 14 tilføjes følgende som stk. 4:

"4. Indgreb i eller manipulation med et køretøjs emissionskontrollsystem, højspændingssystem, herunder batteristyringssystem, lyddæmper eller sikkerhedsrelaterede systemer, der forårsager væsentlige eller farlige mangler, straffes med sanktioner, der er effektive, står i rimeligt forhold til overtrædelsen, har afskrækkende virkning og ikke må medføre forskelsbehandling."

- 13) Artikel 16, stk. 2, affattes således:

"2. Ved afslutningen af et mere detaljeret syn udarbejder inspektøren en rapport i overensstemmelse med bilag IV. Medlemsstaterne sikrer, at køretøjets fører får udleveret en elektronisk kopi af synsrapporten."

14) I artikel 18 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1 affattes således:

"1. I tilfælde hvor der konstateres væsentlige eller farlige mangler eller mangler, der resulterer i en indskrænkning af eller et forbud mod brug af køretøjet, i et køretøj, som ikke er registreret i den medlemsstat, hvor synet finder sted, underretter kontaktpunktet registreringsmedlemsstatens kontaktpunkt om synsresultaterne. Denne underretning skal omfatte punkterne i rapporten om synet ved vejsiden som omhandlet i bilag IV og skal meddeles registreringsmedlemsstatens kontaktpunkt ved hjælp af det meddelelsessystem (RSI-systemet), der er omhandlet i artikel 3 i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/2205*****.

Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter om fastsættelse af de nærmere bestemmelser vedrørende procedurene for underretning af registreringsmedlemsstatens kontaktpunkt om køretøjer med væsentlige eller farlige mangler, jf. nævnt artikels første afsnit. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 23, stk. 2.

***** Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/2205 af 29. november 2017 om gennemførelsesbestemmelser vedrørende procedurene for underretning om erhvervskøretøjer med væsentlige eller farlige mangler, der er konstateret under et syn ved vejsiden (EUT L 314 af 30.11.2017, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj)."

b) Følgende stykke tilføjes:

"3. I tilfælde, hvor en medlemsstat, der anvender fjerndetektion i overensstemmelse med artikel 9a, har identificeret et køretøj, der er registreret i en anden medlemsstat, som et køretøj med høje emissioner under anvendelse af de tærskler og nøjagtighedsniveauer, der er fastsat i den gennemførelsesretsakt, der er omhandlet i artikel 9a, stk. 2, underretter medlemsstaten via det kontaktpunkt, der er omhandlet i artikel 17, den kompetente myndighed i registreringsmedlemsstaten om resultaterne af målingerne ved hjælp af fjerndetektion og, hvis relevant, om det efterfølgende syn ved vejsiden. Hvis et efterfølgende syn ved vejsiden ikke har fundet sted, kan den medlemsstat, der har målt emissionerne, anmode den kompetente myndighed i registreringsmedlemsstaten om at træffe opfølgende foranstaltninger, alt efter hvad der skønnes hensigtsmæssigt af registreringsmedlemsstaten, såsom at underkaste køretøjet et syn ved vejsiden eller en teknisk kontrol, der omfatter måling af de relevante emissioner."

15) Følgende indsættes som artikel 18a:

"Artikel 18a

Udveksling af data mellem medlemsstaternes myndigheder

1. Medlemsstaterne bistår hinanden med gennemførelsen af dette direktiv. De udveksler navnlig oplysninger og data med henblik på, hvis det er nødvendigt, at kontrollere et køretøjs retlige og tekniske status i den medlemsstat, hvori et køretøjet er registreret, på tidspunktet for synet ved vejsiden.
 - (a) Medlemsstaterne giver andre medlemsstaters kompetente myndigheder og synsvirksomheder, der er godkendt i andre medlemsstater, adgang til oplysninger i køretøjsregistre, data vedrørende indholdet af overensstemmelsesattester, hvis de er tilgængelige, resultatet af den seneste synsrapport, eventuelle midlertidige EU-synsrapporter udstedt inden for de seneste tre år, rapporter om syn ved vejsiden for mindst de seneste tre år samt køretøjets kilometertalhistorik, som opbevares i nationale databaser.

- (b) Medlemsstaterne sammenkobler deres elektroniske systemer vedrørende data i synsrapporter og kilometertalhistorik ved hjælp af det elektroniske system MOVE-HUB, som er udviklet af Kommissionen, på en sådan måde, at de kompetente myndigheder i enhver anden medlemsstat er i stand til at konsultere den relevante database eller det relevante nationale køretøjsregister i enhver anden medlemsstat i realtid.
- (c) Forpligtelsen i litra b) betragtes som opfyldt, hvis medlemsstaterne anvender deres egne applikationer eller tredjepartsapplikationer, herunder det europæiske informationssystem vedrørende køretøjer og kørekort (Eucaris), til at udveksle data og til at tilslutte sig det elektroniske MOVE-HUB-system.
2. Senest den [INDSÆT VENLIGST DATOEN: 2 år efter dette direktivs ikrafttræden] vedtager Kommissionen gennemførelsesretsakter om fastsættelse af de ordninger, der er nødvendige for gennemførelsen af funktionerne i det elektroniske system MOVE-HUB, og om præcisering af mindstekravene til formatet og indholdet af de oplysninger og data, som medlemsstaterne skal udveksle vedrørende de køretøjer, der er genstand for syn ved vejsiden. Disse gennemførelsesretsakter sikrer beskyttelsen af personoplysninger og vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 23, stk. 2.
3. De elektroniske sammenkoblinger i stk. 1 skal være operationelle inden for to år efter vedtagelsen af gennemførelsesretsakterne i stk. 2."

- 16) Artikel 20 affattes således:

"Artikel 20

Meddelelse af oplysninger til Kommissionen

1. Senest den 31. marts 2030 og senest den 31. marts hvert tredje år derefter fremsender medlemsstaterne ved hjælp af den onlineplatform til rapportering, der er omhandlet i artikel 28 i Europa-Parlamentets og Rådet forordning (EU) 2018/1999***** ("e-platform"), de data, der er indsamlet for hvert af de foregående tre kalenderår vedrørende køretøjer, der er blevet undersøgt på deres område, til Kommissionen. Disse data skal omfatte følgende oplysninger (pr. kalenderår):
 - a) det samlede antal synede køretøjer
 - b) antallet af synede køretøjer pr. klasse
 - c) registreringsland for hvert synet køretøj
 - d) i tilfælde af mere detaljerede syn, de områder, der er kontrolleret, og de punkter, der ikke er godkendt, i overensstemmelse med bilag IV, punkt 10, i dette direktiv.

Kommissionen aflægger rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om de indsamlede data.
2. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der fastsætter de nærmere bestemmelser vedrørende det format, der benyttes til meddelelse af dataene i stk. 1 via e-plattformen. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 23, stk. 2. Indtil sådanne bestemmelser træder i kraft, anvender medlemsstaterne standardformularen i bilag V.

3. Medlemsstater, der har givet Kommissionen meddelelse om anvendelsen af fjerndetektion i overensstemmelse med artikel 9a, stk. 1, meddeler senest et år efter en sådan underretning Kommissionen niveauet for udstødnings- eller støjemissioner, hvis det er relevant, pr. køretøjsklasse samt nøjagtighedskrav såsom gentagne målinger, som de har fastsat for at identificere køretøjer med høje emissioner, sammen med oversigter over tilhørende måleresultater. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen eventuelle ændringer af disse niveauer og krav."

***** Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1999 af 11. december 2018 om forvaltning af energiunionen og klimaindsatsen, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 663/2009 og (EF) nr. 715/2009, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/22/EF, 98/70/EF, 2009/31/EF, 2009/73/EF, 2010/31/EU, 2012/27/EU og 2013/30/EU, Rådets direktiv 2009/119/EF og (EU) 2015/652 og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 525/2013 (EUT L 328 af 21.12.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).

- 17) Artikel 21, andet og tredje punktum, affattes således:

"– ajourføre bilag II, punkt 3, for så vidt angår metoder i tilfælde af, at forbedrede og mere effektive kontrolmetoder er blevet tilgængelige, uden at udvide listen over punkter, der skal kontrolleres

– tilpasse bilag II, punkt 3, efter en positiv vurdering af omkostninger og fordele, for så vidt angår listen over kontrolpunkter, metoder, årsager til, at køretøjer ikke godkendes, og vurdering af mangler i tilfælde af ændringer af obligatoriske krav, der er relevante for typegodkendelse i Unionens sikkerheds- og miljølovgivning".

18) Artikel 24 affattes således:

"Artikel 24

Rapport

Senest den 31. marts 2032 fremlægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen og virkningerne af dette direktiv. Rapporten skal navnlig omfatte en analyse af dets virkninger for så vidt angår forbedringen af trafiksikkerheden og reduktionen af emissioner."

18a) Følgende indsættes som artikel 24a:

"Artikel 24a

Revision

Efter at have modtaget rapporter om fjerndetektion i overensstemmelse med artikel 20, stk. 3, fra mindst fem medlemsstater vurderer Kommissionen effektiviteten af fjerndetektion i overensstemmelse med artikel 9a."

19) Bilag II, III, IV og V ændres i overensstemmelse med bilag II til nærværende direktiv.

Artikel 3

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den [INDSÆT VENLIGST DATOEN: 3 år efter dette direktivs ikrafttræden]. De meddeler straks Kommissionen teksten til disse love og bestemmelser.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. Medlemsstaterne fastsætter de nærmere regler for henvisningen.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale love og bestemmelser, som de vedtager på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 4

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 5

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

BILAG I

I bilag I, III og IV til direktiv 2014/45/EU foretages følgende ændringer:

(1) Bilag I ændres således:

a) Punkt 1, andet afsnit, affattes således:

"Prøvningen skal mindst omfatte de i skemaet i nedenstående punkt 3 anførte punkter, forudsat at disse systemer og komponenter er monteret på køretøjet. Kontrollen kan også omfatte en verifikation af, om det relevante køretøjs dele og komponenter svarer til de respektive krav vedrørende sikkerheds- og miljømæssige karakteristika, som var gældende på tidspunktet for godkendelse eller, hvis relevant, på tidspunktet for eftermontering."

b) I punkt 2 tilføjes følgende nummer:

"10) ADAS og andre sikkerhedsrelaterede systemer."

c) I punkt 3 foretages følgende ændringer:

i) Overskriften og indledningen affattes således:

"3. PRØVNINGENS INDHOLD OG METODER, ÅRSAGER TIL, AT KØRETØJET IKKE GODKENDES, OG VURDERING AF MANGLER VED KØRETØJER

Prøvningen skal mindst omfatte de punkter og benytte de minimumsstandarder og -metoder, der er anført i tabellen i dette punkt.

Køretøjets komponenter og system skal inspiceres visuelt eller ved hjælp af den elektroniske grænseflade eller begge, hvor det er relevant, med anvendelse af følgende inspektionskriterier:

- a) inspektionen af monteringen omfatter en vurdering af eventuelle relevante diagnosefejlkode stillet til rådighed af køretøjsfabrikanterne i overensstemmelse med artikel 4, stk. 5) og 6), og en undersøgelse af, om de monterede systemer og komponenter f.eks. stemmer overens med følgende:
 - den angivne konstruktion, den angivne fastgørelse / det angivne nummer, det specificerede kredsløb og den påkrævede mærkning
 - den gyldige softwareversion, herunder integritetsfunktion
- b) inspektionen af stand omfatter en undersøgelse af, om de monterede systemer og komponenter f.eks.:
 - er beskadigede, tærede eller forældede
 - er korrekt fastgjort, sikret, samlet og ført
 - fungerer uhindret og let
 - angiver en fejl via fejlindikatorlampen eller i givet fald via egenmålingssystemet (OBM)
 - klar til at blive inspiceret (OBD-systemets driftsparaethed)
- c) inspektionen af funktionen omfatter en undersøgelse af aktivering og/eller aktivering, herunder med pedaler, håndtag, afbrydere eller betjeningsanordninger, som udløser en handling, og med de elektronisk kontrollerede systemer og komponenter, f.eks. aktuatorer, for at sikre, at de fungerer korrekt, hvad angår timing og funktion
- d) inspektionen af ydeevnen og effektiviteten er en metrologisk inspektion af en komponent eller et system for overholdelse eller opnåelse af specificerede grænseværdier, hvilket også kan omfatte beregning, f.eks.:
 - afprøvning af bremses på et bremsefelt og beregning af effektivitet
 - aktivering af et sikkerhedssystem og evaluering af sensorværdier og/eller måling af ydeevne med eksternt prøvningsudstyr.

Hvad angår de systemer og komponenter, der skal kontrolleres for hvert køretøj, foretages en individuel vurdering af manglerne i overensstemmelse med de kriterier, der er fastsat i tabellen i dette punkt.

Mangler, der ikke er anført i dette bilag, vurderes i forhold til de risici, de udgør for trafiksikkerheden eller miljøet."

ia) I tabellen indsættes følgende som punkt 0.3:

"

0.3. Køretøj under igangværende tilbagekaldelseskampagne (X) ²	Medlemsstaterne kan kontrollere det køretøj, der er genstand for en igangværende tilbagekaldelseskampagne, hvis de har konstateret, at de mangler, der ligger til grund for kampagnen:	a) Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. b) Udgør en umiddelbar fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.		X	X
---	--	--	--	---	---

"

ii) I tabellen affattes punkt 1.1.3 til 1.1.6 således:

"

1.1.3. Vakuumpumpe eller kompressor og beholdere	<p>Visuel inspektion af komponenterne under normalt arbejdstryk. Kontrollér, hvor lang tid det tager vakuumpumpe eller lufttrykket at nå et sikkert arbejdstryk, og kontrollér funktionen af alarmanordningen, flervejssikkerhedsventilen og overtryksventilen.</p> <p>Aktivering af bremsen indebærer, at bremsepedalen/-håndtaget trykkes ned, hvilket muliggør, at bremseenhederne påvirkes med den fulde strøm af bremsepåvirkningstryk ved luft/væske.</p>	a) Utilstrækkeligt lufttryk/vakuumpumpe til at aktivere bremsen mindst fire gange, efter at alarmanordningen har givet signal (eller trykmåleren er uden for det sikre område).		X	
		Mindst to gange, efter at alarmanordningen har givet signal (eller trykmåleren er uden for det sikre område).			X
		b) Tid til opnåelse af sikkert arbejdstryk er længere, end kravene tillader ¹ .		X	
		c) Flervejssikkerhedsventil eller overtryksventil virker ikke.		X	
		d) Lækager, der bevirker et mærkbart trykfald, eller hørlig luftudsivning. Lækager, der bevirker et kritisk trykfald.		X	X
e) Ydre beskadigelse, som kan forventes at påvirke bremseapparatets funktion. Nødbremsevirkning ikke opfyldt.		X	X		
1.1.4. Alarmanordning ved for lavt tryk	Funktionel kontrol.	Alarmanordningen virker ikke korrekt eller er defekt.	X		
		Lavt tryk angives ikke.		X	
1.1.5. Håndaktiveret bremseventil	<p>Visuel inspektion af komponenterne under aktivering af bremseapparatet.</p>	a) Betjeningsanordning revnet, beskadiget eller for slidt.		X	
		b) Betjeningsanordning utilstrækkeligt fastgjort på ventil eller ventil utilstrækkeligt fastgjort.		X	
		c) Løse tilslutninger, defekt fastgørelse eller utætheder i systemet.		X	
		d) Utilfredsstillende funktion.		X	

1.1.6. Parkeringsbremse, bremseudløser, betjeningsarm, parkeringsbremsetandkrans, elektrisk aktiveret parkeringsbremse, parkeringsbremse på fire hjul	Visuel inspektion af komponenterne under aktivering af bremseapparatet suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.	a) Tandkransen spærrer ikke tilstrækkeligt.		X	
		b) Slid på betjeningsarmens aksel eller spærreanordningen.	X		
		For stort slid.		X	
		c) For stor vandring i betjeningsarmen som tegn på forkert justering.		X	
		d) System eller komponenter mangler.		X	
		e) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X	
		f) Forkert softwareversion eller -integritet.		X	
		g) Ledningsnet beskadiget.		X	
		h) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		i) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade.	X		
Påvirker ikke driftens sikkerhed.					
Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.	X				
Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.			X		
		j) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis:	X		
		k) Anden fejl.	X		
	Påvirker ikke driftens sikkerhed.				
	Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.	X			
		Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.		X	

"

iii) I tabellen affattes punkt 1.1.13 således:

"

1.1.13. Bremsbakker og -klodser	Visuel inspektion.	a) Bakke eller klods for slidt (minimumsmærke nået).		X	
		Bakke eller klods for slidt (minimumsmærke ikke synligt).			X
		b) Bakke eller klods tilsmudset (olie, fedt osv.). Bremssevne påvirkes.		X	X
		c) Bakke eller klods mangler eller er monteret forkert eller er tydeligvis af en forkert type.			X
		d) Slidindikatorens elektriske system er afbrudt eller beskadiget.	X		

"

iv) I tabellen affattes punkt 1.1.18 således:

"

1.1.18. Justeringsanordninger og indikatorer	Visuel inspektion af komponenterne under aktivering af bremseapparatet, hvis muligt.	a) Justeringsanordning beskadiget, har sat sig fast eller bevæger sig unormalt, har stærkt slid eller er forkert justeret.		X	
		b) Justeringsanordning defekt.		X	
		c) Monteret eller udskiftet forkert.		X	

"

v) I tabellen affattes punkt 1.1.19 således:

"

<p>1.1.19. Retarder-system (hvis monteret eller påbudt)</p> <p>Beskrivelse: Et yderligere bremsesystem, som kan fortsætte med at bremse i længere tid uden væsentlig reduktion af bremseevnen, f.eks. i overensstemmelse med UNECE-R 13 og forordning (EU) 2019/2144.</p>	<p>Visuel inspektion (om muligt med retarderbremser aktiveret og ikke aktiveret), suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p>	a) System eller komponenter mangler (f.eks. løs forbindelse eller montering).		X	
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X	
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X	
		d) Ledningsnet beskadiget.		X	
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed.	X		
		Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.		X	X
		Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.			
g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis:			X		
h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed.	X				
Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.		X			
Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.				X	

"

vi) I tabellen erstattes punkt 1.1.23 af følgende punkt 1.1.23 til 1.1.25:

"

1.1.23. Påløbsbremse	Visuel inspektion og aktivering.	a) Fungerer ikke korrekt, f.eks. hvis slaget fra trækstangen overstiger 2/3 af det samlede udslag.		X		
		b) Løsrivelseskabel defekt eller mangler.		X		
1.1.24 Stabilisering af påhængskøretøj (hvis en sådan er monteret) (X) ² Beskrivelse: Med selektiv bremsning af påhængskøretøjet ved hjælp af driftsbremserne stabiliseres hele vogntoget.	Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.	a) System eller komponenter mangler.		X		
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X		
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X		
		d) Ledningsnet beskadiget.		X		
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X		
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X	X
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis.		X		

		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X	X	X
1.1.25 Busstopbremse (hvis en sådan er monteret) (X) ²	Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed. Beskrivelse: Systemet sikrer udøvelse af bremsetryk ved stilstand, uafhængigt af aktivering af bremsepedalen. Bussen kan først begynde at bevæge sig, når dørene er lukket.	a) System eller komponenter mangler.		X	
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X	
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X	
		d) Ledningsnet beskadiget.		X	
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X	X	X
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis.		X	
		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X	X	X

"

vii) I tabellen affattes punkt 1.2.1 og 1.2.2 således:

"

1.2.1. Præstationer	<p>Bremserne aktiveres gradvist op til maksimal bremsekraft under afprøvning på et bremsefelt, eller såfremt dette ikke er muligt, under en testkørsel på vej.</p> <p>Det skal om muligt sikres, at de mekaniske driftsbremser kontrolleres uden indblanding fra/sammenblanding med regenerativ bremsning eller anden kontinuerlig bremsning.</p>	a) Utilstrækkelig bremsevirkning på et eller flere hjul.		X	
		Ingen bremsevirkning på et eller flere hjul.			X
		b) Bremsevirkning på et hjul er mindre end 70 % af den højeste registrerede bremsevirkning på et andet hjul på samme aksel. Eller køretøjet afviger ved bremseprøve på vej stærkt fra sin kurs under opbremsningen.		X	
		Bremsevirkning på et hjul er mindre end 50 % af den højeste registrerede bremsevirkning på det andet hjul på samme aksel, for styrende akslers vedkommende.			X
		c) Bremsevirkning ikke gradvis (hug).		X	
		d) Funktionstid unormalt lang på et givet hjul.		X	
		e) Kraftige udsving i bremsevirkningen under hver hele hjulomdrejning. Der opstår stærke vibrationer ved driftbremsens pedal/håndtag eller ved rettet ved bremseprøve på vej.		X	

<p>1.2.2. Bremsvirkning</p>	<p>Prøvning på et bremsefelt, eller såfremt et sådant ikke kan anvendes af tekniske årsager under en prøvekørsel på vej ved anvendelse af en registrerende decelerationsmåler at fastlægge bremsekoefficienten i forhold til</p> <p>a) den højeste tilladte masse eller,</p> <p>b) når det drejer sig om sættevogne, til summen af det tilladte akseltryk, eller</p> <p>c) til referenceværdier.</p> <p>Køretøjer eller et påhængskøretøj med en tilladt totalvægt på over 3,5 ton skal afprøves i henhold til ISO-standard 21069 eller tilsvarende metoder.</p> <p>For køretøjer, som ikke afprøves i henhold til ISO-standard 21069 eller tilsvarende metoder, skal der minimum foretages en meningsfuld bremseprøve, hvis minimumsbremsevirkningen ikke opnås.</p> <p>Der foretages en meningsfuld bremseprøve, hvis bremsevirkningen ligger under de i punkt 1.2.2 eller 1.3.2 eller 1.4.2 foreskrevne værdier for driftsbremse, nødbremse eller parkeringsbremse, men alle følgende betingelser er opfyldt:</p> <ul style="list-style-type: none"> — bremsesystemet er i god stand uden åbenlyse defekter — hjulene på alle aksler blokerer, fordi dækkenes vejgreb på bremsefeltets overflade under bremseprøven blev opbrugt; hvis hjulene på visse aksler ikke blokerer, kan det med sikkerhed konkluderes, at de værdier for bremsevirkning, der er beskrevet i 1.2.2 eller 1.3.2 eller 1.4.2, vil blive opnået, når køretøjet er lastet 	<p>Følgende minimumsbremsevirkninger opnås ikke ⁽¹⁾:</p> <p>1. Køretøjer, der er registreret første gang efter 1.1.2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Klasse M₁: 58 % — Klasse M₂ og M₃: 50 % — Klasse N₁ 50 % — Klasse N₂ og N₃: 50 % — Klasse O₂, O₃ og O₄: <ul style="list-style-type: none"> — for sættevogne: 45 % ⁽²⁾ — for påhængskøretøjer med trækstang: 50 % <p>2. Køretøjer, der er registreret første gang før 1.1.2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Klasse M₁, M₂ og M₃: 50 % ⁽³⁾ — Klasse N₁ 45 % — Klasse N₂ og N₃: 43 % ⁽⁴⁾ — Klasse O₂, O₃ og O₄: 40 % ⁽⁵⁾ <p>3. Andre klasser</p> <p>Klasse L (begge bremsere):</p> <ul style="list-style-type: none"> — Klasse L1e: 42 % — Klasse L2e, L6e: 40 % — Klasse L3e: 50 % — Klasse L4e: 46 % — Klasse L5e og L7e: 44 % <p>Klasse L (baghjulsbremse): alle klasser: 25 % af køretøjets samlede masse</p> <p>Klasse T: 40 %</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
-----------------------------	---	---	----------	----------	----------

	<p>— inspektørens aktivering af bremsen skal altid være proportionel med det aktuelle tryk på akslen.</p> <p>Oplysninger om systemværdier kan hentes ved hjælp af køretøjets elektroniske grænseflade.</p> <p>Testkørsler på vej bør udføres under tørre vejrforhold på en flad, lige strækning. I tilfælde af prøvning af køretøjer i klasse T på vej eller på et bremsefelt, hvor minimumsbremsevirkningen ikke opnås, skal der som minimum foretages en meningsfuld bremseprøve.</p> <p>For alle bremseprøvemetoder påvises bremsevirkningen i lastet eller delvis lastet tilstand i tilfælde af tvivl.</p>	Mindre end 50 % af de ovennævnte værdier er opnået.			X
--	--	---	--	--	---

"

viii) I tabellen affattes punkt 1.3.1 således:

"

1.3.1. Præstationer	<p>Anvend den metode, der er beskrevet under punkt 1.2.1., hvis nødbremsesystemet er et separat system i forhold til driftsbremsesystemet.</p> <p>Det skal om muligt sikres, at de mekaniske bremses inspiceres uden indblanding fra/sammenblanding med regenerativ bremsning eller anden kontinuerlig bremsning.</p>	a) Utilstrækkelig bremsevirkning på et eller flere hjul.		X	
		Ingen bremsevirkning på et eller flere hjul.			X
		b) Bremsevirkning på et hjul er mindre end 70 % af den højeste registrerede bremsevirkning på et andet hjul på samme aksel. Eller køretøjet afviger ved bremseprøve på vej stærkt fra sin kurs under opbremsningen.		X	
		Bremsevirkning på et hjul er mindre end 50 % af den højeste registrerede bremsevirkning på det andet hjul på samme aksel, for styrende akslers vedkommende.			X
		c) Bremsevirkning ikke gradvis (hug).		X	

"

ix) I tabellen affattes punkt 1.4.1 således:

"

1.4.1. Præstationer	Aktiver bremsen under afprøvning på et bremsefelt eller ved afprøvning på vej.	Bremsen virker ikke på den ene side, eller ved bremseprøve på vej afviger køretøjet stærkt fra sin kurs under opbremsningen. Mindre end 50 % af de i punkt 1.4.2. nævnte bremsevirkningsværdier er opnået i forhold til køretøjets masse under prøvning.		X	X
---------------------	--	---	--	---	---

"

x) I tabellen affattes punkt 1.5 således:

"

1.5. Retarders ydeevne	Visuel inspektion, og afprøv om muligt, om systemet virker, dvs. ved afprøvning på vej.	a) Fejlindikatorlampen giver signal om en fejl.		X	
		b) Systemet virker ikke.		X	

"

xi) I tabellen affattes punkt 1.6 således:

"

<p>1.6. Antiblokeringsystem (ABS)</p> <p>Beskrivelse: Systemet forhindrer automatisk blokering af hjulene under bremsning ved hjælp af selektiv reduktion af bremskraften på hjulene, f.eks. i overensstemmelse med UNECE-R 13 og forordning (EU) 2019/2144.</p>	<p>Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p>	a) System eller komponenter mangler.		X	
		b) System eller komponenter (f.eks. hjulhastighedssensor) er beskadigede.		X	
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X	
		d) Ledningsnet beskadiget.		X	
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X	X	X
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis.		X	
		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X	X	X

"

xii) I tabellen affattes punkt 1.7 således:

"

<p>1.7 Elektronisk bremsesystem</p> <p>Beskrivelse: En bremsepedalsensor og/eller tryksensor registrerer anmodningen om bremsning og beregner den optimale bremsekraft for hvert hjul, således at alle hjulbremses aktiveres på optimal vis.</p>	<p>Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed, eller suppleret af prøvning på vej.</p>	a) System eller komponenter mangler.		X		
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X		
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X		
		d) Ledningsnet beskadiget.		X		
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X		
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X	X
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis.		X		
		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X	X
<p>1.7.1. Elektrisk regenerativ bremsning</p>	<p>Visuel inspektion af indikatoren for elektrisk regenerativ bremsning og, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed, ved anvendelse af den elektroniske grænseflade eller ved prøvning på vej.</p>	a) Advarselsanordning giver signal om en fejl.		X		
		b) Systemet nedbremser ikke køretøjet mærkbart (undtagen, når batteriet er fuldt opladet), eller ladeindikatoren (hvis en sådan er monteret) viser ikke "oplader", når regenerativ bremsning er aktiveret.		X		
		c) Køretøjets elektroniske grænseflade giver signal om en fejl.		X		
		d) Køretøjets elektroniske grænseflade giver signal om en fejl.		X		

"

xii) I tabellen affattes punkt 2.2.2 således:

"

<p>2.2.2. Ratsøjle og styredæmpere, herunder elektroniske dæmpere</p> <p>Beskrivelse af elektronisk dæmpning: Styretøjsdæmperen kontrolleres elektronisk.</p> <p>Skub og træk i rattet i lige linje med ratsøjlen, og skub rattet/styret i forskellige retninger i rette vinkler i forhold til ratsøjlen/gaflerne, når køretøjet står over en grav eller på en lift med vægten hvilende på hjulene.</p> <p>Visuel inspektion af slør og fleksible samlingers eller karanleds tilstand suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p>	a) For stor vandring op eller ned i midten af rattet.		X	
	b) For stor vandring i toppen af ratsøjlen radiært fra ratsøjlen akse.		X	
	c) Forbindelsesslanger i forringet tilstand.		X	
	d) Fastgørelse defekt. Meget alvorlig risiko for at ville løsnes.		X	X
	e) Uforsvarlig ændring ³ .			X
	f) System eller komponenter mangler.		X	
	g) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X	
	h) Forkert softwareversion eller -integritet.		X	
	i) Ledningsnet beskadiget.		X	
	j) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	

		k) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed.	X		
		Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.		X	
		Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.			X
		l) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis, Styreevne påvirkes.		X	
		m) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed.	X		
		Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.		X	
		Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.			X

"

xiii) I tabellen erstattes punkt 2.6 af følgende punkt 2.6 til 2.8:

"

<p>2.6. Elektronisk servostyring (EPS), herunder variabelt styreforhold.</p> <p>Beskrivelse: Støtten til styring genereres af en elektrisk motor.</p> <p>Beskrivelse af variabelt styreforhold: Systemet varierer styretøjets udvekslingsforhold afhængigt af kørselssituationen.</p>	<p>Visuel inspektion og kontrol af overensstemmelse mellem rattets vinkel og hjulenes vinkel, når motoren startes og slukkes, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p>	a) System eller komponenter mangler.		X	
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X	
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X	
		d) Ledningsnet beskadiget.		X	
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed.	X		
		Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.		X	
Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.			X		
g) System eller komponenter virker ikke (f.eks. at servoforstærkningen virker ikke) eller virker ikke på plausibel vis (f.eks. manglende overensstemmelse			X		

		mellem rattets vinkel og hjulenes vinkel). Styreevne påvirkes.			X
		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X	X	X
2.7 Elektronisk firehjulsstyring (hvis en sådan er monteret) Beskrivelse: Der er styring på to aksler, med en styrevinkel på over 3° på alle styrede hjul, f.eks. i overensstemmelse med UNECE-R 79 og forordning (EU) 2019/2144.	Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.	a) System eller komponenter mangler.		X	
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X	
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X	
		d) Ledningsnet beskadiget.		X	
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X	X	X
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis: Styreevne påvirkes.		X	X
		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X	X	X
2.8 Elektronisk kontrolleret styrende og følgende aksel (hvis en sådan er monteret) (X) ² Beskrivelse: De medstyrende aksler er yderligere aksler med elektronisk kontrolleret styring.	Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.	a) System eller komponenter mangler.		X	
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X	
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X	

Styrekraften genereres af en hydraulisk pump eller af den sideværts kraft på hjulene.		d) Ledningsnet beskadiget.		X		
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X		
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X	X
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis: Styreevne påvirkes.		X		X
		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X	X

"

xiiia) I tabellen affattes punkt 3.1 således:

"

<p>3.1. Synsfelt, herunder indirekte synsfelt via kameramonitor (hvis en sådan er monteret)</p> <p>Beskrivelse af kameramonitor: Systemet genererer som minimum en del af det indirekte synsfelt med en kombination af kameraer (f.eks. i overensstemmelse med UNECE-R 46).</p>	<p>Visuel inspektion fra førersædet suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p>	<p>a) Hindring inden for førerens synsfelt, som i væsentlig grad påvirker dennes udsyn foran eller til siderne (uden for området, der rengøres af forrudeviskere). Udsynet hæmmes inden for området, der rengøres af forrudeviskere, eller udvendige spejle ikke synlige.</p>	X		
		b) System eller komponenter mangler.		X	
		c) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X	
		d) Forkert softwareversion eller -integritet.		X	
		e) Ledningsnet beskadiget.		X	
		f) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		g) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X
		h) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis.		X	
		i) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X

xiv) I tabellen affattes punkt 4.1.1, 4.1.2 og 4.1.3 således:

"

<p>4.1.1. Tilstand og virkemåde</p> <p>Herunder funktioner som statisk kurvelys, fjernlysassistent, adaptive forlygte og dynamiske kurvelys.</p> <p>Beskrivelse af kurvelys: Under kørsel i sving aktiveres en ekstra forlygte. Virker ved op til 40 km/h, f.eks. i overensstemmelse med UNECE-R 48 eller UNECE-R 119.</p> <p>Beskrivelse af fjernlysassistent: Systemet aktiverer og deaktiverer automatisk fjernlyset afhængigt af kørselssituationen og lysforholdene.</p> <p>Beskrivelse af adaptive forlygte: Belysningen af det omgivende vejareal og/eller den direkte belysning af trafikanter i fareområdet foran køretøjet optimeres ved hjælp af dynamisk tilpasning af lyskeglerne.</p> <p>Beskrivelse af dynamisk kurvelys: Ved kørsel i sving og afhængigt af styrevinklen drejes lyskeglen, og/eller en yderligere forlygte aktiveres, f.eks. i overensstemmelse med UNECE-R 48, UNECE-R 98, UNECE-R 112 eller UNECE-R 123.</p>	<p>Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p>	<p>a) Lyskilde defekt eller mangler.</p> <p>Arrangementer med flere lyskilder (i tilfælde af LED: op til 1/3 virker ikke).</p> <p>Udsyn påvirkes i alvorlig grad (enkelt lyskilde eller, i tilfælde af LED, færre end 2/3 virker).</p> <p>b) Lygte (parabol og glas) lidt defekt.</p> <p>Lygte (parabol og glas) svært defekte eller mangler.</p> <p>c) Lygte ikke forsvarligt fastgjort.</p> <p>d) System eller komponenter mangler.</p> <p>e) Beskadiget system eller komponenter beskadiget.</p> <p>f) Forkert softwareversion eller -integritet.</p> <p>g) Ledningsnet beskadiget.</p> <p>h) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.</p> <p>i) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade.</p> <p>Påvirker ikke driftens sikkerhed.</p> <p>Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.</p> <p>Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.</p> <p>j) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis.</p> <p>k) Anden fejl.</p> <p>Påvirker ikke driftens sikkerhed.</p> <p>Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.</p> <p>Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>
--	---	---	--	--	--

4.1.2. Indstilling	Undersøg hver forlygtes horisontale og vertikale lysstråle ved nærllys ved hjælp af et lygteindstillingsapparat.	<p>a) Forlygtes lysstråle overholder ikke de fastsatte grænseværdier i kravene¹. Hvis der ikke er specifikke krav, anvendes følgende referenceværdier, hvor h er forlygtens højde (det lavest punkt på den lysemitterende flade):</p> <p>i) Klasse M, N:</p> <ul style="list-style-type: none"> — $h \leq 0,8\text{m}$: øvre grænse -0,5 %; nedre grænse -2,5 % — $0,8 < h \leq 1\text{m}$: øvre grænse -0,5 %; nedre grænse -3 % — $h > 1\text{m}$: øvre grænse -1 % nedre grænse -3 % — $h > 1,2\text{ m}$, klasse N3G (terrængående): øvre grænse -1,5 %; nedre grænse -3,5 % <p>ii) Klasse L(Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 3/2014):</p> <ul style="list-style-type: none"> — øvre grænse -0,5 % — $h \leq 0,8\text{m}$: nedre grænse -2,5 %; — $h > 0,8\text{m}$: nedre grænse -3,0 % (-2,5 % for klasse L3e) <p>iii) Klasse T:</p> <ul style="list-style-type: none"> — øvre grænse -0,5 % — $h \leq 1,2\text{m}$: nedre grænse -4 % — $h > 1,2\text{m}$: nedre grænse -6 % 	X		
4.1.3. Afbrydere	Visuel inspektion og aktivering.	<p>a) Afbryder virker ikke i overensstemmelse med kravene¹ (Antal forlygter der tænder samtidig).</p> <p>Forlygternes maksimalt tilladte lysstyrke overskrides.</p>	X	X	
		b) Betjeningsanordnings funktion forringet.		X	

"

xv) I tabellen affattes punkt 4.1.5 således:

"

4.1.5. Automatisk og manuel indstillingsanordning (hvis påbudt)	Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.	a) System eller komponenter mangler.		X	
Beskrivelse af automatisk og manuel indstillingsanordning: Afhængigt af last og (valgfrit) hældningsvinkel regulerer systemet forlygternes lodrette indstilling, f.eks. i overensstemmelse med UNECE-R 121.		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X	
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X	
		d) Ledningsnet beskadiget.		X	
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X	X	X
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis.		X	
		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X	X	X
		i) Anordning kan ikke betjenes fra førersædet.		X	

"

xvi) I tabellen affattes punkt 4.2.1 og 4.2.2 således:

"

4.2.1. Tilstand og virkemåde	Visuel inspektion og aktivering.	a) Lyskilde defekt eller mangler. Arrangementer med flere lyskilder (i tilfælde af LED: op til 1/3 virker ikke); en af flere sideværts orienterede lyskilder er defekte. Ved en enkelt lyskilde; for LED: færre end 2/3 virker. To eller flere sideværts orienterede lyskilder er defekte.	X	X	
		b) Defekt glas.		X	
		c) Lygte ikke forsvarligt fastgjort. Meget alvorlig risiko for, at den falder af.	X		
				X	
4.2.2. Afbrydere	Visuel inspektion og aktivering.	a) Afbryder virker ikke i overensstemmelse med kravene ¹ .		X	
		Baglygter samt sidemarkeringslygter kan afbrydes, når forlygter er tændt.		X	
		b) Betjeningsanordnings funktion forringet.		X	
4.2.2.1 Automatisk lyskontrol (hvis en sådan er påbudt) Beskrivelse: Afhængigt af lysstyrken i omgivelser tænder og slukke systemet automatisk nærlyset.	Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.	a) System eller komponenter mangler.		X	
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X	
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X	
		d) Ledningsnet beskadiget.		X	

		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X	X	X
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis.		X	
		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X	X	X

"

xvii) I tabellen affattes punkt 4.3.1 og 4.3.2 således:

"

4.3.1. Tilstand og virkemåde	Visuel inspektion og aktivering.	a) Lyskilde defekt eller mangler. Arrangementer med flere lyskilder; for LED: op til 1/3 virker ikke. Ved en enkelt lyskilde: for LED: færre end 2/3 virker. Ingen lyskilde fungerer.	X	X	X
		b) Lettere defekt glas (det udsendte lys påvirkes ikke). Stærkt defekt glas (det udsendte lys påvirkes).	X	X	
		c) Lygte ikke forsvarligt fastgjort. Meget alvorlig risiko for, at den falder af.	X	X	
4.3.2. Afbrydere	Visuel inspektion og aktivering.	a) Afbryder virker ikke i overensstemmelse med kravene ¹ . Forsinket tænding. Virker slet ikke.	X	X	X
		b) Betjeningsanordnings funktion forringet.		X	

"

xviii) I tabellen affattes punkt 4.4.1 således:

"

4.4.1. Tilstand og virkemåde	Visuel inspektion og aktivering.	a) Lyskilde defekt eller mangler. Flere lyskilder (for LED: op til 1/3 virker ikke). Ved en enkelt lyskilde: for LED: færre end 2/3 virker. Ingen lyskilde fungerer.	X	X	X
		b) Lettere defekt glas (det udsendte lys påvirkes ikke). Stærkt defekt glas (det udsendte lys påvirkes).	X	X	
		c) Lygte ikke forsvarligt fastgjort. Meget alvorlig risiko for, at den falder af.	X	X	

"

xix) I tabellen affattes punkt 4.5.1 således:

4.5.1. Tilstand og virkemåde	Visuel inspektion og aktivering.	a) Lyskilde defekt eller mangler. Flere lyskilder (for LED: op til 1/3 virker ikke). Ved en enkelt lyskilde: for LED: færre end 2/3 virker.	X		X
		b) Lettere defekt glas (det udsendte lys påvirkes ikke). Stærkt defekt glas (det udsendte lys påvirkes).	X		X
		c) Lygte ikke forsvarligt fastgjort. Meget alvorlig risiko for, at den falder af eller blænder modkørende trafik.	X		X

"

xx) I tabellen affattes punkt 4.6.1 således:

"

4.6.1. Tilstand og virkemåde	Visuel inspektion og aktivering.	a) Lyskilde defekt eller mangler. Flere lyskilder (for LED: op til 1/3 virker ikke). Ved en enkelt lyskilde: for LED: færre end 2/3 virker.	X		X
		b) Glas defekt.	X		
		c) Lygte ikke forsvarligt fastgjort. Meget alvorlig risiko for, at den falder af.	X		X

"

xxi) I tabellen affattes punkt 4.7.1 således:

"

4.7.1. Tilstand og virkemåde	Visuel inspektion og aktivering.	a) Lygte kaster lys direkte bagud eller afgiver hvidt lys bagud.	X		
		b) Lyskilde defekt eller mangler. (Arrangementer med flere lyskilder; for LED: op til 1/3 virker ikke). Lyskilde defekt eller mangler. (Arrangementer med en enkelt lyskilde: for LED: færre end 2/3 virker).	X		X
		c) Lygte ikke forsvarligt fastgjort. Meget alvorlig risiko for, at den falder af.	X		X

"

xxii) I tabellen affattes punkt 4.11, første kolonne, titlen, således:

"Ledningsnet (undtagen højspændingsledningsnet)".

xxiia) I tabellen affattes punkt 4.12 således:

"

<p>4.12. Ikke obligatoriske lygter og refleksanordninger, f.eks. eksterne basislysanordninger (X)²</p> <p>Beskrivelse af eksterne basislysanordninger: Systemet tænder/slukker basislysanordningerne (f.eks. blinklygter).</p>	<p>Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p>	a) En lygte/refleksanordning monteret i strid med kravene ¹ . Udsender/reflekterer rødt lys fremad eller hvidt lys bagud.	X			
		b) Lygtefunktion ikke i overensstemmelse med kravene ¹ . Antallet af forlygter, som virker samtidig, gør, at den tilladte lysstyrke overskrides; udsender rødt lys fremad eller hvidt lys bagud.	X		X	
		c) Lygte/refleksanordning ikke forsvarligt fastgjort. Meget alvorlig risiko for, at den falder af.	X		X	
		d) System eller komponenter mangler.			X	
		e) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.			X	
		f) Forkert softwareversion eller -integritet.			X	
		g) Ledningsnet beskadiget.			X	
		h) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.			X	
		i) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X	X
		j) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis.			X	

	k) Anden fejl.			
	Påvirker ikke driftens sikkerhed.	X		
	Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.		X	
	Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.			X

"

xxiii) I tabellen affattes punkt 4.13, første kolonne, titlen, således:

"Batteri(er) (undtagen højspændingsbatteri(er))".

xxiv) Følgende indsættes som punkt 4.14 og 4.15:

"

4.14 Højspændingssystemer					
4.14.1 Elektrisk sikkerhed	Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af køretøjets grænseflade (hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed).	a) Indikator eller køretøjets grænseflade giver signal om en systemfejl.		X	
		b) Forkert softwareversion eller -integritet.		X	
4.14.2. Traktionsbatteriindkapsling	Visuel inspektion.	a) Lidt forringet tilstand. Stærkt forringet tilstand.	X	X	
		b) Defekt fastgørelse. Meget alvorlig risiko for, at den falder af.		X	X
		c) Blokeret ventilationsåbning(er).	X		
4.14.3 genopladeligt energilagringssystem (REESS), traktionsbatteri og batteristyringssystem Beskrivelse: REESS er det genopladelige energilagringssystem, der leverer elektrisk energi til elektrisk fremdrift. REESS-systemet kan sammen med de nødvendige delsystemer omfatte undersystem(er) for fysisk støtte, varmekontrol samt elektronisk kontrol og indkapsling	Visuel inspektion suppleret af anvendelse af køretøjets grænseflade (hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed).	a) Spor af lækage. Lækage (der er dråber).		X	X
		b) Software eller hardware er forkert, eller parathedskoden er ikke aktiv.		X	
4.14.4 Højspændingsledningsnet					
4.14.4.1 Højspændingsledningsnet og -konnektorer	Visuel inspektion af køretøjet, når det står over en grav eller på en lift, herunder også inde i motorrummet og bagagerummet (hvis relevant).	a) Lidt forringet tilstand. Stærkt forringet tilstand. Risiko for kortslutning.	X	X	X
		b) Ledningsnet utilstrækkeligt eller uforsvarligt fastgjort. Fastgørelsesdele sidder løst, berører skarpe kanter, konnektorer kan forventes at blive afbrudt.	X	X	X

		Ledningsnet kan forventes at berøre varme dele, roterende dele eller stel, konnektorer kan forventes at blive afbrudt.			
		c) Overhængende risiko for brand og gnistdannelse.			X
4.14.4.2 Jordledning, herunder fastgørelse	Visuel inspektion og aktivering.	Lidt forringet tilstand. Stærkt forringet tilstand.	X	X	
4.14.4.3 Jordmodstand (X) ²	Måling ved hjælp af ohmmeter	Det er ikke muligt at foretage prøvning. For høj modstand (over 100 Ω (ohm)).	X	X	
4.14.4.4 Ladeindgangsdæksel	Visuel inspektion og aktivering.	Forringet. Mangler.	X	X	
4.14.4.5 Ladeindgang	Visuel inspektion og aktivering.	Forringet. Spor af begyndende smeltning eller lysbuer. Fremmedlegemer eller fugt.	X	X X	
4.14.4.6 Opladningskabel (hvis tilgængeligt)	Visuel inspektion og aktivering.	Forringet.	X		
4.14.5. Elektrisk og elektronisk højspændingsudstyr (X) ²					
4.14.5.1. Elektrisk og elektronisk højspændingsudstyr	Visuel inspektion og anvendelse af køretøjets elektroniske grænseflade.	a) Lidt forringet tilstand. Stærkt forringet tilstand.	X	X	
		b) Fastgørelse defekt.		X	
		c) Udsivning.		X	
4.14.5.2. Drivmotor	Visuel inspektion. Prøvning af systemernes driftsparathed ved hjælp af en anvendelig grænseflade (OBD eller OBM). Måling af potetialudligning, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika.	a) Skjoldet er deformeret eller sidder ikke korrekt eller er beskadiget eller tæret.		X	
		b) Advarselsmærkning mangler eller er ulæselig.		X	
		c) Tilslutning eller ledningsnet usikker eller tæret.		X	
		d) Elektrisk isolation beskadiget eller forringet. Kan forventes at forårsage skade ved kontakt.		X	X
		e) Parathedsfjl ved drivmotoren.		X	

		f) Typegodkendt hardware og software ikke i overensstemmelse med kravene ¹ .		X		
4.14.5.3 Elektroniske omformere, motor og vekselretter	Visuel inspektion.	a) Ikke i overensstemmelse med kravene ¹ .		X		
		b) Utilstrækkeligt sikret.		X		
	Prøvning af systemernes driftsparathed ved hjælp af en anvendelig grænseflade (OBD eller OBM).	c) Beskadigede eller tærede komponenter. Kan forventes at forvolde personskader eller at falde af.	X		X	
		d) Skjold sidder ikke korrekt eller er beskadiget.			X	
	Måling af potetialudligning, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika.	e) Beskadiget eller forringet elektrisk isolering.			X	
		f) Parathed fejl ved omformer- og vekselrettersystemer.			X	
		g) Forkert version af typegodkendt hardware og software.			X	
4.14.6. Isolationsmodstand (X) ²						
4.14.6.1. Isolationsmodstand ved køretøjets ladeindgang og modstand i beskyttelsesjording	Aflæs isolationsmodstand ved hjælp af køretøjets elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.	a) Isolationsmodstanden er ikke i overensstemmelse med kravene eller de forudfastsatte værdier fra køretøjsfabrikanten.		X		
		b) Modstanden i beskyttelsesjordingen er ikke i overensstemmelse med kravene.		X		
4.14.6.2. Isolationsmodstand mellem højspændingssystemet og chassiset	Visuel inspektion. Aflæs isolationsmodstand ved hjælp af køretøjets elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.	a) System til overvågning af isolation giver signal om fejl.		X		
		b) Isolationsmodstandsværdi ikke i overensstemmelse med kravene.		X		
4.14.7. Antistartsystem						

4.14.7.1. Antistartsystem (hvis påbudt)	<p>Visuel inspektion og aktivering, hvis muligt.</p> <p>Funktionel kontrol med verifikation af, at køretøjet ikke kan bevæge sig af sig selv, når opladningskablet er sat i, og der ikke er nogen vægt på førersædet, som svarer til en fører.</p>	Alarmanordning virker ikke korrekt.	X		
<p>4.15 Nødbremsesignal</p> <p>Beskrivelse: Ved kraftig deceleration aktiveres havariblink og/eller yderligere lysflader, og/eller den bagvedkørende trafik advares ved hjælp af blinkende stoplys, f.eks. i overensstemmelse med UNECE-R 48 eller UNECE-R 13.</p>	<p>Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p>	a) System eller komponenter mangler.		X	
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X	
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X	
		d) Ledningsnet beskadiget.		X	
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		<p>f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade.</p> <p>Påvirker ikke driftens sikkerhed.</p> <p>Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.</p> <p>Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.</p>	X	X	X
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis.		X	
<p>h) Anden fejl.</p> <p>Påvirker ikke driftens sikkerhed.</p> <p>Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.</p> <p>Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.</p>	X	X	X		

"

xxv) I tabellen affattes punkt 5.1.3 således:

"

5.1.3. Hjullejer	Visuel inspektion, når køretøjet står over en grav eller på en lift. Hjulslørsmåler kan anvendes og anbefales for køretøjer med en maksimal totalvægt på over 3,5 ton. Vug hjulet, eller påvirk hvert hjul med en vandret kraft, og bemærk, hvor meget hjulet løftes i forhold til stubakslen.	a) For stort slør i et hjulleje. Retningsstabilitet påvirkes; fare for sammenbrud.		X	X
		b) Hjulleje for stramt eller blokeret. Fare for overophedning; fare for sammenbrud.		X	X
		c) Hørlige tegn på slidt eller beskadiget hjulleje.		X	

"

xxvi) I tabellen affattes punkt 5.2.3 således:

"

5.2.3. Dæk	Visuel inspektion af hele dækket ved enten at rotere hjulet, når det er fri fra jorden, og køretøjet står over en grav eller på en lift, eller ved at rulle køretøjet baglæns og forlæns over en grav.	a) Dækstørrelse, belastningsevne, godkendelsesmærke eller hastighedskategori ikke i overensstemmelse med kravene ¹ og påvirker trafiksikkerheden eller miljøpræstationerne i overensstemmelse med forordning (EU) 2024/1257 (emissionstypogodkendelse af komponenter og separate tekniske enheder). Utilstrækkelig belastningsevne eller hastighedskategori i forhold til den faktiske brug; dæk berører andre faste køretøjsdele, og påvirker derved trafiksikkerheden.		X	X
		b) Dæk på samme aksel eller på tvillingehjul har forskellig størrelse.		X	
		c) Dæk på samme aksel er af forskellig type (radialdæk/diagonaldæk).		X	
		d) Enhver alvorlig beskadigelse eller flænge i dæk. Tråd synlig eller beskadiget.		X	X
		e) Dækkets slidindikator bliver synlig. Dækmønsterdybde ikke i overensstemmelse med kravene ¹ .		X	X
		f) Dæk gnider mod andre komponenter (fleksible afskærmningsanordninger). Dæk gnider mod andre komponenter (trafiksikkerheden påvirkes ikke).	X	X	
		g) Regummierede dæk ikke i overensstemmelse med kravene ¹ . Trådbeskyttelseslaget påvirkes.		X	X
		h) Dækket er tydeligvis utilstrækkeligt oppumpet.	X		

<p>5.2.3.1 Advarsel om lavt dæktryk</p> <p>Beskrivelse: Systemet konstaterer tab af dæktryk ved hjælp af integrerede sensorer og/eller utroværdige værdier for hjulhastighed, f.eks. i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/2144 og UNECE-R 141.</p>	<p>Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets fysiske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p>	<p>a) System eller komponenter mangler.</p>		<p>X</p>	
		<p>b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.</p>		<p>X</p>	
		<p>c) Forkert softwareversion eller -integritet.</p>		<p>X</p>	
		<p>d) Ledningsnet beskadiget.</p>		<p>X</p>	
		<p>e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.</p>		<p>X</p>	
		<p>f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
		<p>g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis.</p>		<p>X</p>	
		<p>h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>

"

xxvii) I tabellen affattes punkt 5.3.2 og 5.3.2,1 således:

"

5.3.2 Støddæmpere, herunder elektronisk dæmpning (hvis en sådan er monteret) Beskrivelse: Systemet justerer, afhængigt af kørselssituationen, støddæmpernes udvidelse og sammentrykningfaser.	Visuel inspektion når køretøjet står over en grav eller på en lift eller ved hjælp af specialudstyr, hvis tilgængeligt, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.	a) System eller komponenter mangler.		X	
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X	
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X	
		d) Ledningsnet beskadiget.		X	
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis.		X	
		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X
		i) Utilstrækkelig fastgørelse af støddæmpere til chassis eller aksel. Støddæmper sidder løst.	X		X
		j) Beskadiget støddæmper med tegn på alvorlig utæthed eller defekt.		X	
5.3.2.1. Funktionalitetstest af dæmpning(X) ²	Anvendelse af specialudstyr og sammenligning af forskelle mellem højre og venstre eller på grundlag af køretøjets ageren med hensyn til svingninger og dæmpning.	a) Betydelig forskel mellem højre og venstre.		X	
		b) Oplyste minimumsværdier overholdes ikke.		X	

"

xxviii) I tabellen affattes punkt 5.3.5 således:

"

<p>5.3.5. Luftaffjedring, herunder indstilling af højde (hvis en sådan er monteret)</p> <p>Beskrivelse af indstilling af højde: Systemet ændrer afstanden mellem køretøjets chassis og vejen.</p>	<p>Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p>	a) System eller komponenter mangler.		X	
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X	
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X	
		d) Ledningsnet beskadiget.		X	
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X	X	X
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis.		X	
		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X	X	X
		i) Hørlig udsivning i anordning.		X	

"

xxviii) I tabellen affattes punkt 6.1.3 således:

"

6.1.3. Brændstoftank og -rør (herunder brændstoftank til opvarmning og rør og brintinstallation) Beskrivelse af brintinstallation: Brinten opbevares i køretøjet og anvendes til køretøjets fremdrift, enten ved forbrænding i en forbrændingsmotor eller ved omdannelse i en brændselscelle med en supplerende elektrisk motor.	Visuel inspektion når køretøjet står over en grav, anvendelse af apparat til lækagedetektering, når det drejer sig om LPG/CNG/LNG-systemer suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.	a) Utilstrækkeligt fastgjort tank eller rør, hvilket medfører særlig brandfare.			X
		b) Brændstoflækage eller tankdæksel mangler eller er defekt. Brandfare; for stort udslip af farlige stoffer.		X	X
		c) Slidte rør. Beskadigede rør.	X	X	
		d) Stophane (hvis påbudt) virker ikke korrekt.		X	
		e) Brandrisiko pga.: – brændstoflækage brændstoftank – brændstoftank eller udstødning ikke korrekt afskærmet – motorrummets tilstand.			X
		f) LPG/CNG/LNG-system eller brintsystem ikke i overensstemmelse med kravene; en del af systemet defekt ¹ .			X
		g) System eller komponenter mangler.		X	
		h) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X	
		i) Forkert softwareversion eller -integritet.		X	
		j) Ledningsnet beskadiget.		X	
		k) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		l) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X	X	X
		m) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis.		X	
n) Anden fejl					

		Påvirker ikke driftens sikkerhed.	X		
		Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.		X	
		Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.			X

"

xxviii) I tabellen indsættes følgende som punkt 6.1.10:

"

6.1.10 Stabilisering af glidende led (hvis en sådan er monteret) (X) ² Beskrivelse: Det artikulerede led stabiliseres med dæmpning, afhængigt af køretøjets hastighed, trykket i cylindrene på de artikulerede dæmpere, styretøjet og drejevinklen.	Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.	a) System eller komponenter mangler.		X		
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X		
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X		
		d) Ledningsnet beskadiget.		X		
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X		
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X	X
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis:		X		
		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X	X

"

xxiiivd) I tabellen affattes punkt 7.1.3 således:

"

<p>7.1.3 Sikkerhedsselestrammer og selebegrænser</p> <p>Beskrivelse: I tilfælde af en ulykke strammes sikkerhedsselen til en referenceposition og/eller sikkerhedsselen kraft begrænses elektronisk, og de kræfter, der påvirker personerne, begrænses således, f.eks. i overensstemmelse med UNECE-R 16 eller UNECE-R 94.</p>	<p>Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p>	a) System eller komponenter mangler eller er uegnet til køretøjet.		X	
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X	
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X	
		d) Ledningsnet beskadiget.		X	
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed.	X		
		Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.		X	
		Fare for ombordværende personer.			X
		g) System eller komponenter virker ikke, hvis det er relevant, eller virker ikke på plausibel vis.		X	
h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed.	X				
Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.		X			
Fare for ombordværende personer.			X		

"

xxviii) I tabellen affattes punkt 7.1.5 således:

"

<p>7.1.5. Airbag</p> <p>Beskrivelse: I tilfælde af en ulykke mindsker airbags risikoen for skader ved deres absorberende virkning, f.eks. i overensstemmelse med UNECE-R 12, UNECE-R 14 eller UNECE-R 16.</p>	<p>Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p>	a) Systemer eller komponenter (f.eks. sædesensor) mangler tydeligvis.		X	
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X	
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X	
		d) Ledningsnet beskadiget.		X	
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer.	X		X
		g) Systemer eller komponenter virker tydeligvis ikke (f.eks. fordi de ikke er egnet til køretøjet).		X	
		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer.	X		X

"

xxviiiif) I tabellen udgår punkt 7.1.4 og 7.1.6;

xxix) I tabellen affattes punkt 7.8 således:

"

7.8. Hastighedsmåler (speedometer)	Visuel inspektion eller aktivering eller testkørsel på vej eller ved anvendelse af køretøjets elektroniske grænseflade eller en hvilken som helst kombination af disse.	a) Ikke monteret i overensstemmelse med kravene ¹ . Mangler (hvis påbudt).	X		X
		b) Funktionsduelighed påvirkes. Fungerer overhovedet ikke.	X		X
		c) Kan ikke oplyses tilstrækkeligt. Kan slet ikke oplyses.	X		X

"

xxx) I tabellen affattes punkt 7.9 således:

"

<p>7.9. Fartskraver (hvis monteret/påbudt)</p> <p>Beskrivelse: Et system, som registrerer en førers køretid, pauser og hviletid samt perioder med andet arbejde, f.eks. i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014***</p>	<p>Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p>	a) System eller komponenter mangler (f.eks. plomberinger eller plader) eller er ikke monteret i overensstemmelse med kravene ¹ (f.eks. forældet plade).		X	
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter (f.eks. ulæselig plade).		X	
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X	
		d) Ledningsnet beskadiget.		X	
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X	X	X
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis (f.eks. på grund af indgreb eller manipulation, eller dækstørrelsen ikke er i overensstemmelse med kalibreringsparametrene, eller ukorrekt fastsat hastighed, hvis dette kontrolleres).		X	
		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X	X	X

"

xxxa) I tabellen affattes punkt 7.10 således:

"

<p>7.10. Hastighedsbegrænsende anordning (hvis monteret/påbudt)</p> <p>Beskrivelse: Under kørslen forhindrer systemet overskridelse af en fastsat maksimalhastighed. Relevant, hvis obligatorisk, f.eks. i overensstemmelse med UNECE-R 89 og forordning (EU) 2019/2144.</p>	<p>Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p>	a) System eller komponenter mangler (f.eks. plomberinger eller plader) eller er ikke monteret i overensstemmelse med kravene ¹ .		X		
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X		
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X		
		d) Ledningsnet beskadiget.		X		
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X		
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X	X
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis (f.eks. på grund af indgreb eller manipulation, eller dækstørrelsen ikke er i overensstemmelse med kalibreringsparametrene, eller ukorrekt fastsat hastighed, hvis dette kontrolleres).		X		
		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X	X

"

xxxi) I tabellen affattes punkt 7.11 således:

"

7.11. Kilometertæller, hvis den forefindes	<p>Visuel inspektion og/eller anvendelse af den elektroniske grænseflade (OBD eller OBM).</p> <p>Hvis den tekniske kontrol viser, at kilometertælleren er blevet manipuleret med, skal inspektøren angive dette i synsrapporten som en meddelelse til køretøjets ejer.</p>	Virker tydeligvis ikke.		X	
--	--	-------------------------	--	---	--

"

xxxia) I tabellen affattes punkt 7.12 således:

"

<p>7.12. Elektronisk stabilitetskontrol (ESC) hvis monteret/påbudt</p> <p>Beskrivelse: Systemet stabiliserer køretøjet eller hele vogntoget i kritiske, dynamiske kørselssituationer, f.eks. i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/2144 og UNECE-R 140.</p>	<p>Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p>	a) System eller komponenter (f.eks. hjulhastighedssensorer) mangler.		X	
		b) System eller komponenter (f.eks. hjulhastighedssensorer) er beskadigede.		X	
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X	
		d) Ledningsnet beskadiget.		X	
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed.	X		
		Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.		X	X
g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis.		X			

		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed.	X		
		Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.		X	
		Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.			X

"

xxii) I tabellen affattes punkt 7.13 således:

"

7.13 eCall (hvis monteret, i overensstemmelse med EU's typegodkendelseslovgivning)	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Mindre	Væsentlige	Farlige	
<p>Automatisk eCall</p> <p>Beskrivelse: Systemet udløses automatisk af sensorer i køretøjet eller manuelt; det overfører et minimumdatasæt (EN 15722) via mobilkommunikationsnet og opretter en lydforbindelse på grundlag af (alarm)nummeret mellem køretøjets passagerer og alarmcentralen, i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/758** og Kommissionens delegerede forordning (EU) 2017/79***.</p>	<p>Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p> <p>For eCall-systemer, der anvender ældre mobilnet, som ikke længere er i drift og derfor forårsager fejl i eCall-systemet, må dette ikke være en årsag til svigt.</p>	a) System eller komponenter mangler.		X		
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X		
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X		
		d) Ledningsnet beskadiget.		X		
		e) Advarselsanordning (Fejlindikatorlampen for eCall) giver signal om fejl i systemet.		X		
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer.	X		X	X
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis: – lydkomponenter (f.eks. at køretøjet ikke består ekkotesten).			X	

		h) Anden fejl (f.eks. fejl i mobilkommunikationsudstyr, elektronisk styreenhed eller vedrørende GPS-signal). Påvirker ikke driftens sikkerhed.	X		
		Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.		X	
		Fare for ombordværende personer.			X

"

xxxia) I tabellen indsættes følgende som punkt 7.14:

7.14 – Køretøjets diagnoseforbindelseskonnetor (OBD-port) (hvis en sådan er monteret)	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Mindre	Væsentlige	Farlige
7.14.1 – Køretøjets diagnoseforbindelseskonnetor (OBD-port).	Visuel inspektion, suppleret med brug af elektronisk grænseflade.	a) Grænseflade ikke tilgængelig.		X	
		b) Virker tydeligvis ikke.		X	
		c) Beskadiget system eller komponent.		X	
		d) System eller komponenter mangler.		X	

"

xxxiii) I tabellen affattes punkt 8.1. og 8.2 således:

"

8.1. Støj

8.1.1. Støjdæmpningssystem	For andre køretøjer, subjektiv vurdering (medmindre inspektøren vurderer, at støjniveauet kan være for højt, og der i dette tilfælde foretages en støjtest af et stationært køretøj ved hjælp af en støjmåler).	a) Støjniveau overskrider de tilladte grænser i kravene ¹ .		X	
		b) En del af støjdæmpningssystemet sidder løst, er beskadiget, ukorrekt monteret, mangler eller er tydeligvis ændret på en måde, som ville påvirke støjniveauet negativt. Meget alvorlig risiko for, at den falder af.		X	X

8.2. Udstødning

8.2.1. Emissionskontroludstyr	Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.	a) Emissionskontroludstyr monteret af fabrikanten mangler, er ændret eller er tydeligvis defekt.		X	
		b) Utæthed, som ville påvirke emissionsmåling.		X	
		c) Advarselsanordning virker ikke korrekt, alarmanordning/signallampe virker ikke.		X	
		d) Fejlindikatorlampe aktiveret, advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		e) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade.		X	
		f) Emissionskontrollenhed ændret, hvilket påvirker sikkerheden og/eller miljøet.		X	
		g) Enhver anden kontrollenhed med relevans for emissioner ændret, hvilket påvirker sikkerheden og/eller miljøet.		X	
		h) Tilstedeværelse af elektroniske enhed, der ikke er godkendt af køretøjsfabrikanter eller godkendt ved homologation, og som ændrer signaler til eller fra motor eller forureningskontrollenhed(er).		X	
		i) Aflæsning af egendiagnosesystemet (OBD eller OBM) viser en alvorlig fejl.		X	

<p>8.2.2 Måling af udstødningsemissioner – motorer med styret tænding</p>	<p>Kontrolprocedurer:</p> <p>For køretøjer, som havde en grænse for partikelantal (PN) ved typegodkendelse; Euro VI, Euro 6c og nyere eller for M1 og N1 registreret første gang efter den 31. august 2019 og M2, M3, N2 og N3 registreret første gang efter den 31. december 2013:</p> <p>Måling af partikelantal i overensstemmelse med 8.2.2.1.</p> <p>For alle køretøjer gælder:</p> <p>Prøvning for emission af forurenende luftarter i overensstemmelse med 8.2.2.2.</p> <p>For køretøjer som specificeret i overensstemmelse med gennemførelsesretsakter</p> <p>NO_x-måling af tæthed i overensstemmelse med 8.2.2.3.</p>				
<p>8.2.2.1 Måling af partikelantal</p>	<p>Klargøring af køretøjet:</p> <p>– [præciseres i overensstemmelse med gennemførelsesretsakter]</p> <p>Klargøring af måleinstrument:</p> <p>– Anordningen til måling af PN skal være i tændt tilstand som minimum i den af fabrikanten angivne opvarmningstid.</p> <p>– Med instrumentets egenkontrol [specificeres i overensstemmelse med gennemførelsesretsakter] skal det overvåges, at instrumentet fungerer korrekt under driften, og at der udløses en advarsel eller besked i tilfælde af funktionsfejl.</p> <p>Før hver prøvning kontrolleres det, at prøvetagningssystemet er i god stand, herunder kontrolleres prøvetagningsslangen og sonden for skader.</p> <p>Kontrolprocedure:</p>	<p>Måleresultatet overstiger de grænseværdier, der skal fastsættes i overensstemmelse med gennemførelsesretsakter</p>		<p>X</p>	

	<p>– Partikeltællerens software styrer automatisk instrumentoperatøren gennem prøvningsproceduren.</p> <p>– Sonden anbringes mindst 0,20 m inde i udstødningssystemets afgangsåbning. I berettigede undtagelsestilfælde, hvor det ikke er muligt at tage prøven i den dybde, indsættes sonden mindst 0,05 m. Prøvetagningssonden må ikke berøre udstødningsrørets vægge.</p> <p>– Hvis udstødningssystemet har mere end én afgangsåbning, udføres prøvningen for dem alle. I dette tilfælde anses den højeste målte PN-koncentration, der måles ved udstødningssystemets forskellige afgangsåbninger, for at være køretøjets PN-koncentration.</p> <p>– Køretøjet fungerer [som specificeret i overensstemmelse med gennemførelsesretsakter]. Hvis et køretøjs motor ikke tændes ved statiske betingelser, deaktiverer prøvningsoperatøren start/stopsystemet. For hybrid- og pluginhybridkøretøjer skal forbrændingsmotoren tændes.</p> <p>Når prøvningsproceduren er fuldført, angiver (og lagrer) instrumentet køretøjets PN-koncentration og en "PASS"- eller "FAIL"-meddelelse:</p> <p>– Hvis resultatet er lavere end eller lig med grænseværdien, angiver instrumentet en "PASS"-meddelelse.</p> <p>– Hvis resultatet overstiger grænseværdien, angiver instrumentet en "FAIL"-meddelelse.</p>				
8.2.2.2. Emission af forurenende luftarter	Måling ved hjælp af en udstødningsgasanalysator i overensstemmelse med kravene ¹ .	a) Enten overstiger emissionen af forurenende luft arter de specifikke niveauer, som fabrikanten har angivet,		X	

	Målinger gælder ikke for totaktsmotorer.	<p>b) Eller, såfremt denne oplysning ikke foreligger, overstiger CO-emissionen,</p> <p>i) for køretøjer, der ikke har et avanceret emissionskontrollsystem,</p> <p>— 4,5 % eller</p> <p>— 3,5 %</p> <p>i henhold til tidspunktet for første registrering eller ibrugtagning som angivet i kravene¹.</p> <p>ii) for køretøjer, der har et avanceret emissionskontrollsystem,</p> <p>— med motoren i tomgang: 0,5 %</p> <p>— ved høj tomgangshastighed: 0,3 % eller</p> <p>— med motoren i tomgang: 0,3 % (7)</p> <p>— ved høj tomgangshastighed: 0,2 % eller</p> <p>— med motoren i tomgang: 0,2 % (8)</p> <p>— ved høj tomgangshastighed: 0,1 %</p> <p>i henhold til tidspunktet for første registrering eller ibrugtagning som angivet i kravene¹.</p>		X	
		c) Lambdakoefficient uden for området $1 \pm 0,03$ eller ikke i overensstemmelse med fabrikantens anvisning.		X	

8.2.2.3. NO _x -måling	Klargøring af køretøjet, klarlægning af måleinstrument, kontrol af prøvetagningssystemet og prøvningsprocedure, som specificeres yderligere i gennemførelsesretsakt, som afspejler kontrolomgivelserne for motorer med styret tænding, idet der tages hensyn til eksisterende metoder til måling af gasformige udledninger.	Måleresultatet overstiger de grænser, der skal fastsættes i overensstemmelse med gennemførelsesretsakter.		X	
8.2.3 Måling af udstødningsemissioner – kompressionsmotorer	<p>Kontrolprocedurer:</p> <p>For køretøjer i emissionsklasse Euro 5b og Euro VI og nyere eller for M1 og N1 registreret første gang efter den 31. december 2012 og M2, M3, N2 og N3 registreret for første gang efter den 31. december 2013: Måling af partikelantal (PN-måling) i overensstemmelse med 8.2.3.1.</p> <p>For køretøjer op til emissionsklasse Euro 5a og Euro V: Måling af tæthed i overensstemmelse med 8.2.3.2.</p> <p>For køretøjer udstyret med partikelfiltre eller for køretøjer i klasse M1, der er registreret første gang efter den 2. juli 2007, og i klasse N1, der er registreret for første gang efter den 31. august 2010, og i klasse M2, M3, N2 og N3, der er registreret for første gang efter den 30. september 2008, må medlemsstaterne anvende PN-måling i stedet for måling af tæthed i overensstemmelse med 8.2.3.1.</p> <p>For køretøjer som specificeret i overensstemmelse med gennemførelsesretsakter NO_x-måling af tæthed i overensstemmelse med 8.2.3.3.</p>				
8.2.3.1 Måling af partikelantal	<p>Klargøring af køretøjet: Ved prøvningens begyndelse bør køretøjets motor være:</p> <ul style="list-style-type: none"> – kørt varm, dvs. at motorens kølevæsketemperatur skal være over 60 °C og helst over 70 °C – konditioneret, ved at lade motoren køre med lav tomgang i en periode og/eller ved stationær acceleration op til højst 2 000 omdrejninger pr. minut eller ved kørsel. Den anbefalede samlede konditioneringstid er mindst 300 sekunder. <p>Under prøvningen må køretøjet ikke udføre aktiv regenerering af partikelfilteret. Der kan udføres en hurtig prøvning med en kølevæsketemperatur under 60 °C. Hvis køretøjet imidlertid</p>	<p>Måleresultatet overstiger 250 000 (1/cm³).</p> <p>For køretøjer op til emissionsklasse Euro 5a og Euro V, som er udstyret med partikelfilter, kan medlemsstaterne anvende en grænse på op til 1 000 000 (1/cm³).</p>		X	

ikke består prøvningen, gentages prøvningen, og køretøjet bør opfylde de fastsatte krav til motorens kølevæsketemperatur og konditioneringen.

Klargøring af måleinstrument (som specificeret i afsnit 3, 4 og 5 i Kommissionens henstilling (EU) 2023/688, som vedtaget den 20. marts 2023):

- Instrumentet skal være i tændt tilstand som minimum i den af fabrikanten angivne opvarmningstid.
- Med instrumentets egenkontrol som fastsat i afsnit 5 i Kommissionens henstilling (EU) 2023/688 som vedtaget den 20. marts 2023 skal det overvåges, at instrumentet fungerer korrekt under driften, og at der udløses en advarsel eller besked i tilfælde af funktionsfejl.

Før hver prøvning kontrolleres det, at prøvetagningssystemet er i god stand, herunder kontrolleres prøvetagningsslangen og sonden for skader.

Kontrolprocedure:

- Partikeltællerens software styrer automatisk instrumentoperatøren gennem prøvningsproceduren.
- Sonden anbringes mindst 0,20 m inde i udstødningssystemets afgangsåbning. I berettigede undtagelsestilfælde, hvor det ikke er muligt at tage prøven i den dybde, indsættes sonden mindst 0,05 m. Prøvetagningssonden må ikke berøre udstødningsrørets vægge.
- Hvis udstødningssystemet har mere end én afgangsåbning, udføres prøvningen for dem alle. I dette tilfælde anses den højeste målte PN-koncentration, der måles ved udstødningssystemets forskellige afgangsåbninger, for at være køretøjets PN-koncentration.
- Køretøjets motor kører i lav tomgang. Hvis et køretøjs motor ikke tændes ved statiske betingelser, deaktiverer prøvningsoperatøren start/stopsystemet. For hybrid- og pluginhybridkøretøjer skal forbrændingsmotoren tændes.
- Efter at sonden er blevet indsat i udstødningsrøret, følges følgende trin:

--	--	--	--

	<p>1. En stabiliseringsperiode på mindst 15 sekunder med motoren i tomgang. Forud for stabiliseringsperioden foretages eventuelt 2-3 accelerationer op til højst 2 000 omdrejninger pr. minut.</p> <p>2. Efter stabiliseringsperioden måles PN-koncentrationsemissionerne. Prøvningens varighed er mindst 15 sekunder (samlet målevarighed). Prøvningsresultatet er den gennemsnitlige PN-koncentration i måleperioden. Hvis den målte PN-koncentration overstiger to gange grænsen, kan målingen indstilles umiddelbart, før det afventes, at de 15 sekunder skal udløbe. Prøvningsresultatet rapporteres.</p> <p>Når prøvningsproceduren er fuldført, angiver (og lagrer) instrumentet køretøjets gennemsnitlige PN-koncentration og en "PASS"- eller "FAIL"-meddelelse:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hvis resultatet er lavere end eller lig med grænseværdien, angiver instrumentet en "PASS"-meddelelse. - Hvis resultatet overstiger grænseværdien, angiver instrumentet en "FAIL"-meddelelse. 				
<p>8.2.3.2. Tæthed</p> <p>Køretøjer, der er registreret eller taget i brug inden 1. januar 1980, er undtaget fra dette krav.</p>	<p>Udstødningsskærmens røgtæthed måles ved fri acceleration (ubelastet fra tomgang til tophastighed) i frigear med tilsluttet kobling og, hvis dette er specificeret i henhold til typegodkendelsesregulativet, aflæsning af egendiagnosesystemet (OBD), i henhold til fabrikantens anbefalinger og andre krav.</p> <p>Klargøring af køretøjet:</p> <p>1. Køretøjet kan kontrolleres uden klarlægning, selv om det af sikkerhedsgrunde bør påses, at motoren er varm og i forsvarlig mekanisk stand.</p>	<p>a) For køretøjer, der er registreret eller taget i brug første gang efter den dato, der er angivet i kravene¹, tætheden overstiger det niveau, der er angivet på fabrikationsskiltet på køretøjet.</p>		X	

	<p>2. Krav til klargøring:</p> <p>i) Motoren skal være helt varm, f.eks. skal motoroliens temperatur målt ved hjælp af en sonde i målepindsrøret være mindst 80 °C eller normal driftstemperatur, hvis den er lavere, eller motorblokkens temperatur skal målt ved infrarødt strålingsniveau være på mindst en tilsvarende temperatur. Hvis denne måling ikke er mulig på grund af køretøjets konstruktion, kan motorens normale driftstemperatur konstateres ved hjælp af andre metoder, f.eks. ved at motorventilatoren sætter i gang.</p> <p>ii) Udstødningssystemet renses ved mindst tre frie accelerationscykluser eller ved en tilsvarende metode.</p> <p>Kontrolprocedure:</p> <p>Motoren og eventuel turbolader sættes i tomgang, før hver enkelt fri accelerationscyklus påbegyndes. For dieselmotorer til tunge køretøjer betyder det, at der ventes mindst 10 sekunder, efter at gaspedalen er sluppet.</p> <p>De enkelte frie accelerationscykluser påbegyndes ved, at gaspedalen hurtigt (dvs. på under et sekund) og i én bevægelse, men uden voldsomhed, trædes helt i bund for at opnå maksimal indsprøjtning fra indsprøjtningsspumpen.</p>	<p>b) Hvis disse oplysninger ikke foreligger, eller der i henhold til kravene¹ ikke må anvendes referenceværdier,</p> <p>— indsugningsdieselmotorer: 2,5 m⁻¹, eller</p> <p>— turboladede dieselmotorer: 3,0 m⁻¹, eller</p> <p>— for køretøjer, der er angivet i kravene¹ eller registreret eller taget i brug første gang efter datoen angivet i kravene¹:</p> <p>eller 1,5 m⁻¹ ⁽⁹⁾ eller 0,7 m⁻¹ ⁽⁸⁾.</p>			
--	---	--	--	--	--

<p>Under hver fri accelerationscyklus skal motoren nå tophastigheden eller den hastighed, som producenten har angivet, eller, hvis disse oplysninger ikke foreligger, to tredjedele af tophastigheden, før gaspedalen slippes. Dette kan kontrolleres ved f.eks. at overvåge motorhastigheden eller ved at lade tilstrækkelig tid gå, fra gaspedalen trædes ned, til den slippes. Dette kan kontrolleres ved f.eks. at overvåge motorhastigheden eller ved at lade tilstrækkelig tid gå, fra gaspedalen trædes ned, til den slippes; det vil for køretøjer i kategori M₂, M₃, N₂ og N₃ sige mindst to sekunder.</p> <p>Et køretøj må kun kasseres, hvis det aritmetiske gennemsnit af mindst tre frie accelerationscyklusser ligger over grænseværdien. Dette kan beregnes ved at se bort fra målinger, der afviger betydeligt fra det målte gennemsnit, eller resultatet af andre statistiske beregninger, som tager hensyn til målingernes spredning. Medlemsstaterne kan begrænse antallet af kontrolcyklusser.</p> <p>For at undgå unødvendig kontrol kan medlemsstaterne kassere køretøjer, hvis målte værdier ligger betydeligt over grænseværdien efter mindre end tre frie accelerationscyklusser eller efter rensningscyklusserne. For på samme måde at undgå unødvendig kontrol kan medlemsstaterne godkende køretøjer, hvis målte værdier ligger betydeligt under grænseværdien efter færre end tre frie accelerationscyklusser eller efter rensningscyklusserne.</p>				
--	--	--	--	--

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
8.2.3.3. NO _x -måling	<p>Klargøring af køretøjet:</p> <p>Ved forhold under -10 °C: Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p> <p>Når udendørstemperaturen er -10 °C eller derover: Forud for prøvningen skal køretøjets system til efterbehandling af udstødningen være opvarmet, således at det er i en sådan tilstand, at NO_x-emissioner effektivt kan nedbringes af køretøjets NO_x-begrænsningssystem. Betingelserne for NO_x-begrænsningssystemet præciseres yderligere ved hjælp af gennemførelsesretsakter.</p> <p>Under prøvningen må køretøjet ikke udføre aktiv regenerering af partikelfilteret.</p> <p>Klargøring af måleinstrument:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Anordningen til måling af NO_x-emissioner skal være i tændt tilstand som minimum i den af fabrikanten angivne opvarmningstid. – Med instrumentets egenkontrol, der skal specificeres i overensstemmelse med gennemførelsesretsakter, skal det overvåges, at instrumentet fungerer korrekt under driften, og at der udløses en advarsel eller besked i tilfælde af funktionsfejl. <p>Før hver prøvning kontrolleres det, at prøvetagningssystemet er i god stand, herunder kontrolleres prøvetagningsslangen og sonden for skader.</p> <p>Kontrolprocedure:</p>	Måleresultatet overstiger 40 ppm eller den elektroniske grænseflade viser funktionsfejl.		X	

	<ul style="list-style-type: none"> – NO_x-analyatorens software styrer automatisk instrumentoperatøren gennem prøvningsproceduren. – Sonden anbringes mindst 0,20 m inde i udstødningssystemets afgangsåbning. I berettigede undtagelsestilfælde, hvor det ikke er muligt at tage prøven i den dybde, indsættes sonden mindst 0,05 m. Prøvetagningssonden må ikke berøre udstødningsrørets vægge. – Hvis udstødningssystemet har mere end én afgangsåbning, udføres prøvningen for dem alle. I dette tilfælde anses den højeste målte NO_x-koncentration, der måles ved udstødningssystemets forskellige afgangsåbninger, for at være køretøjets NO_x-koncentration. – Køretøjets motor kører i lav tomgang. – Efter at sonden er blevet indsat i udstødningsrøret, følges følgende trin: En stabiliseringsperiode på mindst 15 sekunder med motoren i tomgang. Efter stabiliseringsperioden måles NO_x-koncentrationsemissionerne. Prøvningens varighed er mindst 15 sekunder (samlet målevarighed). Prøvningsresultatet er den gennemsnitlige NO_x-koncentration i måleperioden. Når prøvningsproceduren er fuldført, angiver (og lagrer) instrumentet køretøjets gennemsnitlige NO_x-koncentration og en "PASS"- eller "FAIL"-meddelelse: – Hvis resultatet er lavere end eller lig med grænseværdien, angiver instrumentet en "PASS"-meddelelse. – Hvis resultatet overstiger grænseværdien, angiver instrumentet en "FAIL"-meddelelse. 				
--	---	--	--	--	--

"

xxiv) I tabellen affattes punkt 8.4.1 således:

"

8.4.1. Væskeudsivning	Visuel inspektion.	En udsivning af anden væske end vand, der er for stor, og som kan forventes at skade miljøet eller udgøre en fare for andre trafikanter. Konstant dråbedannelse, der udgør en meget alvorlig risiko.		X	X
-----------------------	--------------------	---	--	---	---

"

xxxiva) I tabellen affattes punkt 9.11.1 således:

"

9.11.1. Døre, ramper, lifte og knælesystemer, hvis monteret i overensstemmelse med UNECE R107.	Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.	a) System eller komponenter mangler.		X		
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X		
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X		
		d) Ledningsnet beskadiget.		X		
		e) Advarselsanordning(er) giver signal om fejl i systemet.		X		
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer.	X		X	X
		g) System eller komponenter virker ikke, hvis det er relevant, eller virker ikke på plausibel vis.		X		
		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer.	X		X	X
		i) Ikke i overensstemmelse med kravene ¹ .		X		

"

xxxivb) I tabellen indsættes følgende som punkt 9.13:

"

9.13. Alarm- og brandbekæmpelsessystem	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Mindre	Væsentlige	Farlige
9.13.1. Alarmsystem (hvis monteret, i overensstemmelse med EU's typegodkendelseslovgivning)	Visuel inspektion og aktivering (hvor det er relevant) og/eller anvendelse af elektronisk grænseflade.	a) Fungerer overhovedet ikke, fungerer ikke korrekt.		X	
		b) Systemet giver signal om en fejl via den elektroniske grænseflade.		X	
		c) Mangler.		X	
		d) Ikke i overensstemmelse med kravene ¹ .		X	
9.13.2. Brandbekæmpelsessystem (hvis monteret, i overensstemmelse med EU's typegodkendelseslovgivning)	Visuel inspektion og/eller anvendelse af den elektroniske grænseflade.	a) Mangler, aktiveret.		X	
		b) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade.		X	
		c) Ikke i overensstemmelse med kravene ¹ .		X	
		d) Beholder til sporingreagens, beholder til drivgas, beholder til slukningsmiddel trykløs, tom.		X	
		e) Inspektion af beholder og udskiftningsperiode(r) udløbet.		X	

"

xxxv) I tabellen indsættes følgende som punkt 10:

"

10. ADAS OG ANDRE SIKKERHEDSRELATEREDE SYSTEMER.						
<p>10.1 Intelligent farttilpasning (hvis påkrævet i henhold til typegodkendelse eller monteret)</p> <p>Beskrivelse af intelligent fartssystem: System, som hjælper føreren med at holde den hensigtsmæssige fart i forhold til vejmiljøet ved at give dedikeret og hensigtsmæssig feedback, f.eks. i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/2144 og Kommissionens delegerede forordning (EU) 2021/1958*****.</p>	<p>Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p>	a) System eller komponenter mangler.		X		
		b) System eller komponenter beskadiget, eller sensorer tydeligvis ikke korrekt indstillet.		X		
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X		
		d) Ledningsnet beskadiget.		X		
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X		
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X	X
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis.		X		
<p>10.2 Aktiv nakkestøtte (hvis en sådan er monteret) (X)²</p> <p>Beskrivelse: Systemet mindsker faren for en piskesmældsskade i tilfælde af en påkørsel bagfra ved at flytte nakkestøttens position i retning af hovedet.</p>	<p>Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p>	a) System eller komponenter mangler.		X		
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X		
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X		
		d) Ledningsnet beskadiget.		X		
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X		
h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X	X		

		<p>f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed.</p> <p>Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.</p> <p>Fare for ombordværende personer.</p>	X	X	X
		<p>g) System eller komponenter virker ikke, hvis det er relevant, eller virker ikke på plausibel vis.</p>		X	
		<p>h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed.</p> <p>Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.</p> <p>Fare for ombordværende personer.</p>	X	X	X
<p>10.3 Aktiv motorhjelme (hvis en sådan er monteret) (X)²</p> <p>Beskrivelse: Ved automatisk at løfte motorhjelmen sikrer systemet en større sammentrykkelig zone i tilfælde af en ulykke, der involverer en fodgænger.</p>	<p>Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p>	a) System eller komponenter mangler.		X	
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X	
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X	
		d) Ledningsnet beskadiget.		X	
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		<p>f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed.</p> <p>Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.</p> <p>Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.</p>	X	X	X
		g) System eller komponenter virker ikke (f.eks. fordi det er forældet), hvis det er relevant, eller virker ikke på plausibel vis.		X	

		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed.	X			
		Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.		X		
		Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.			X	
10.4 Automatisk bremsehødefunktion (hvis en sådan er monteret) (X) ² Beskrivelse: Systemet holder, uafhængigt, køretøjet bremset efter standsning ved hjælp af driftsbremsen og/eller parkeringsbremsen og slipper automatisk bremsen ved igangsætning.	Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.	a) System eller komponenter mangler.		X		
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X		
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X		
		d) Ledningsnet beskadiget.		X		
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X		
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed.	X		X	
		Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.				X
		Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.				
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis.		X		
		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed.	X			
		Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.		X		
		Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.			X	
10.5 Automatisk nødbremsesystem (hvis påkrævet i henhold til typegodkendelse eller monteret) Beskrivelse: Systemet begynder, uafhængigt, at bremse for at undgå	Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.	a) System eller komponenter mangler.		X		
		b) System eller komponenter beskadiget, eller sensorer tydeligvis ikke korrekt indstillet.		X		
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X		

en kollision med en forhindring eller en anden trafikant eller for at mindske følgerne af en kollision, som ikke kan undgås.		d) Ledningsnet beskadiget.		X	
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X	X	X
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis (f.eks. lydkomponenter).		X	
		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X	X	X
10.6 Støttet styreapparat (hvis en sådan er monteret) Styreassistent Beskrivelse: Afhængigt at kørselssituationen ændres styrevinklen automatisk uden indgrebet fra føreren. Relevant, hvis indgrebet i styringen sker ved hastigheder over 15 km/h, f.eks. i overensstemmelse med UNECE-R 79. Støtte til vognbaneskift Beskrivelse: Ved vognbaneskift advarer systemet føreren om køretøjer i den tilstødende vognbane og styrer køretøjet tilbage.	Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.	a) System eller komponenter mangler.		X	
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X	
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X	
		d) Ledningsnet beskadiget.		X	
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X	X	X
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis (f.eks. lydkomponenter).		X	

<p>Vognbaneassistance Beskrivelse: Systemet advarer føreren, når køretøjet utilsigtet er ved at forlade sin vognbane, og styrer køretøjet tilbage, f.eks. i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/2144 og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2021/646*.</p> <p>System til automatisk vognbaneassistance (ALKS) Beskrivelse: Et system, som aktiveres af føreren, og som holder køretøjet i dets vognbane ved at kontrollere køretøjet bevægelser sideværts og i længderetningen i længere perioder, uden at der er behov for yderligere input fra føreren (f.eks. i overensstemmelse med UNECE-R 157).</p>		<p>h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed.</p> <p>Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.</p> <p>Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.</p>	X	X	X
<p>10.7 Prækollisionssystem (hvis et sådant er monteret) (X)²</p> <p>Beskrivelse: I en kritisk kørselssituation forberedes køretøjet på en kollision, således at risikoen for skade på passagerer og/eller andre trafikanter mindskes.</p>	<p>Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p>	<p>a) System eller komponenter mangler.</p>		X	
		<p>b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.</p>		X	
		<p>c) Forkert softwareversion eller -integritet.</p>		X	
		<p>d) Ledningsnet beskadiget.</p>		X	
		<p>e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.</p>		X	
		<p>f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed.</p> <p>Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.</p> <p>Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.</p>	X	X	X
		<p>g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis (f.eks. elektriske ruder).</p>		X	

		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed.	X			
		Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.		X		
		Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.			X	
10.8 Væltebeskyttelse (aktiv) (hvis en sådan er monteret) (X) ² Beskrivelse: I tilfælde af overhængende fare for, at køretøjet vælter, skydes støttende elementer ud for at sikre overlevelsesfrirummet, f.eks. i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/2144 og UNECE-R 21.	Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.	a) System eller komponenter mangler.		X		
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X		
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X		
		d) Ledningsnet beskadiget.		X		
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X		
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X	X
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis.		X		
		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X	X
10.9 Igangsætningshjælp (hvis en sådan er monteret) (X) ² Beskrivelse: Hjælper ved igangsætning, f.eks. ved at hæve den løftbare aksel eller kortvarigt at anvende bremsetryk eller ved	Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.	a) System eller komponenter mangler.		X		
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X		
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X		
		d) Ledningsnet beskadiget.		X		

<p>automatisk at deaktivere parkeringsbremsen.</p>		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis:		X	
		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X
<p>10.10 Deaktivering af differentialespærring (hvis en sådan er monteret) (X)²</p> <p>Beskrivelse: Når dette system er aktiveret, låses differentialespærringen op på grundlag af parametre (f.eks. hjulspind, styrevinkel og hastighed).</p>	<p>Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p>	a) System eller komponenter mangler.		X	
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X	
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X	
		d) Ledningsnet beskadiget.		X	
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis: Styreevne påvirkes.		X	X

		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed.	X			
		Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.		X		
		Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.			X	
10.11 Styrebremse (hvis en sådan er monteret) (X) ² Beskrivelse: Ved kørsel i sving udøves doseret bremsning på et eller flere hjul.	Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.	a) System eller komponenter mangler.		X		
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X		
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X		
		d) Ledningsnet beskadiget.		X		
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X		
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X	X
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis: Styreevne påvirkes.		X		X
10.12 Aktiv rullestabilisering (hvis en sådan er monteret) (X) ² Beskrivelse: Systemet aktiverer, ved hjælp af aktuatorer en	Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.	h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed.	X			
		Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.		X		
		Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.			X	
10.12 Aktiv rullestabilisering (hvis en sådan er monteret) (X) ² Beskrivelse: Systemet aktiverer, ved hjælp af aktuatorer en	Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.	a) System eller komponenter mangler.		X		
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X		
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X		

<p>rullebevægelse, som modvirker køretøjets rullebevægelser, afhængigt af den aktuelle kørselssituation.</p>		d) Ledningsnet beskadiget.		X		
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X		
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X	X
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis.		X		
		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X	X
<p>10.13 Akustisk advarselsanordning (hvis påkrævet i henhold til typegodkendelse)</p> <p>Beskrivelse: Ved lav hastighed genererer systemet en specifik ekstern lyd for at advare f.eks. fodgængere.</p>	<p>Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p>	a) System eller komponenter mangler.		X		
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X		
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X		
		d) Ledningsnet beskadiget.		X		
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X		
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X	X
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis.		X		

		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed.	X			
		Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.		X		
		Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.			X	
<p>10.14 Drejeassistent (systemer til overvågning af blinde vinkler) (hvis påkrævet i henhold til typegodkendelse)</p> <p>Beskrivelse: Et system, som oplyser føreren om en mulig kollision med en trafikant (f.eks. en cyklist) nær køretøjets side (f.eks. i overensstemmelse UNECE-R 151).</p>	<p>Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p>	a) System eller komponenter mangler.		X		
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X		
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X		
		d) Ledningsnet beskadiget.		X		
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X		
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed.	X		X	
		Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.				X
		Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.				
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis.		X		
		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed.	X			
		Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.		X		
		Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.			X	
<p>10.15 Bakdetektion (hvis påkrævet i henhold til typegodkendelse)</p> <p>Beskrivelse: System, som gør føreren opmærksom på mennesker og genstande bag køretøjet med det primære formål at undgå kollisioner under bakning, f.eks. i</p>	<p>Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p>	a) System eller komponenter mangler.		X		
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X		
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X		
		d) Ledningsnet beskadiget.		X		

overensstemmelse med forordning (EU) 2019/2144 og UNECE-R 158.		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X	X	X
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis.		X	
		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X	X	X
10.16 Systemer til trætheds- og opmærksomhedsadvarsel (hvis påkrævet i henhold til typegodkendelse) Beskrivelse: System, der vurderer førerens årvågenhed gennem analyse af køretøjssystemer og om nødvendigt giver føreren en advarsel, f.eks. i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/2144 og Kommissionens delegerede forordning (EU) 2021/1341*****.	Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.	a) System eller komponenter mangler.		X	
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X	
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X	
		d) Ledningsnet beskadiget.		X	
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X	X	X
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis.		X	

		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed.	X			
		Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.		X		
		Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.			X	
10.17 Systemer til avanceret distraktionsadvarsel (hvis påkrævet i henhold til typegodkendelse) Beskrivelse: System, der hjælper føreren med at holde opmærksomhed på trafiksituationen og advarer føreren, når denne distraheres, f.eks. i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/2144 og Kommissionens delegerede forordning (EU) 2023/2590*****.	Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.	a) System eller komponenter mangler.		X		
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X		
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X		
		d) Ledningsnet beskadiget.		X		
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X		
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X	X
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis.		X		
10.18 Hændelsesdatalogger (hvis påkrævet i henhold til typegodkendelse) Beskrivelse: System, der alene har til formål at registrere og lagre kritiske kollisionrelaterede parametre og oplysninger kort før,	Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.	h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed.	X			
		Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.		X		
		Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.			X	
		a) System eller komponenter mangler.		X		
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X		
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X		
		d) Ledningsnet beskadiget.		X		

<p>under og umiddelbart efter en kollision, f.eks. i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/2144, Kommissionens delegerede forordning (EU) 2022/545***** og UNECE-R 160.</p>		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X		
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed.	X			
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis (f.eks. fordi data ikke er tilgængelige).		X		
		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed.	X			
<p>10.19 Automatiseret kørselssystem (hvis et sådant er monteret) (X)²</p> <p>Beskrivelse: Systemer, der er i stand til løbende at udføre hele den dynamiske kørselsopgave i det fuldautomatiske køretøj, f.eks. i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/2144 og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/1426*****.</p>	<p>Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p>	a) System eller komponenter mangler.		X		
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X		
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X		
		d) Ledningsnet beskadiget.		X		
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X		
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X	X
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis (f.eks. menneske-maskine-grænsefladen (HMI)).		X		
h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X	X		
		a) System eller komponenter mangler.		X		

<p>10.20 Systemer til overvågning af førerens tilgængelighed (automatiseret kørsel) (hvis sådanne er monteret) (X)²</p> <p>Beskrivelse: System, der vurderer, om føreren er i stand til om nødvendigt at overtage et selvkørende køretøjs kørselsfunktion i visse situationer, f.eks. i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/2144 og UNECE-R 157.</p>	<p>Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p>	b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X		
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X		
		d) Ledningsnet beskadiget.		X		
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X		
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X	X
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis (f.eks. menneske-maskine-grænsefladen (HMI)).			X	
		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X	X

<p>10.21 Adaptiv fartpilot (hvis en sådan er monteret) (X)²</p> <p>Beskrivelse af adaptiv fartpilot: Systemet fastholder køretøjets hastighed, afhængigt af den foretrukne hastighed og afstanden til det forankørende køretøj.</p>	<p>Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p>	a) System eller komponenter mangler.		X	
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X	
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X	
		d) Ledningsnet beskadiget.		X	
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis.		X	
		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X

* Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2021/646 af 19. april 2021 om regler for anvendelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144 for så vidt angår ensartede procedurer og tekniske specifikationer for typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til nødsystemer til vognbaneassistance (ELKS) (EUT L 133 af 20.4.2021, s. 31, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/646/oj).

** Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/758 af 29. april 2015 om typegodkendelseskrav for indførelse af et køretøjsmonteret eCall-system, der er baseret på 112-tjenesten, og om ændring af direktiv 2007/46/EF (EUT L 123 af 19.5.2015, s. 77, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/758/oj>).

*** Kommissionens delegerede forordning (EU) 2017/79 af 12. september 2016 om fastsættelse af detaljerede tekniske krav og prøvningsprocedurer for EF-typegodkendelse af køretøjer med hensyn til deres 112-baserede køretøjsmonterede eCall-systemer, af 112-baserede køretøjsmonterede separate tekniske eCall-enheder og -komponenter og om supplering og ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/758 for så vidt angår undtagelser og gældende standarder (EUT L 12 af 17.1.2017, s. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/79/oj).

**** Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport, om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport (EUT L 60 af 28.2.2014, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

***** Kommissionens delegerede forordning (EU) 2021/1958 af 23. juni 2021 til supplering af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144 med nærmere regler vedrørende de specifikke prøvningsprocedurer og tekniske krav til typegodkendelse af motorkøretøjer for så vidt angår intelligente farttilpasningssystemer samt til typegodkendelse af sådanne systemer som separate tekniske enheder og om ændring af bilag II til nævnte forordning (EUT L 409 af 17.11.2021, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/1958/oj).

***** Kommissionens delegerede forordning (EU) 2021/1341 af 23. april 2021 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144 i form af de nærmere regler for de specifikke prøvningsprocedurer og tekniske krav i forbindelse med typegodkendelse af motorkøretøjer for så vidt angår systemer til trætheds- og opmærksomhedsadvarsel og om ændring af bilag II til nævnte forordning (EUT L 292 af 16.8.2021, s. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/1341/oj).

***** Kommissionens delegerede forordning (EU) 2023/2590 af 13. juli 2023 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144 i form af de nærmere regler for de specifikke prøvningsprocedurer og tekniske krav i forbindelse med typegodkendelse af visse motorkøretøjer for så vidt angår systemer til avanceret distractionsadvarsel og om ændring af nævnte forordning (EUT L, 2023/2590, 22.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/2590/oj).

***** Kommissionens delegerede forordning (EU) 2022/545 af 26. januar 2022 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144 med nærmere regler vedrørende de specifikke prøvningsprocedurer og tekniske krav til typegodkendelse af motorkøretøjer for så vidt angår kollisionsdatarekorden samt til typegodkendelse af sådanne systemer som separate tekniske enheder og om ændring af bilag II til nævnte forordning (EUT L 107 af 6.4.2022, s. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/545/oj).

***** Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/1426 af 5. august 2022 om regler for anvendelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144 for så vidt angår ensartede procedurer og tekniske specifikationer for typegodkendelse af det automatiserede kørselssystem (ADS) i fuldautomatiske køretøjer (EUT L 221 af 26.8.2022, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1426/oj).

"

2) I bilag III foretages følgende ændringer:

a) I afdeling I "Faciliteter og udstyr", stk. 1, foretages følgende ændringer:

i) Punkt 10) affattes således:

"10) en 4-gasanalytator i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/32/EU*.

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/32/EU af 26. februar 2014 om harmonisering af medlemsstaternes love om tilgængeliggørelse på markedet af måleinstrumenter (EUT L 96 af 29.3.2014, s. 149, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/32/oj>)".

ii) Punkt 15 affattes således, og følgende indsættes som punkt 16)-18):

"15) en anordning til detektering af LPG/CNG/LNG- og brintlækage, hvis sådanne køretøjer kontrolleres

16) En anordning til måling af partikelantalemissioner fra motorer med kompressionstænding med tilstrækkelig nøjagtighed

17) En anordning til måling af emissioner af nitrogenoxider (NO_x) fra motorer med kompressionstænding med tilstrækkelig nøjagtighed. Anordningen skal være operationel i synsvirkksomhederne senest den dato, der er fastsat i artikel 6, stk. 2.

18) En anordning til måling af emissioner af nitrogenoxider (NO_x) og en anordning til måling af partikelantalemissioner fra motorer med kompressionstænding med tilstrækkelig nøjagtighed. Anordningerne skal være operationelle i synsvirkksomhederne senest den dato, der er fastsat i artikel 6, stk. 2."

b) I del II affattes tabel I således:

"Tabel I (*)

Minimumsudstyr, der kræves for at udføre en teknisk kontrol

Køretøjer		Klasse		Udstyr, der kræves for hver prøveposition, der er anført i afdeling I																	
	Maksimal masse			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
1. Motorcykler			1																		
		L1e	P	x								x	x		x	x	x				
		L1e	E	x											x	x	x				
		L3e, L4e	P	x								x	x		x	x	x				
		L3e, L4e	D	x								x		x	x	x	x				
		L3e, L4e	E	x											x	x	x				
		L2e	P	x	x							x	x		x	x	x				
		L2e	D	x	x							x		x	x	x	x				
		L2e	E	x	x										x	x	x				
		L5e	P	x	x							x	x		x	x	x				
		L5e	D	x	x							x		x	x	x	x				
		L5e	E	x	x										x	x	x				

		L6e	P	x	x							x	x		x	x	x				
		L6e	D	x	x							x		x	x	x	x				
		L6e	E	x	x										x	x	x				
		L7e	P	x	x							x	x		x	x	x				
		L7e	D	x	x							x		x	x	x	x				
		L7e	E	x	x										x	x	x				
2. Køretøjer til personbefordring																					

Køretøjer		Klasse		Udstyr, der kræves for hver prøveposition, der er anført i afdeling I																	
	Maksimal masse			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
	Op til 3 500 kg	M ₁ , M ₂	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x	x		x
	Op til 3 500 kg	M ₁ , M ₂	D	x	x		x					x		x	x	x	x		x	x	
	Op til 3 500 kg	M ₁ , M ₂	E	x	x		x								x	x	x				
	> 3 500 kg	M ₁ , M ₂ , M ₃	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x		x
	> 3 500 kg	M ₁ , M ₂ , M ₃	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x		x	x	
	> 3 500 kg	M ₁ , M ₂ , M ₃	E	x	x	x		x	x	x	x				x	x	x				
3. Køretøjer til godstransport																					
	Op til 3 500 kg	N ₁	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x	x		x
	Op til 3 500 kg	N ₁	E	x	x		x								x	x	x				
	Op til 3 500 kg	N ₁	D	x	x		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	x	x	x
	> 3 500 kg	N ₂ , N ₃	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x		x	x	
	> 3 500 kg	N ₂ , N ₃	E	x	x	x		x	x	x	x				x	x	x				

4. Specialkøretøjer afledt af køretøjer tilhørende klasse N, T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b og T4.3b																					
	Op til 3 500 kg	N ₁	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x	x	x	x
	Op til 3 500 kg	N ₁	D	x	x		x					x		x	x	x	x		x	x	
	Op til 3 500 kg	N ₁	E	x	x		x								x	x	x				

Køretøjer		Klasse	Udstyr, der kræves for hver prøveposition, der er anført i afdeling I																	
	Maksimal masse		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
	> 3 500 kg	N ₂ , N ₃ , M1, T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b og T4.3b	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x	x
	> 3 500 kg	N ₂ , N ₃ , M1, T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b og T4.3b	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x		x	x
	> 3 500 kg	N ₂ , N ₃ , M1, T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b og T4.3b	E	x	x	x		x	x	x	x				x	x	x			
5. Påhængskøretøjer	Op til 750 kg	O ₁		x												x				
	> 750 til 3 500 kg	O ₂		x	x		x									x				
	> 3 500 kg	O ₃ , O ₄		x	x	x			x	x	x					x				

* De køretøjsklasser, som falder uden for dette direktivs anvendelsesområde, er indsat som vejledning.

¹ P ... benzin (motor med styret tænding); D ... diesel (kompressionstænding). E... Elektrisk (BEV – batteridrevet elkøretøj)¹¹

3) I bilag IV foretages følgende ændringer:

a) I punkt 2 affattes litra a), nr. i) og ii) således:

"i) køretøjsteknologi

- bremseapparater
- styreapparatet
- synsfelter
- lysinstallation, belysningsudstyr og elektroniske komponenter
- aksler, hjul og dæk
- chassis og karrosseri
- gener og emissioner
- alternative fremdriftsformer (højspændings-, hybrid- og brintsystemer)
- yderligere krav til specialkøretøjer

ii) prøvningsmetoder (herunder den nødvendige uddannelse til inspektion af køretøjer udstyret med højspændingssystemer)".

b) punkt 3) affattes således:

"3. *Kompetencecertifikat*

Det certifikat eller den tilsvarende dokumentation, der udstedes til en inspektør, som er godkendt til at foretage teknisk kontrol, skal mindst indeholde følgende oplysninger:

- identifikation af inspektøren (fornavn, efternavn)
- køretøjsklasser, for hvilke inspektøren er godkendt til at foretage teknisk kontrol
- for inspektører, der er specialiseret i bestemte områder, begrænsning af køretøjstyper og/eller kontroller, som inspektøren er godkendt til at udføre
- navn på den udstedende myndighed
- udstedelsesdato."

BILAG [II]

I bilag II, III, IV og V til direktiv 2014/47/EU foretages følgende ændringer:

4) Bilag II ændres således:

a) I punkt 1 tilføjes følgende som punkt 10):

"10) ADAS og andre sikkerhedsrelaterede systemer."

b) I punkt 3 foretages følgende ændringer:

i) Overskriften affattes således:

"3. PRØVNINGENS INDHOLD OG METODER, ÅRSAGER TIL, AT
KØRETØJET IKKE KAN GODKENDES, OG VURDERING AF MANGLER VED
KØRETØJER

ii) I tabellen affattes punkt 1.1.3 til 1.1.6 således:

"

1.1.3. Vakuumpumpe eller kompressor og beholdere	Visuel inspektion af komponenterne under normalt arbejdstryk. Kontrollér, hvor lang tid det tager vakuummet eller lufttrykket at nå et sikkert arbejdstryk, og kontrollér funktionen af alarmanordningen, flervejssikkerhedsventilen og overtryksventilen. Aktivering af bremsen indebærer, at bremsepedalen/-håndtaget trykkes ned, hvilket muliggør, at bremseenhederne påvirkes med den fulde strøm af bremsepåvirkningstryk ved luft/væske.	a) Utilstrækkeligt lufttryk/vakuum til at aktivere bremsen mindst fire gange, efter at alarmanordningen har givet signal (eller trykmåleren er uden for det sikre område). Mindst to gange, efter at alarmanordningen har givet signal (eller trykmåleren er uden for det sikre område).		X	
		b) Tid til opnåelse af sikkert arbejdstryk er længere, end kravene tillader!.		X	
		c) Flervejssikkerhedsventil eller overtryksventil virker ikke.		X	
		d) Lækager, der bevirker et mærkbart trykfald, eller hørlig luftudsivning. Lækager, der bevirker et kritisk trykfald.		X	X
		e) Ydre beskadigelse, som kan forventes at påvirke bremseapparatets funktion. Nødbremsevirkning ikke opfyldt.		X	X
		1.1.4. Alarmanordning ved for lavt tryk	Funktionel kontrol.	Alarmanordningen virker ikke korrekt eller er defekt. Lavt tryk angives ikke.	X
1.1.5. Håndaktiveret bremseventil	Visuel inspektion af komponenterne under aktivering af bremseapparatet.	a) Betjeningsanordning revnet, beskadiget eller for slidt.		X	
		b) Betjeningsanordning utilstrækkeligt fastgjort på ventil eller ventil utilstrækkeligt fastgjort.		X	
		c) Løse tilslutninger, defekt fastgørelse eller utætheder i systemet.		X	
		d) Utilfredsstillende funktion.		X	

1.1.6. Parkeringsbremse, bremseudløser, betjeningsarm, parkeringsbremsetandkrans, elektrisk aktiveret parkeringsbremse, parkeringsbremse på fire hjul	Visuel inspektion af komponenterne under aktivering af bremseapparatet suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.	a) Tandkransen spærrer ikke tilstrækkeligt.		X	
		b) Slid på betjeningsarmens aksel eller spærreanordningen.	X		
		For stort slid.		X	
		c) For stor vandring i betjeningsarmen som tegn på forkert justering.		X	
		d) System eller komponenter mangler.		X	
		e) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X	
		f) Forkert softwareversion eller -integritet.		X	
		g) Ledningsnet beskadiget.		X	
		h) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		i) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade.	X		
Påvirker ikke driftens sikkerhed.		X			
Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.			X		
Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.				X	
		j) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis.		X	
		k) Anden fejl.			
		Påvirker ikke driftens sikkerhed.	X		
		Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.		X	
		Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.			X

"

iii) I tabellen affattes punkt 1.1.13 således:

"

1.1.13. Bremsbakker og -klodser	Visuel inspektion.	a) Bakke eller klods for slidt (minimumsmærke nået).		X	
		Bakke eller klods for slidt (minimumsmærke ikke synligt).			X
		b) Bakke eller klods tilsmudset (olie, fedt osv.). Bremssevne påvirkes.		X	X
		c) Bakke eller klods mangler eller er monteret forkert eller er tydeligvis af en forkert type.			X
		d) Slidindikatorens elektriske system er afbrudt eller beskadiget.	X		

"

iv) I tabellen affattes punkt 1.1.18 således:

"

1.1.18. Justeringsanordninger og indikatorer	Visuel inspektion af komponenterne under aktivering af bremseapparatet, hvis muligt.	a) Justeringsanordning beskadiget, har sat sig fast eller bevæger sig unormalt, har stærkt slid eller er forkert justeret.		X	
		b) Justeringsanordning defekt.		X	
		c) Monteret eller udskiftet forkert.		X	

v) I tabellen affattes punkt 1.1.19 således:

"

<p>1.1.19. Retarder-system (hvis monteret eller påbudt)</p> <p>Beskrivelse: Et yderligere bremsesystem, som kan fortsætte med at bremse i længere tid uden væsentlig reduktion af bremseevnen, f.eks. i overensstemmelse med UNECE-R 13 og forordning (EU) 2019/2144.</p>	<p>Visuel inspektion (om muligt med retarderbremser aktiveret og ikke aktiveret), suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p>	a) System eller komponenter mangler (f.eks. løs forbindelse eller montering).		X	
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X	
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X	
		d) Ledningsnet beskadiget.		X	
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed.	X		
		Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.		X	
		Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.			X
g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis:		X			
h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed.	X				
Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.		X			
Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.			X		

"

vi) I tabellen erstattes punkt 1.1.23 af følgende punkt 1.1.23 til 1.1.25:

"

1.1.23. Påløbsbremse	Visuel inspektion og aktivering.	a) Fungerer ikke korrekt, f.eks. hvis slaget fra trækstangen overstiger 2/3 af det samlede udslag.		X	
		b) Løsrivelseskabel defekt eller mangler.		X	
1.1.24 Stabilisering af påhængskøretøj (hvis en sådan er monteret) (X) ² Beskrivelse: Med selektiv bremsning af påhængskøretøjet ved hjælp af driftsbremserne stabiliseres hele vogntoget.	Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.	a) System eller komponenter mangler.		X	
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X	
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X	
		d) Ledningsnet beskadiget.		X	
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X	X	X
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis.		X	

		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X	X	X
1.1.25 Busstopbremse (hvis en sådan er monteret) (X) ²	Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed. Beskrivelse: Systemet sikrer udøvelse af bremsetryk ved stilstand, uafhængigt af aktivering af bremsepedalen. Bussen kan først begynde at bevæge sig, når dørene er lukket.	a) System eller komponenter mangler.		X	
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X	
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X	
		d) Ledningsnet beskadiget.		X	
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X	X	X
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis.		X	
		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X	X	X

"

vii) I tabellen affattes punkt 1.2.1 og 1.2.2 således:

"

<p>1.2.1. Præstationer</p>	<p>Bremserne aktiveres gradvist op til maksimal bremsekraft under afprøvning på et bremsefelt, eller såfremt dette ikke er muligt, under en testkørsel på vej.</p> <p>Det skal om muligt sikres, at de mekaniske driftsbremser kontrolleres uden indblanding fra/sammenblanding med regenerativ bremsning eller anden kontinuerlig bremsning.</p>	<p>a) Utilstrækkelig bremsevirkning på et eller flere hjul.</p> <p>Ingen bremsevirkning på et eller flere hjul.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
		<p>b) Bremsevirkning på et hjul er mindre end 70 % af den højeste registrerede bremsevirkning på et andet hjul på samme aksel. Eller køretøjet afviger ved bremseprøve på vej stærkt fra sin kurs under opbremsningen.</p> <p>Bremsevirkning på et hjul er mindre end 50 % af den højeste registrerede bremsevirkning på det andet hjul på samme aksel, for styrende akslers vedkommende.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
		<p>c) Bremsevirkning ikke gradvis (hug).</p>	<p>X</p>	
		<p>d) Funktionstid unormalt lang på et givet hjul.</p>	<p>X</p>	
		<p>e) Kraftige udsving i bremsevirkningen under hver hele hjulomdrejning. Der opstår stærke vibrationer ved driftbremSENS pedal/håndtag eller ved rettet ved bremseprøve på vej.</p>	<p>X</p>	
<p>1.2.2. Virkning (E)</p>	<p>Prøvning på et bremsefelt med den aktuelle vægt eller, såfremt en sådan ikke kan anvendes af tekniske årsager, under en prøvekørsel på vej ved anvendelse af en registrerende decelerationsmåler (1).</p>	<p>Følgende minimumsbremsevirkninger opnås ikke (2): Klasse M₁, M₂ og M₃: 50 % (3)</p> <p>Klasse N₁ 45 %</p> <p>Klasse N₂ og N₃: 43 % (4) Klasse</p> <p>O₃ og O₄: 40 % (5)</p> <p>Klasse T: 40 %.</p>	<p>X</p>	

		Mindre end 50 % af de ovennævnte værdier er opnået.			X
--	--	---	--	--	---

"

viii) I tabellen affattes punkt 1.3.1 således:

"

1.3.1. Præstationer (E)	Anvend den metode, der er beskrevet under punkt 1.2.1., hvis nødbremsesystemet er et separat system i forhold til driftsbremsesystemet. Det skal om muligt sikres, at de mekaniske bremsere inspiceres uden indblanding fra/sammenblanding med regenerativ bremsning eller anden kontinuerlig bremsning.	a) Utilstrækkelig bremsevirkning på et eller flere hjul.		X	
		Ingen bremsevirkning på et eller flere hjul.			X
		b) Bremsevirkning på et hjul er mindre end 70 % af den højeste registrerede bremsevirkning på et andet hjul på samme aksel. Eller køretøjet afviger ved bremseprøve på vej stærkt fra sin kurs under opbremsningen. Bremsevirkning på et hjul er mindre end 50 % af den højeste registrerede bremsevirkning på det andet hjul på samme aksel, for styrende akslers vedkommende.		X	X
		c) Bremsevirkning ikke gradvis (hug).		X	

"

ix) I tabellen affattes punkt 1.4.1 således:

"

1.4.1. Præstationer (E)	Aktiver bremsen under afprøvning på et bremsefelt eller ved afprøvning på vej.	Bremsen virker ikke på den ene side, eller ved bremseprøve på vej afviger køretøjet stærkt fra sin kurs under opbremsningen. Mindre end 50 % af de i punkt 1.4.2. nævnte bremsevirkningsværdier er opnået i forhold til køretøjets masse under prøvning.		X	X
-------------------------	--	---	--	---	---

"

x) I tabellen affattes punkt 1.5 således:

"

1.5. Retarders ydeevne	Visuel inspektion, og afprøv om muligt, om systemet virker, dvs. ved afprøvning på vej.	a) Fejlindikatorlampen giver signal om en fejl.		X	
		b) Systemet virker ikke.		X	

"

xi) I tabellen affattes punkt 1.6 således:

"

<p>1.6. Antiblokeringsystem (ABS)</p> <p>Beskrivelse: Systemet forhindrer automatisk blokering af hjulene under bremsning ved hjælp af selektiv reduktion af bremskraften på hjulene, f.eks. i overensstemmelse med UNECE-R 13 og forordning (EU) 2019/2144.</p>	<p>Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p>	a) System eller komponenter mangler.		X		
		b) System eller komponenter (f.eks. hjulhastighedssensor) er beskadigede.		X		
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X		
		d) Ledningsnet beskadiget.		X		
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X		
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X	X
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis.		X		
		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X	X

"

xia) I tabellen affattes punkt 1.7 således:

"

<p>1.7 Elektronisk bremsesystem</p> <p>Beskrivelse: En bremsepedalsensor og/eller tryksensor registrerer anmodningen om bremsning og beregner den optimale bremsekraft for hvert hjul, således at alle hjulbremses aktiveres på optimal vis.</p>	<p>Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed, eller suppleret af prøvning på vej.</p>	a) System eller komponenter mangler.		X		
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X		
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X		
		d) Ledningsnet beskadiget.		X		
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X		
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X	X
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis.		X		
		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X	X
<p>1.7.1. Elektrisk regenerativ bremsning</p>	<p>Visuel inspektion af indikatoren for elektrisk regenerativ bremsning og, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed, ved anvendelse af den elektroniske grænseflade eller ved prøvning på vej.</p>	a) Advarselsanordning giver signal om en fejl.		X		
		b) Systemet nedbremser ikke køretøjet mærkbart (undtagen, når batteriet er fuldt opladet), eller ladeindikatoren (hvis en sådan er monteret) viser ikke "oplader", når regenerativ bremsning er aktiveret.		X		
		c) Køretøjets elektroniske grænseflade giver signal om en fejl.		X		
		d) Køretøjets elektroniske grænseflade giver signal om en fejl.		X		

"

xib) I tabellen affattes punkt 2.2.2 således:

"

<p>2.2.2. Ratsøjle/kardanled og styredæmpere, herunder elektroniske dæmpere</p> <p>Beskrivelse af elektronisk dæmpning: Styretøjsdæmperen kontrolleres elektronisk.</p>	<p>Skub og træk rattet i lige linje med ratstammen, og skub rattet i forskellige retninger vinkelret på ratstammen.</p> <p>Visuel inspektion af slør og fleksible samlingers eller karanleds tilstand suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p>	a) For stor vandring op eller ned i midten af rattet.		X	
		b) For stor vandring i toppen af ratsøjlen radiært fra ratsøjles akse.		X	
		c) Forbindelsesslanger i forringet tilstand.		X	
		d) Fastgørelse defekt.		X	
		Meget alvorlig risiko for at ville løsnes.			X
		e) Uforsvarlig ændring ³ .			X
		f) System eller komponenter mangler.		X	
		g) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X	
		h) Forkert softwareversion eller -integritet.		X	
		i) Ledningsnet beskadiget.		X	
		j) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		k) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed.	X		
		Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.		X	

Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.			X
l) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis, Styreevne påvirkes.		X	X
m) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.	X	X	
Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.			X

"

xii) I tabellen erstattes punkt 2.6 af følgende punkt 2.6 til 2.8:

"

<p>2.6. Elektronisk servostyring (EPS), herunder variabelt styreforhold.</p> <p>Beskrivelse: Støtten til styring genereres af en elektrisk motor.</p> <p>Beskrivelse af variabelt styreforhold: Systemet varierer styretøjets udvekslingsforhold afhængigt af kørselssituationen.</p>	<p>Visuel inspektion og kontrol af overensstemmelse mellem rattets vinkel og hjulenes vinkel, når motoren startes og slukkes, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p>	a) System eller komponenter mangler.		X		
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X		
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X		
		d) Ledningsnet beskadiget.		X		
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X		
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X	X
		g) System eller komponenter virker ikke (f.eks. at servoforstærkningen virker ikke) eller virker ikke på plausibel vis (f.eks. manglende overensstemmelse mellem rattets vinkel og hjulenes vinkel). Styreevne påvirkes.		X		X
		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X	X
<p>2.7 Elektronisk firehjulsstyring (hvis en sådan er monteret)</p> <p>Beskrivelse: Der er styring på to aksler, med en styrevinkel på over 3° på alle styrede hjul, f.eks. i overensstemmelse med UNECE-R 79 og forordning (EU) 2019/2144.</p>	<p>Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p>	a) System eller komponenter mangler.		X		
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X		
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X		
		d) Ledningsnet beskadiget.		X		
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X		

		<p>f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed.</p> <p>Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.</p> <p>Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.</p>	X	X	X
		<p>g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis: Styreevne påvirkes.</p>		X	X
		<p>h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed.</p> <p>Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.</p> <p>Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.</p>	X	X	X
2.8 Elektronisk kontrolleret styrende og følgende aksel (hvis en sådan er monteret) (X) ²	<p>Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p>	a) System eller komponenter mangler.		X	
<p>Beskrivelse: De medstyrende aksler er yderligere aksler med elektronisk kontrolleret styring. Styrkraften genereres af en hydraulisk pump eller af den sideværts kraft på hjulene.</p>		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X	
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X	
		d) Ledningsnet beskadiget.		X	
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. <p>Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.</p> <p>Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.</p>	X	X	X
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis: Styreevne påvirkes.		X	X
		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed. <p>Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.</p> <p>Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.</p>	X	X	X

"

xiiia) I tabellen affattes punkt 3.1 således:

"

<p>3.1. Synsfelt, herunder indirekte synsfelt via kameramonitor (hvis en sådan er monteret)</p> <p>Beskrivelse af kameramonitor: Systemet genererer som minimum en del af det indirekte synsfelt med en kombination af kameraer (f.eks. i overensstemmelse med UNECE-R 46).</p>	<p>Visuel inspektion fra førersædet suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p>	<p>a) Hindring inden for førerens synsfelt, som i væsentlig grad påvirker dennes udsyn foran eller til siderne (uden for området, der rengøres af forrudeviskere). Udsynet hæmmes inden for området, der rengøres af forrudeviskere, eller udvendige spejle ikke synlige.</p>	X		
		b) System eller komponenter mangler.		X	
		c) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X	
		d) Forkert softwareversion eller -integritet.		X	
		e) Ledningsnet beskadiget.		X	
		f) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		g) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X
		h) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis.		X	
		i) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X

xiii) I tabellen affattes punkt 4.1.1 således:

"

<p>4.1.1. Tilstand og virkemåde, herunder funktioner som statisk kurvelys, fjernlysassistent, adaptive forlygter og dynamiske kurvelys.</p> <p>Beskrivelse af kurvelys: Under kørsel i sving aktiveres en ekstra forlygte. Virker ved op til 40 km/h, f.eks. i overensstemmelse med UNECE-R 48 eller UNECE-R 119.</p> <p>Beskrivelse af fjernlysassistent: Systemet aktiverer og deaktiverer automatisk fjernlyset afhængigt af kørselssituationen og lysforholdene.</p> <p>Beskrivelse af adaptive forlygter: Belysningen af det omgivende vejareal og/eller den direkte belysning af trafikanter i fareområdet foran køretøjet optimeres ved hjælp af dynamisk tilpasning af lyskeglerne.</p> <p>Beskrivelse af dynamisk kurvelys: Ved kørsel i sving og afhængigt af styrevinklen drejes lyskeglen, og/eller en yderligere forlygte aktiveres, f.eks. i overensstemmelse med UNECE-R 48, UNECE-R 98, UNECE-R 112 eller UNECE-R 123.</p>	<p>Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p>	a) Lyskilde defekt eller mangler.	X		
		Arrangementer med flere lyskilder (i tilfælde af LED: op til 1/3 virker ikke).			
		Udsyn påvirkes i alvorlig grad (enkelt lyskilde eller, i tilfælde af LED, færre end 2/3 virker).		X	
		b) Lygte (parabol og glas) lidt defekt.	X		
		Lygte (parabol og glas) svært defekte eller mangler.		X	
		c) Lygte ikke forsvarligt fastgjort.		X	
		d) System eller komponenter mangler.		X	
		e) Beskadiget system eller komponenter beskadiget.		X	
		f) Forkert softwareversion eller -integritet.		X	
		g) Ledningsnet beskadiget.		X	
		h) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		i) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade.	X		
		Påvirker ikke driftens sikkerhed.			
Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.		X			
Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.			X		
j) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis.		X			
k) Anden fejl.	X				
Påvirker ikke driftens sikkerhed.					
Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.		X			
Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.			X		

"

xiv) I tabellen affattes punkt 4.1.5 således:

"

<p>4.1.5. Automatisk og manuel indstillingsanordning (hvis påbudt)</p> <p>Beskrivelse af automatisk og manuel indstillingsanordning: Afhængigt af last og (valgfrit) hældningsvinkel regulerer systemet forlygternes lodrette indstilling, f.eks. i overensstemmelse med UNECE-R 121.</p>	<p>Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p>	a) System eller komponenter mangler.		X		
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X		
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X		
		d) Ledningsnet beskadiget.		X		
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X		
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X	X
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis.		X		
		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X	X
		i) Anordning kan ikke betjenes fra førersædet.		X		

"

xv) I tabellen affattes punkt 4.2.1 og 4.2.2 således:

"

4.2.1. Tilstand og virkemåde	Visuel inspektion og aktivering.	a) Lyskilde defekt eller mangler. Arrangementer med flere lyskilder (i tilfælde af LED: op til 1/3 virker ikke); en af flere sideværts orienterede lyskilder er defekte. Ved en enkelt lyskilde; for LED: færre end 2/3 virker. To eller flere sideværts orienterede lyskilder er defekte.	X	X	
		b) Defekt glas.		X	
		c) Lygte ikke forsvarligt fastgjort. Meget alvorlig risiko for, at den falder af.	X		
				X	
4.2.2. Afbrydere	Visuel inspektion og aktivering.	a) Afbryder virker ikke i overensstemmelse med kravene ¹ .		X	
		Baglygter samt sidemarkeringslygter kan afbrydes, når forlygter er tændt.		X	
		b) Betjeningsanordnings funktion forringet.		X	
4.2.2.1 Automatisk lyskontrol (hvis en sådan er påbudt) Beskrivelse: Afhængigt af lysstyrken i omgivelser tænder og slukke systemet automatisk nærlyset.	Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.	a) System eller komponenter mangler.		X	
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X	
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X	
		d) Ledningsnet beskadiget.		X	

		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis.		X	
		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X

"

xvi) I tabellen affattes punkt 4.3.1 således:

"

4.3.1. Tilstand og virkemåde	Visuel inspektion og aktivering.	a) Lyskilde defekt eller mangler. Arrangementer med flere lyskilder; for LED: op til 1/3 virker ikke). Ved en enkelt lyskilde: for LED: færre end 2/3 virker. Ingen lyskilde fungerer.	X	X	X
		b) Lettere defekt glas (det udsendte lys påvirkes ikke). Stærkt defekt glas (det udsendte lys påvirkes).	X	X	
		c) Lygte ikke forsvarligt fastgjort. Meget alvorlig risiko for, at den falder af.	X	X	

"

xvii) I tabellen affattes punkt 4.4.1 således:

"

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
4.4.1. Tilstand og virkemåde	Visuel inspektion og aktivering.	a) Lyskilde defekt eller mangler. Flere lyskilder (for LED: op til 1/3 virker ikke). Ved en enkelt lyskilde: for LED: færre end 2/3 virker. Ingen lyskilde fungerer.	X	X	X
		b) Lettere defekt glas (det udsendte lys påvirkes ikke). Stærkt defekt glas (det udsendte lys påvirkes).	X	X	
		c) Lygte ikke forsvarligt fastgjort. Meget alvorlig risiko for, at den falder af.	X	X	

"

xviii) I tabellen affattes punkt 4.5.1 således:

"

4.5.1. Tilstand og virkemåde	Visuel inspektion og aktivering.	a) Lyskilde defekt eller mangler.			
		Arrangementer med flere lyskilder; for LED: op til 1/3 virker ikke.	X		
		Ved en enkelt lyskilde: for LED: færre end 2/3 virker.		X	
		b) Lettere defekt glas (det udsendte lys påvirkes ikke).	X		
		Stærkt defekt glas (det udsendte lys påvirkes).		X	
		c) Lygte ikke forsvarligt fastgjort.	X		
		Meget alvorlig risiko for, at den falder af eller blænder modkørende trafik.		X	

"

xix) I tabellen affattes punkt 4.6.1 således:

"

4.6.1. Tilstand og virkemåde	Visuel inspektion og aktivering.	a) Lyskilde defekt eller mangler. Flere lyskilder (for LED: op til 1/3 virker ikke). Ved en enkelt lyskilde: for LED: færre end 2/3 virker.	X		
		b) Glas defekt.	X		
		c) Lygte ikke forsvarligt fastgjort. Meget alvorlig risiko for, at den falder af.	X	X	

"

xx) I tabellen affattes punkt 4.7.1 således:

"

4.7.1. Tilstand og virkemåde	Visuel inspektion og aktivering.	a) Lygte kaster lys direkte bagud eller afgiver hvidt lys bagud.	X		
		b) Lyskilde defekt eller mangler. (Arrangementer med flere lyskilder; for LED: op til 1/3 virker ikke). Lyskilde defekt eller mangler. (Arrangementer med en enkelt lyskilde: for LED: færre end 2/3 virker).	X		X
		c) Lygte ikke forsvarligt fastgjort. Meget alvorlig risiko for, at den falder af.	X		X

"

xxi) I tabellen affattes punkt 4.11, første kolonne, titlen, således:

"Ledningsnet (undtagen højspændingsledningsnet)".

xxia) I tabellen affattes punkt 4.12 således:

"

<p>4.12. Ikke obligatoriske lygter og refleksanordninger, f.eks. eksterne basislysanordninger (X)²</p> <p>Beskrivelse af eksterne basislysanordninger: Systemet tænder/slukker basislysanordningerne (f.eks. blinklygter).</p>	<p>Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p>	a) En lygte/refleksanordning monteret i strid med kravene ¹ . Udsender/reflekterer rødt lys fremad eller hvidt lys bagud.	X			
		b) Lygtefunktion ikke i overensstemmelse med kravene ¹ . Antallet af forlygter, som virker samtidig, gør, at den tilladte lysstyrke overskrides; udsender rødt lys fremad eller hvidt lys bagud.	X		X	
		c) Lygte/refleksanordning ikke forsvarligt fastgjort. Meget alvorlig risiko for, at den falder af.	X		X	
		d) System eller komponenter mangler.			X	
		e) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.			X	
		f) Forkert softwareversion eller -integritet.			X	
		g) Ledningsnet beskadiget.			X	
		h) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.			X	
		i) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.		X		X

	Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.			X
	j) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis.		X	
	k) Anden fejl.			
	Påvirker ikke driftens sikkerhed.	X		
	Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.		X	
	Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.			X

"

xxii) I tabellen affattes punkt 4.13, første kolonne, titlen, således:

"Batteri(er) (undtagen højspændingsbatteri(er))".

xxiii) Følgende indsættes som punkt 4.14 og 4.15:

"

4.14 Højspændingssystemer					
4.14.1 Elektrisk sikkerhed	Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af køretøjets grænseflade (hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed).	a) Indikator eller køretøjets grænseflade giver signal om en systemfejl.		X	
		b) Forkert softwareversion eller -integritet.		X	
4.14.2. Traktionsbatteriindkapsling	Visuel inspektion.	a) Lidt forringet tilstand. Stærkt forringet tilstand.	X		X
		b) Defekt fastgørelse. Meget alvorlig risiko for, at den falder af.		X	X
		c) Blokeret ventilationsåbning(er).	X		
4.14.3 genopladeligt energilagringssystem (REESS), traktionsbatteri og batteristyringssystem Beskrivelse: REESS er det genopladelige energilagringssystem, der leverer elektrisk energi til elektrisk fremdrift. REESS-systemet kan sammen med de nødvendige delsystemer omfatte undersystem(er) for fysisk støtte, varmekontrol samt elektronisk kontrol og indkapsling	Visuel inspektion suppleret af anvendelse af køretøjets grænseflade (hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed).	a) Spor af lækage. Lækage (der er dråber).		X	X
		b) Software eller hardware er forkert, eller parathedskoden er ikke aktiv.		X	
4.14.4 Højspændingsledningsnet					
4.14.4.1 Højspændingsledningsnet og -konnektorer	Visuel inspektion af køretøjet, når det står over en grav eller på en lift, herunder også inde i motorrummet og bagagerummet (hvis relevant).	a) Lidt forringet tilstand. Stærkt forringet tilstand. Risiko for kortslutning.	X		X
		b) Ledningsnet utilstrækkeligt eller uforsvarligt fastgjort. Fastgørelsesdele sidder løst, berører skarpe kanter, konnektorer kan forventes at blive afbrudt.	X		X

		Ledningsnet kan forventes at berøre varme dele, roterende dele eller stel, konnektorer kan forventes at blive afbrudt.			
		c) Overhængende risiko for brand og gnistdannelse.			X
4.14.4.2 Jordledning, herunder fastgørelse	Visuel inspektion og aktivering.	Lidt forringet tilstand. Stærkt forringet tilstand.	X	X	
4.14.4.3 Jordmodstand (X) ²	Måling ved hjælp af ohmmeter	Det er ikke muligt at foretage prøvning. For høj modstand (over 100 Ω (ohm)).	X	X	
4.14.4.4 Ladeindgangsdæksel	Visuel inspektion og aktivering.	Forringet. Mangler.	X	X	
4.14.4.5 Ladeindgang	Visuel inspektion og aktivering.	Forringet. Spor af begyndende smeltning eller lysbuer. Fremmedlegemer eller fugt.	X	X X	
4.14.4.6 Opladningskabel (hvis tilgængeligt)	Visuel inspektion og aktivering.	Forringet.	X		
4.14.5. Elektrisk og elektronisk højspændingsudstyr (X) ²					
4.14.5.1. Elektrisk og elektronisk højspændingsudstyr	Visuel inspektion og anvendelse af køretøjets elektroniske grænseflade.	a) Lidt forringet tilstand. Stærkt forringet tilstand.	X	X	
		b) Fastgørelse defekt.		X	
		c) Udsivning.		X	
4.14.5.2. Drivmotor	Visuel inspektion. Prøvning af systemernes driftsparathed ved hjælp af en anvendelig grænseflade (OBD eller OBM). Måling af potetialudligning, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika.	a) Skjoldet er deformeret eller sidder ikke korrekt eller er beskadiget eller tæret.		X	
		b) Advarselsmærkning mangler eller er ulæselig.		X	
		c) Tilslutning eller ledningsnet usikker eller tæret.		X	
		d) Elektrisk isolation beskadiget eller forringet. Kan forventes at forårsage skade ved kontakt.		X	X
		e) Parathedsfjl ved drivmotoren.		X	

		f) Typegodkendt hardware og software ikke i overensstemmelse med kravene ¹ .		X			
4.14.5.3 Elektroniske omformere, motor og vekselretter	<p>Visuel inspektion.</p> <p>Prøvning af systemernes driftsparathed ved hjælp af en anvendelig grænseflade (OBD eller OBM).</p> <p>Måling af potetialudligning, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika.</p>	a) Ikke i overensstemmelse med kravene ¹ .		X			
		b) Utilstrækkeligt sikret.		X			
		c) Beskadigede eller tærede komponenter. Kan forventes at forvolde personskader eller at falde af.	X		X		
		d) Skjold sidder ikke korrekt eller er beskadiget.			X		
		e) Beskadiget eller forringet elektrisk isolering.			X		
		f) Parathed fejl ved omformer- og vekselrettersystemer.			X		
		g) Forkert version af typegodkendt hardware og software.			X		
		4.14.6. Isolationsmodstand (X) ²					
4.14.6.1. Isolationsmodstand ved køretøjets ladeindgang og modstand i beskyttelsesjording	Aflæs isolationsmodstand ved hjælp af køretøjets elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.	a) Isolationsmodstanden er ikke i overensstemmelse med kravene eller de forudfastsatte værdier fra køretøjsfabrikanten.		X			
		b) Modstanden i beskyttelsesjordingen er ikke i overensstemmelse med kravene ¹ .		X			
4.14.6.2. Isolationsmodstand mellem højspændingssystemet og chassiset	<p>Visuel inspektion.</p> <p>Aflæs isolationsmodstand ved hjælp af køretøjets elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p>	a) System til overvågning af isolation giver signal om fejl.		X			
		b) Isolationsmodstandsværdi ikke i overensstemmelse med kravene ¹ .		X			
4.14.7. Antistartsystem							

4.14.7.1. Antistartsystem (hvis påbudt)	<p>Visuel inspektion og aktivering, hvis muligt.</p> <p>Funktionel kontrol med verifikation af, at køretøjet ikke kan bevæge sig af sig selv, når opladningskablet er sat i, og der ikke er nogen vægt på førersædet, som svarer til en fører.</p>	Alarmanordning virker ikke korrekt.	X		
<p>4.15 Nødbremsesignal</p> <p>Beskrivelse: Ved kraftig deceleration aktiveres havariblink og/eller yderligere lysflader, og/eller den bagvedkørende trafik advares ved hjælp af blinkende stoplys, f.eks. i overensstemmelse med UNECE-R 48 eller UNECE-R 13.</p>	<p>Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p>	a) System eller komponenter mangler.		X	
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X	
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X	
		d) Ledningsnet beskadiget.		X	
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		<p>f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade.</p> <p>Påvirker ikke driftens sikkerhed.</p> <p>Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.</p> <p>Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.</p>	X	X	X
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis.		X	
<p>h) Anden fejl.</p> <p>Påvirker ikke driftens sikkerhed.</p> <p>Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.</p> <p>Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.</p>	X	X	X		

"

xxiv) I tabellen affattes punkt 5.1.3 således:

"

5.1.3. Hjullege (+ E)	Visuel inspektion ved hjælp af en ratslørmåler, hvis tilgængelig. Vug hjulet, eller påvirk hvert hjul med en vandret kraft, og bemærk, hvor meget hjulet løftes i forhold til stubakslen.	a) For stort slør i et hulleje. Retningsstabilitet påvirkes; fare for sammenbrud.		X	X
		b) Hulleje for stramt eller blokeret. Fare for overophedning; fare for sammenbrud.		X	X
		c) Hørlige tegn på slidt eller beskadiget hulleje.		X	

"

xxiva) I tabellen affattes punkt 5.2.3 således:

"

5.2.3. Dæk	Visuel inspektion af hele dækket ved enten at rotere hjulet, når det er fri fra jorden, og køretøjet står over en grav eller på en lift, eller ved at rulle køretøjet baglæns og forlæns over en grav.	a) Dækstørrelse, belastningsevne, godkendelsesmærke eller hastighedskategori ikke i overensstemmelse med kravene ¹ og påvirker trafiksikkerheden eller miljøpræstationerne. Utilstrækkelig belastningsevne eller hastighedskategori i forhold til den faktiske brug; dæk berører andre faste køretøjsdele, og påvirker derved trafiksikkerheden.		X	X
		b) Dæk på samme aksel eller på tvillingehjul har forskellig størrelse.		X	
		c) Dæk på samme aksel er af forskellig type (radialdæk/diagonaldæk).		X	
		d) Enhver alvorlig beskadigelse eller flænge i dæk. Tråd synlig eller beskadiget.		X	X
		e) Dækkets slidindikator bliver synlig. Dækmønsterdybde ikke i overensstemmelse med kravene ¹ .		X	X
		f) Dæk gnider mod andre komponenter (fleksible afskærmningsanordninger). Dæk gnider mod andre komponenter (trafiksikkerheden påvirkes ikke).	X	X	
		g) Regummierede dæk ikke i overensstemmelse med kravene ¹ . Trådbeskyttelseslaget påvirkes.		X	X
		h) Dækket er tydeligvis utilstrækkeligt oppumpet.	X		

<p>5.2.3.1. Advarsel om lavt dæktryk</p> <p>Beskrivelse: Systemet konstaterer tab af dæktryk ved hjælp af integrerede sensorer og/eller utroværdige værdier for hjulhastighed, f.eks. i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/2144 og UNECE-R 141.</p>	<p>Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets fysiske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p>	<p>a) System eller komponenter mangler.</p>		<p>X</p>	
		<p>b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.</p>		<p>X</p>	
		<p>c) Forkert softwareversion eller -integritet.</p>		<p>X</p>	
		<p>d) Ledningsnet beskadiget.</p>		<p>X</p>	
		<p>e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.</p>		<p>X</p>	
		<p>f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
		<p>g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis.</p>		<p>X</p>	
		<p>h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>

"

xxivb) I tabellen affattes punkt 5.3.2 og 5.3.2,1 således:

"

5.3.2 Støddæmpere, herunder elektronisk dæmpning (hvis en sådan er monteret)	Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.	a) System eller komponenter mangler.		X	
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X	
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X	
		d) Ledningsnet beskadiget.		X	
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X	X	X
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis.		X	
		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X	X	X
		i) Utilstrækkelig fastgørelse af støddæmpere til chassis eller aksel. Støddæmper sidder løst.	X	X	
		j) Beskadiget støddæmper med tegn på alvorlig utæthed eller defekt.		X	
5.3.2.1. Funktionalitetstest af dæmpning(X) ²	Anvendelse af specialudstyr og sammenligning af forskelle mellem højre og venstre eller på grundlag af køretøjets ageren med hensyn til svingninger og dæmpning.	a) Betydelig forskel mellem højre og venstre.		X	
		b) Oplyste minimumsværdier overholdes ikke.		X	

"

xxivc) I tabellen affattes punkt 5.3.5 således:

"

<p>5.3.5. Luftaffjedring, herunder indstilling af højde (hvis en sådan er monteret)</p> <p>Beskrivelse af indstilling af højde: Systemet ændrer afstanden mellem køretøjets chassis og vejen.</p>	<p>Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p>	a) System eller komponenter mangler.		X	
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X	
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X	
		d) Ledningsnet beskadiget.		X	
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X	X	X
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis.		X	
		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X	X	X
		i) Hørlig udsivning i anordning.		X	

"

xxivd) I tabellen affattes punkt 6.1.3 således:

"

6.1.3. Brændstoftank og -rør (herunder brændstoftank til opvarmning og rør og brintinstallation) Beskrivelse af brintinstallation: Brinten opbevares i køretøjet og anvendes til køretøjets fremdrift, enten ved forbrænding i en forbrændingsmotor eller ved omdannelse i en brændselscelle med en supplerende elektrisk motor.	Visuel inspektion når køretøjet står over en grav, anvendelse af apparat til lækagedetektering, når det drejer sig om LPG/CNG/LNG-systemer suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.	a) Utilstrækkeligt fastgjort tank eller rør, hvilket medfører særlig brandfare.			X
		b) Brændstoflækage eller tankdæksel mangler eller er defekt. Brandfare; for stort udslip af farlige stoffer.		X	X
		c) Slidte rør. Beskadigede rør.	X	X	
		d) Stophane (hvis påbudt) virker ikke korrekt.		X	
		e) Brandrisiko pga.: – brændstoflækage brændstoftank – brændstoftank eller udstødning ikke korrekt afskærmet – motorrummets tilstand.			X
		f) LPG/CNG/LNG-system eller brintsystem ikke i overensstemmelse med kravene; en del af systemet defekt ¹ .			X
		g) System eller komponenter mangler.		X	
		h) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X	
		i) Forkert softwareversion eller -integritet.		X	
		j) Ledningsnet beskadiget.		X	
		k) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		l) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X	X	X
		m) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis.		X	
n) Anden fejl					

		Påvirker ikke driftens sikkerhed.	X		
		Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.		X	
		Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.			X

"

xxive) I tabellen indsættes følgende som punkt 6.1.10:

"

6.1.10 Stabilisering af glidende led (hvis en sådan er monteret) (X) ² Beskrivelse: Det artikulerede led stabiliseres med dæmpning, afhængigt af køretøjets hastighed, trykket i cylindrene på de artikulerede dæmpere, styretøjet og drejevinklen.	Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.	a) System eller komponenter mangler.		X		
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X		
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X		
		d) Ledningsnet beskadiget.		X		
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X		
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X	X
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis.		X		
		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X	X

"

xxivf) I tabellen affattes punkt 7.1.3 således:

"

<p>7.1.3 Sikkerhedsselestrammer og selebegrænser</p> <p>Beskrivelse: I tilfælde af en ulykke strammes sikkerhedsselen til en referenceposition og/eller sikkerhedsselen kraft begrænses elektronisk, og de kræfter, der påvirker personerne, begrænses således, f.eks. i overensstemmelse med UNECE-R 16 eller UNECE-R 94.</p>	<p>Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p>	a) System eller komponenter mangler eller er uegnet til køretøjet.		X	
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X	
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X	
		d) Ledningsnet beskadiget.		X	
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed.	X		
		Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.		X	
		Fare for ombordværende personer.			X
		g) System eller komponenter virker ikke, hvis det er relevant, eller virker ikke på plausibel vis.		X	
h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed.	X				
Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.		X			
Fare for ombordværende personer.			X		

"

xxv) I tabellen affattes punkt 7.1.5 således:

"

<p>7.1.5 Airbag</p> <p>Beskrivelse: I tilfælde af en ulykke mindsker airbags risikoen for skader ved deres absorberende virkning, f.eks. i overensstemmelse med UNECE-R 12, UNECE-R 14 eller UNECE-R 16.</p>	<p>Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p>	a) Systemer eller komponenter (f.eks. sædesensor) mangler tydeligvis.		X	
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X	
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X	
		d) Ledningsnet beskadiget.		X	
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed.	X		
		Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.		X	
		Fare for ombordværende personer.			X
g) Systemer eller komponenter virker tydeligvis ikke (f.eks. fordi de ikke er egnet til køretøjet).		X			
h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed.	X				
Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.		X			
Fare for ombordværende personer.			X		

"

xxva) I tabellen udgår punkt 7.1.4 og 7.1.6;

xxvi) I tabellen affattes punkt 7.8 således:

"

7.8. Hastighedsmåler (speedometer)	Visuel inspektion eller aktivering eller testkørsel på vej eller ved anvendelse af køretøjets elektroniske grænseflade eller en hvilken som helst kombination af disse.	a) Ikke monteret i overensstemmelse med kravene ¹ . Mangler (hvis påbudt).	X		X
		b) Funktionsduelighed påvirkes. Fungerer overhovedet ikke.	X		X
		c) Kan ikke oplyses tilstrækkeligt. Kan slet ikke oplyses.	X		X

"

xxvii) I tabellen affattes punkt 7.9 således:

"

<p>7.9. Fartskriver (hvis monteret/påbudt)</p> <p>Beskrivelse: Et system, som registrerer en førers køretid, pauser og hviletid samt perioder med andet arbejde, f.eks. i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014****.</p>	<p>Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p>	a) System eller komponenter mangler (f.eks. plomberinger eller plader) eller er ikke monteret i overensstemmelse med kravene ¹ (f.eks. forældet plade).		X	
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter (f.eks. ulæselig plade).		X	
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X	
		d) Ledningsnet beskadiget.		X	
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X	X	X
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis (f.eks. på grund af indgreb eller manipulation, eller dækstørrelsen ikke er i overensstemmelse med kalibreringsparametrene, eller ukorrekt fastsat hastighed, hvis dette kontrolleres).		X	
		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X	X	X

"

xxvii) I tabellen affattes punkt 7.10 således:

"

<p>7.10. Hastighedsbegrænsende anordning (hvis monteret/påbudt) (+E)</p> <p>Beskrivelse: Under kørslen forhindrer systemet overskridelse af en fastsat maksimalhastighed. Relevant, hvis obligatorisk, f.eks. i overensstemmelse med UNECE-R 89 og forordning (EU) 2019/2144.</p>	<p>Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p>	a) System eller komponenter mangler (f.eks. plomberinger eller plader) eller er ikke monteret i overensstemmelse med kravene ¹ .		X	
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X	
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X	
		d) Ledningsnet beskadiget.		X	
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X	X	X
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis (f.eks. på grund af indgreb eller manipulation, eller dækstørrelsen ikke er i overensstemmelse med kalibreringsparametrene, eller ukorrekt fastsat hastighed, hvis dette kontrolleres).		X	
		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X	X	X

"

xxviii) I tabellen affattes punkt 7.11 således:

"

7.11. Kilometertæller, hvis den forefindes	<p>Visuel inspektion og/eller anvendelse af den elektroniske grænseflade (OBD eller OBM).</p> <p>Hvis den tekniske kontrol viser, at kilometertælleren er blevet manipuleret med, skal inspektøren angive dette i synsrapporten som en meddelelse til køretøjets ejer.</p>	Virker tydeligvis ikke.		X	
--	--	-------------------------	--	---	--

"

xxix) I tabellen affattes punkt 7.12 således:

"

<p>7.12. Elektronisk stabilitets-kontrol (ESC) hvis monteret/påbudt (X)¹</p> <p>Beskrivelse: Systemet stabiliserer køretøjet eller hele vogntoget i kritiske, dynamiske kørselssituationer, f.eks. i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/2144 og UNECE-R 140.</p>	<p>Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p>	a) System eller komponenter (f.eks. hjulhastighedssensorer) mangler.		X	
		b) System eller komponenter (f.eks. hjulhastighedssensorer) er beskadigede.		X	
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X	
		d) Ledningsnet beskadiget.		X	
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.	X	X	X
		Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.			
g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis.		X			

		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed.	X		
		Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.		X	
		Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.			X

"

xxixa) I tabellen indsættes følgende som punkt 7.13:

"

7.13 eCall (hvis monteret, i overensstemmelse med EU's typegodkendelseslovgivning)	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Mindre	Væsentlige	Farlige	
<p>Automatisk eCall</p> <p>Beskrivelse: Systemet udløses automatisk af sensorer i køretøjet eller manuelt; det overfører et minimumdatasæt (EN 15722) via mobilkommunikationsnet og opretter en lydforbindelse på grundlag af (alarm)nummeret mellem køretøjets passagerer og alarmcentralen, i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/758** og Kommissionens delegerede forordning (EU) 2017/79***.</p>	<p>Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p> <p>For eCall-systemer, der anvender ældre mobilnet (2g/3g), som ikke længere er i drift, og eCall-systemet angiver en fejl, må dette ikke være en årsag til svigt.</p>	a) System eller komponenter mangler.		X		
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X		
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X		
		d) Ledningsnet beskadiget.		X		
		e) Advarselsanordning (Fejlindikatorlampen for eCall) giver signal om fejl i systemet.		X		
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer.	X		X	X
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis: – lydkomponenter (f.eks. at køretøjet ikke består ekkotesten).			X	

		h) Anden fejl (f.eks. fejl i mobilkommunikationsudstyr, elektronisk styreenhed eller vedrørende GPS-signal). Påvirker ikke driftens sikkerhed.	X		
		Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.		X	
		Fare for ombordværende personer.			X

"

xxxixb) I tabellen indsættes følgende som punkt 7.14:

7.14 – Køretøjets diagnoseforbindelseskonnetor (OBD-port) (hvis en sådan er monteret)	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Mindre	Væsentlige	Farlige
7.14.1 – Køretøjets diagnoseforbindelseskonnetor (OBD-port).	Visuel inspektion, suppleret med brug af elektronisk grænseflade.	a) Grænseflade ikke tilgængelig.		X	
		b) Virker tydeligvis ikke.		X	
		c) Beskadiget system eller komponent.		X	
		d) System eller komponenter mangler.		X	

"

xxx) I tabellen affattes punkt 8.1. og 8.2 således:

8.1. Støj

8.1.1. Støjdæmpningssystem (+E)	Subjektiv vurdering (medmindre inspektøren vurderer, at støjniveauet kan være for højt, og der i dette tilfælde foretages en støjtest af et stationært køretøj ved hjælp af en støjmåler).	a) Støjniveau overskrider de tilladte grænser i kravene ¹ .		X	
		b) En del af støjdæmpningssystemet sidder løst, er beskadiget, ukorrekt monteret, mangler eller er tydeligvis ændret på en måde, som ville påvirke støjniveauet negativt. Meget alvorlig risiko for, at den falder af.		X	X
		c) Fjerndetektionsudstyr viser, at kravene ikke er opfyldt.		X	
	Alternativt måles med fjerndetektionsudstyr og bekræftes ved standardafprøvningsmetoder.				

8.2. Udstødning

8.2.1. Emissionskontroludstyr	Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.	a) Emissionskontroludstyr monteret af fabrikanten mangler, er ændret eller er tydeligvis defekt.		X	
		b) Utæthed, som ville påvirke emissionsmåling.		X	
		c) Advarselsanordning virker ikke korrekt, alarmanordning/signallampe virker ikke.		X	
		d) Fejlindikatorlampe aktiveret, advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		e) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade.		X	
		f) Emissionskontrolenhed ændret, hvilket påvirker sikkerheden og/eller miljøet.		X	
		g) Enhver anden kontrolenhed med relevans for emissioner ændret, hvilket påvirker sikkerheden og/eller miljøet.		X	

		h) Tilstedeværelse af elektroniske enhed, der ikke er godkendt af køretøjsfabrikanter eller godkendt ved homologation, og som ændrer signaler til eller fra motor eller forureningskontrolenhed(er).		X	
		i) Utilstrækkelig reagent, hvis relevant.		X	
		j) Aflæsning af egendiagnosesystemet (OBD eller OBM) viser en alvorlig fejl.		X	
Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
8.2.2 Måling af udstødningsemissioner – motorer med styret tænding	<p>Kontrolprocedurer:</p> <p>For køretøjer, som havde en grænse for partikelantal (PN) ved typegodkendelse; Euro VI, Euro 6c og nyere eller for M1 og N1 registreret første gang efter den 31. august 2019 og M2, M3, N2 og N3 registreret første gang efter den 31. december 2013:</p> <p>Måling af partikelantal i overensstemmelse med 8.2.2.1.</p> <p>For alle køretøjer gælder:</p> <p>Prøvning for emission af forurenende luftarter i overensstemmelse med 8.2.2.2.</p> <p>For køretøjer som specificeret i overensstemmelse med gennemførelsesretsakter:</p> <p>NO_x-måling af tæthed i overensstemmelse med 8.2.2.3.</p>				
8.2.2.1 Måling af partikelantal (E)	<p>Klargøring af køretøjet:</p> <p>– [præciseres i overensstemmelse med gennemførelsesretsakter]</p> <p>Klargøring af måleinstrument:</p>	Måleresultatet overstiger de grænseværdier, der skal fastsættes i overensstemmelse med gennemførelsesretsakter.		X	

– Anordningen til måling af PN skal være i tændt tilstand som minimum i den af fabrikanten angivne opvarmningstid.

– Med instrumentets egenkontrol [specificeres i overensstemmelse med gennemførelsesretsakter] skal det overvåges, at instrumentet fungerer korrekt under driften, og at der udløses en advarsel eller besked i tilfælde af funktionsfejl.

Før hver prøvning kontrolleres det, at prøvetagningssystemet er i god stand, herunder kontrolleres prøvetagningsslangen og sonden for skader.

Kontrolprocedure:

– Partikeltællerens software styrer automatisk instrumentoperatøren gennem prøvningsproceduren.

– Sonden anbringes mindst 0,20 m inde i udstødningssystemets afgangsåbning. I berettigede undtagelsestilfælde, hvor det ikke er muligt at tage prøven i den dybde, indsættes sonden mindst 0,05 m. Prøvetagningssonden må ikke berøre udstødningsrørets vægge.

– Hvis udstødningssystemet har mere end én afgangsåbning, udføres prøvningen for dem alle. I dette tilfælde anses den højeste målte PN-koncentration, der måles ved udstødningssystemets forskellige afgangsåbninger, for at være køretøjets PN-koncentration.

– Køretøjet fungerer [som specificeret i overensstemmelse med gennemførelsesretsakter]. Hvis et køretøjs motor ikke tændes ved statiske betingelser, deaktiverer prøvningsoperatøren start/stopsystemet. For hybrid- og pluginhybridkøretøjer skal forbrændingsmotoren tændes.

Når prøvningsproceduren er fuldført, angiver (og lagrer) instrumentet køretøjets PN-koncentration og en "PASS"- eller "FAIL"-meddelelse:

– Hvis resultatet er lavere end eller lig med grænseværdien, angiver instrumentet en "PASS"-meddelelse.

– Hvis resultatet overstiger grænseværdien, angiver instrumentet en "FAIL"-meddelelse.

8.2.2.2. Gasformige udledninger (E)	Måling ved hjælp af en udstødningsgasanalysator i overensstemmelse med kravene ¹ .	a) Enten overstiger emissionen af forurenende luft arter de specifikke niveauer, som fabrikanten har angivet,		X	
	Målinger gælder ikke for totaktsmotorer.	b) Eller, såfremt denne oplysning ikke foreligger, overstiger CO-emissionen,		X	
	Alternativt måles med fjerndetekektionsudstyr og bekræftes ved standardafprøvningsmetoder.	i) for køretøjer, der ikke har et avanceret emissionskontrollsystem, — 4,5 % eller — 3,5 % i henhold til tidspunktet for første registrering eller ibrugtagning som angivet i kravene ¹ . ii) for køretøjer, der har et avanceret emissionskontrollsystem, — med motoren i tomgang: 0,5 % — ved høj tomgangshastighed: 0,3 % eller — med motoren i tomgang: 0,3 % ⁽⁷⁾ — ved høj tomgangshastighed: 0,2 % eller — med motoren i tomgang: 0,2 % ⁽⁸⁾ — ved høj tomgangshastighed: 0,1 % i henhold til tidspunktet for første registrering eller ibrugtagning som angivet i kravene ¹ .			
	c) Lambdakoefficient uden for området $1 \pm 0,03$ eller ikke i overensstemmelse med fabrikantens anvisning.			X	

8.2.2.3. NO _x -måling (E)	<p>Klargøring af køretøjet, klargøring af måleinstrument, kontrol af prøvetagningssystemet og prøvningsprocedure, som specificeres yderligere i gennemførelsesretsakt, som afspejler kontrolomgivelserne for motorer med styret tænding, idet der tages hensyn til eksisterende metoder til måling af gasformige udledninger.</p> <p>Alternativ: Måling med fjerndetektionsudstyr og bekræftet ved standardafprøvningsmetoder i overensstemmelse med punkt 8.2.2. i denne tabel eller med punkt 8.2.2 i punkt 3 i bilag I til direktiv 2014/45/EU.</p>	a) Måleresultatet overstiger de grænser, der skal fastsættes i overensstemmelse med gennemførelsesretsakter.		X	
		b) Aflæsning af egediagnosesystemet (OBD eller OBM) viser en alvorlig fejl.		X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
8.2.3 Måling af udstødningsemissioner kompressionsmotorer	<p>Kontrolprocedurer:</p> <p>For køretøjer i emissionsklasse Euro 5b og Euro VI og nyere eller for M1 og N1 registreret første gang efter den 31. december 2012 og M2, M3, N2 og N3 registreret for første gang efter den 31. december 2013: Måling af partikelantal (PN-måling) i overensstemmelse med 8.2.3.1.</p> <p>For køretøjer op til emissionsklasse Euro 5a og Euro V: Måling af tæthed i overensstemmelse med 8.2.3.2. For køretøjer udstyret med partikelfiltre eller for køretøjer i klasse M1, der er registreret første gang efter den 2. juli 2007, og i klasse N1, der er registreret for første gang efter den 31. august 2010, og i klasse M2, M3, N2 og N3, der er registreret for første gang efter den 1. januar 2014, må medlemsstaterne anvende PN-måling i stedet for måling af tæthed i overensstemmelse med 8.2.3.1.</p> <p>For køretøjer i emissionsklasse Euro 6d-TEMP og Euro VI og nyere eller for M1 og N1 registreret første gang efter den 31. august 2019 og M2, M3, N2 og N3 registreret for første gang efter den 1. januar 2014: NOx-måling af tæthed i overensstemmelse med 8.2.3.3.</p>				
8.2.3.1 Måling af partikelantal (E)	<p>Klargøring af køretøjet: Ved prøvningens begyndelse bør køretøjets motor være: – kørt varm, dvs. at motorens kølevæsketemperatur skal være over 60 °C og helst over 70 °C</p> <p>– konditioneret, ved at lade motoren køre med lav tomgang i en periode og/eller ved stationær acceleration op til højst 2 000 omdrejninger pr. minut eller ved kørsel. Den anbefalede samlede konditioneringstid er mindst 300 sekunder.</p> <p>Under prøvningen må køretøjet ikke udføre aktiv regenerering af partikelfilteret.</p>	<p>Måleresultatet overstiger 250 000 (1/cm³).</p> <p>For køretøjer op til emissionsklasse Euro 5a og Euro V, som er udstyret med partikelfiltre, kan medlemsstaterne anvende en grænse på op til 1 000 000 (1/cm³).</p>		X	

Der kan udføres en hurtig prøvning med en kølevæsketemperatur under 60 °C. Hvis køretøjet imidlertid ikke består prøvningen, gentages prøvningen, og køretøjet bør opfylde de fastsatte krav til motorens kølevæsketemperatur og konditioneringen.

Klargøring af måleinstrument (som specificeret i afsnit 3, 4 og 5 i Kommissionens henstilling (EU) 2023/688, som vedtaget den 20. marts 2023):

- Instrumentet skal være i tændt tilstand som minimum i den af fabrikanten angivne opvarmningstid.
- Med instrumentets egenkontrol som fastsat i afsnit 5 i Kommissionens henstilling (EU) 2023/688 som vedtaget den 20. marts 2023 skal det overvåges, at instrumentet fungerer korrekt under driften, og at der udløses en advarsel eller besked i tilfælde af funktionsfejl.

Før hver prøvning kontrolleres det, at prøvetagningssystemet er i god stand, herunder kontrolleres prøvetagningsslangen og sonden for skader.

Kontrolprocedure:

- Partikeltællerens software styrer automatisk instrumentoperatøren gennem prøvningsproceduren.
- Sonden anbringes mindst 0,20 m inde i udstødningssystemets afgangsåbning. I berettigede undtagelsestilfælde, hvor det ikke er muligt at tage prøven i den dybde, indsættes sonden mindst 0,05 m. Prøvetagningssonden må ikke berøre udstødningsrørets vægge.
- Hvis udstødningssystemet har mere end én afgangsåbning, udføres prøvningen for dem alle. I dette tilfælde anses den højeste målte PN-koncentration, der måles ved udstødningssystemets forskellige afgangsåbninger, for at være køretøjets PN-koncentration.
- Køretøjets motor kører i lav tomgang. Hvis et køretøjs motor ikke tændes ved statiske betingelser, deaktiverer prøvningsoperatøren start/stopsystemet. For hybrid- og pluginhybridkøretøjer skal forbrændingsmotoren tændes.

--	--	--	--

	<p>– Efter at sonden er blevet indsat i udstødningsrøret, følges følgende trin:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. En stabiliseringsperiode på mindst 15 sekunder med motoren i tomgang. Forud for stabiliseringsperioden foretages eventuelt 2-3 accelerationer op til højst 2 000 omdrejninger pr. minut. 2. Efter stabiliseringsperioden måles PN-koncentrationsemissionerne. Prøvningens varighed er mindst 15 sekunder (samlet målevarighed). Prøvningsresultatet er den gennemsnitlige PN-koncentration i måleperioden. Hvis den målte PN-koncentration overstiger to gange grænsen, kan målingen indstilles umiddelbart, før det afventes, at de 15 sekunder skal udløbe. Prøvningsresultatet rapporteres. <p>Når prøvningsproceduren er fuldført, angiver (og lagrer) instrumentet køretøjets gennemsnitlige PN-koncentration og en "PASS"- eller "FAIL"-meddelelse:</p> <p>– Hvis resultatet er lavere end eller lig med grænseværdien, angiver instrumentet en "PASS"-meddelelse.</p> <p>– Hvis resultatet overstiger grænseværdien, angiver instrumentet en "FAIL"-meddelelse.</p>				
<p>8.2.3.2. Tæthed</p> <p>Køretøjer, der er registreret eller taget i brug inden 1. januar 1980, er undtaget fra dette krav.</p>	<p>Udstødningsgassens røgtæthed måles ved fri acceleration (ubelastet fra tomgang til tophastighed) i frigear med tilsluttet kobling og, hvis dette er specificeret i henhold til typegodkendelsesregulativerne, aflæsning af egendiagnosesystemet (OBD). i henhold til fabrikantens anbefalinger og andre krav.</p> <p>Klargøring af køretøjet:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Køretøjet kan kontrolleres uden klargøring, selv om det af sikkerhedsgrunde bør påses, at motoren er varm og i forsvarlig mekanisk stand. 	<p>a) For køretøjer, der er registreret eller taget i brug første gang efter den dato, der er angivet i kravene¹. tætheden overstiger det niveau, der er angivet på fabrikationsskiltet på køretøjet.</p>		X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
	<p>2. Krav til klargøring:</p> <p>i) Motoren skal være helt varm, f.eks. skal motoroliens temperatur målt ved hjælp af en sonde i målepindsrøret være mindst 80 °C eller normal driftstemperatur, hvis den er lavere, eller motorblokkens temperatur skal målt ved infrarødt strålingsniveau være på mindst en tilsvarende temperatur. Hvis denne måling ikke er mulig på grund af køretøjets konstruktion, kan motorens normale driftstemperatur konstateres ved hjælp af andre metoder, f.eks. ved at motorventilatoren sætter i gang.</p> <p>ii) Udstødningssystemet renses ved mindst tre frie accelerationscyklusser eller ved en tilsvarende metode.</p>	<p>b) Hvis disse oplysninger ikke foreligger, eller der i henhold til kravene¹ ikke må anvendes referenceværdier,</p> <p>— indsnugningsdieselmotorer: 2,5 m⁻¹, eller</p> <p>— turboladede dieselmotorer: 3,0 m⁻¹, eller</p> <p>— for køretøjer, der er angivet i kravene¹ eller registreret eller taget i brug første gang efter datoen angivet i kravene¹:</p> <p>eller 1,5 m⁻¹ ⁽⁹⁾ eller 0,7 m⁻¹ ⁽⁸⁾.</p>			
	<p>Kontrolprocedure:</p> <p>Motoren og eventuel turbolader sættes i tomgang, før hver enkelt fri accelerationscyklus påbegyndes. For dieselmotorer til tunge køretøjer betyder det, at der ventes mindst 10 sekunder, efter at gaspedalen er sluppet.</p> <p>De enkelte frie accelerationscyklusser påbegyndes ved, at gaspedalen hurtigt (dvs. på under et sekund) og i én bevægelse, men uden voldsomhed, trædes helt i bund for at opnå maksimal indsprøjtning fra indsprøjtningssumpen.</p>				

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
	<p>Under hver fri accelerationscyklus skal motoren nå tophastigheden eller den hastighed, som producenten har angivet, eller, hvis disse oplysninger ikke foreligger, to tredjedele af tophastigheden, før gaspedalen slippes. Dette kan kontrolleres ved f.eks. at overvåge motorhastigheden eller ved at lade tilstrækkelig tid gå, fra gaspedalen trædes ned, til den slippes. Dette kan kontrolleres ved f.eks. at overvåge motorhastigheden eller ved at lade tilstrækkelig tid gå, fra gaspedalen trædes ned, til den slippes; det vil for køretøjer i kategori M₂, M₃, N₂ og N₃ sige mindst to sekunder.</p> <p>Et køretøj må kun kasseres, hvis det aritmetiske gennemsnit af mindst tre frie accelerationscyklusser ligger over grænseværdien. Dette kan beregnes ved at se bort fra målinger, der afviger betydeligt fra det målte gennemsnit, eller resultatet af andre statistiske beregninger, som tager hensyn til målingernes spredning. Medlemsstaterne kan begrænse antallet af kontrolcyklusser.</p> <p>For at undgå unødvendig kontrol kan medlemsstaterne kassere køretøjer, hvis målte værdier ligger betydeligt over grænseværdien efter mindre end tre frie accelerationscyklusser eller efter rensningscyklusserne. For på samme måde at undgå unødvendig kontrol kan medlemsstaterne godkende køretøjer, hvis målte værdier ligger betydeligt under grænseværdien efter færre end tre frie accelerationscyklusser eller efter rensningscyklusserne.</p> <p>Alternativ: Måling med fjerndetektionsudstyr og bekræftet ved standardafprøvningsmetoder i overensstemmelse med punkt 8.2.3. i denne tabel eller med punkt 8.2.3 i punkt 3 i bilag I til direktiv 2014/45/EU.</p>				

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
8.2.3.3. NO _x -måling (E)	<p>Klargøring af køretøjet:</p> <p>Ved forhold under -10 °C: Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p> <p>Når udendørstemperaturen er -10 °C eller derover: Forud for prøvningen skal køretøjets system til efterbehandling af udstødningen være opvarmet, således at det er i en sådan tilstand, at NO_x-emissioner effektivt kan nedbringes af køretøjets NO_x-begrænsningssystem. Hvis det er muligt, fastslås det, at køretøjet er parat til prøvning, ved at kontrollere indikatorlampen på instrumentbrættet eller via køretøjets grænseflade (OBD- eller OBM-aflæsning).</p> <p>Under prøvningen må køretøjet ikke udføre aktiv regenerering af partikelfilteret.</p> <p>Klargøring af måleinstrument:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Anordningen til måling af NO_x-emissioner skal være i tændt tilstand som minimum i den af fabrikanten angivne opvarmningstid. – Med instrumentets egenkontrol, der skal specificeres i overensstemmelse med gennemførelsesretsakter, skal det overvåges, at instrumentet fungerer korrekt under driften, og 	Måleresultatet overstiger 40 ppm eller den elektroniske grænseflade viser funktionsfejl.		X	

	<p>at der udløses en advarsel eller besked i tilfælde af funktionsfejl.</p> <p>Før hver prøvning kontrolleres det, at prøvetagningssystemet er i god stand, herunder kontrolleres prøvetagningsslangen og sonden for skader.</p> <p>Kontrolprocedure:</p> <ul style="list-style-type: none"> – NO_x-analyatorens software styrer automatisk instrumentoperatøren gennem prøvningsproceduren. – Sonden anbringes mindst 0,20 m inde i udstødningssystemets afgangsåbning. I berettigede undtagelsestilfælde, hvor det ikke er muligt at tage prøven i den dybde, indsættes sonden mindst 0,05 m. Prøvetagningssonden må ikke berøre udstødningsrørets vægge. – Hvis udstødningssystemet har mere end én afgangsåbning, udføres prøvningen for dem alle. I dette tilfælde anses den højeste målte NO_x-koncentration, der måles ved udstødningssystemets forskellige afgangsåbninger, for at være køretøjets NO_x-koncentration. – Køretøjets motor kører i lav tomgang. – Efter at sonden er blevet indsat i udstødningsrøret, følges følgende trin: <p>En stabiliseringsperiode på mindst 15 sekunder med motoren i tomgang.</p> <p>Efter stabiliseringsperioden måles NO_x-koncentrationsemissionerne. Prøvningens varighed er mindst 15 sekunder (samlet målevarighed). Prøvningsresultatet er den gennemsnitlige NO_x-koncentration i måleperioden.</p> <p>Når prøvningsproceduren er fuldført, angiver (og lagrer) instrumentet køretøjets gennemsnitlige NO_x-koncentration og en "PASS"- eller "FAIL"-meddelelse:</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>– Hvis resultatet er lavere end eller lig med grænseværdien, angiver instrumentet en "PASS"-meddelelse.</p> <p>– Hvis resultatet overstiger grænseværdien, angiver instrumentet en "FAIL"-meddelelse.</p> <p>Alternativ: Måling med fjerndetektionsudstyr og bekræftet ved standardafprøvningsmetoder i overensstemmelse med punkt 8.2.3. i denne tabel eller med punkt 8.2.3 i punkt 3 i bilag I til direktiv 2014/45/EU.</p>				
--	---	--	--	--	--

xxx) I tabellen affattes punkt 8.4.1 således:

8.4.1. Væskeudsivning	Visuel inspektion.	En udsivning af anden væske end vand, der er for stor, og som kan forventes at skade miljøet eller udgøre en fare for andre trafikanter. Konstant dråbedannelse, der udgør en meget alvorlig risiko.		X	X
-----------------------	--------------------	---	--	---	---

xxxia) I tabellen affattes punkt 9.11.1 således:

"

9.11.1. Døre, ramper, lifte og knælesystemer, hvis monteret i overensstemmelse med UNECE R107.	Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.	a) System eller komponenter mangler.		X	
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X	
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X	
		d) Ledningsnet beskadiget.		X	
		e) Advarselsanordning(er) giver signal om fejl i systemet.		X	
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer.	X	X	X
		g) System eller komponenter virker ikke, hvis det er relevant, eller virker ikke på plausibel vis.		X	
		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer.	X	X	X
		i) Ikke i overensstemmelse med kravene ¹ .		X	

"

xxib) I tabellen indsættes følgende som punkt 9.13:

"

9.13. Alarm- og brandbekæmpelsessystem	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Mindre	Væsentlige	Farlige
9.13.1. Alarmsystem (hvis monteret, i overensstemmelse med EU's typegodkendelseslovgivning)	Visuel inspektion og aktivering (hvor det er relevant) og/eller anvendelse af elektronisk grænseflade.	a) Fungerer overhovedet ikke, fungerer ikke korrekt.		X	
		b) Systemet giver signal om en fejl via den elektroniske grænseflade.		X	
		c) Mangler.		X	
		d) Ikke i overensstemmelse med kravene ¹ .		X	
9.13.2. Brandbekæmpelsessystem (hvis monteret, i overensstemmelse med EU's typegodkendelseslovgivning)	Visuel inspektion og/eller anvendelse af den elektroniske grænseflade.	a) Mangler, aktiveret.		X	
		b) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade.		X	
		c) Ikke i overensstemmelse med kravene ¹ .		X	
		d) Beholder til sporing/reagens, beholder til drivgas, beholder til slukningsmiddel trykløs, tom.		X	
		e) Inspektion af beholder og udskiftningsperiode(r) udløbet.		X	

"

xxxii) I tabellen indsættes følgende som punkt 10:

"

10. ADAS OG ANDRE SIKKERHEDSRELATEREDE SYSTEMER.						
<p>10.1 Intelligent farttilpasning. (hvis påkrævet i henhold til typegodkendelse eller monteret)</p> <p>Beskrivelse af intelligent fartsystem: System, som hjælper føreren med at holde den hensigtsmæssige fart i forhold til vejmiljøet ved at give dedikeret og hensigtsmæssig feedback, f.eks. i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/2144 og Kommissionens delegerede forordning (EU) 2021/1958*****.</p>	<p>Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p>	a) System eller komponenter mangler.		X		
		b) System eller komponenter beskadiget, eller sensorer tydeligvis ikke korrekt indstillet.		X		
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X		
		d) Ledningsnet beskadiget.		X		
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X		
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X	X
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis.		X		
<p>10.2 Aktiv nakkestøtte (hvis en sådan er monteret) (X)²</p> <p>Beskrivelse: Systemet mindsker faren for en piskesmældsskade i tilfælde af en påkørsel bagfra ved at flytte nakkestøttens position i retning af hovedet.</p>	<p>Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p>	a) System eller komponenter mangler.		X		
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X		
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X		
		d) Ledningsnet beskadiget.		X		
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X		
<p>h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.</p>	<p>X</p>		X	X		

		<p>f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed.</p> <p>Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.</p> <p>Fare for ombordværende personer.</p>	X	X	X
		<p>g) System eller komponenter virker ikke, hvis det er relevant, eller virker ikke på plausibel vis.</p>		X	
		<p>h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed.</p> <p>Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.</p> <p>Fare for ombordværende personer.</p>	X	X	X
<p>10.3 Aktiv motorhjelm (hvis en sådan er monteret) (X)²</p> <p>Beskrivelse: Ved automatisk at løfte motorhelmen sikrer systemet en større sammentrykkelig zone i tilfælde af en ulykke, der involverer en fodgænger.</p>	<p>Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p>	a) System eller komponenter mangler.		X	
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X	
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X	
		d) Ledningsnet beskadiget.		X	
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		<p>f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed.</p> <p>Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.</p> <p>Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.</p>	X	X	X
		g) System eller komponenter virker ikke (f.eks. fordi det er forældet), hvis det er relevant, eller virker ikke på plausibel vis.		X	

		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed.	X		
		Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.		X	
		Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.			X
10.4 Automatisk bremsehødefunktion (hvis en sådan er monteret) (X) ² Beskrivelse: Systemet holder, uafhængigt, køretøjet bremset efter standsning ved hjælp af driftsbremsen og/eller parkeringsbremsen og slipper automatisk bremsen ved igangsætning.	Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.	a) System eller komponenter mangler.		X	
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X	
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X	
		d) Ledningsnet beskadiget.		X	
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed.	X		X
		Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.			
		Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.			X
g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis.		X			
h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed.	X				
Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.		X			
Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.			X		
10.5 Automatisk nødbremsesystem (hvis påkrævet i henhold til typegodkendelse eller monteret) Beskrivelse: Systemet begynder, uafhængigt, at bremse for at undgå	Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.	a) System eller komponenter mangler.		X	
		b) System eller komponenter beskadiget, eller sensorer tydeligvis ikke korrekt indstillet.		X	
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X	

en kollision med en forhindring eller en anden trafikant eller for at mindske følgerne af en kollision, som ikke kan undgås.		d) Ledningsnet beskadiget.		X		
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X		
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X	X
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis (f.eks. lydkomponenter).		X		
		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X	X
10.6 Støttet styreapparat (hvis en sådan er monteret) Styreassistent Beskrivelse: Afhængigt at kørselssituationen ændres styrevinklen automatisk uden indgrebet fra føreren. Relevant, hvis indgrebet i styringen sker ved hastigheder over 15 km/h, f.eks. i overensstemmelse med UNECE-R 79. Støtte til vognbaneskift Beskrivelse: Ved vognbaneskift advarer systemet føreren om køretøjer i den tilstødende vognbane og styrer køretøjet tilbage.	Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.	a) System eller komponenter mangler.		X		
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X		
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X		
		d) Ledningsnet beskadiget.		X		
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X		
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X	
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis (f.eks. lydkomponenter).		X		

<p>Vognbaneassistance Beskrivelse: Systemet advarer føreren, når køretøjet utilsigtet er ved at forlade sin vognbane, og styrer køretøjet tilbage, f.eks. i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/2144 og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2021/646*.</p> <p>System til automatisk vognbaneassistance (ALKS) Beskrivelse: Et system, som aktiveres af føreren, og som holder køretøjet i dets vognbane ved at kontrollere køretøjet bevægelser sideværts og i længderetningen i længere perioder, uden at der er behov for yderligere input fra føreren (f.eks. i overensstemmelse med UNECE-R 157).</p>		<p>h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed.</p> <p>Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.</p> <p>Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.</p>	X	X	X
<p>10.7 Prækollisionssystem (hvis et sådant er monteret) (X)²</p> <p>Beskrivelse: I en kritisk kørselssituation forberedes køretøjet på en kollision, således at risikoen for skade på passagerer og/eller andre trafikanter mindskes.</p>	<p>Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p>	<p>a) System eller komponenter mangler.</p>		X	
		<p>b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.</p>		X	
		<p>c) Forkert softwareversion eller -integritet.</p>		X	
		<p>d) Ledningsnet beskadiget.</p>		X	
		<p>e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.</p>		X	
		<p>f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed.</p> <p>Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.</p> <p>Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.</p>	X	X	X
		<p>g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis (f.eks. elektriske ruder).</p>		X	

		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed.	X			
		Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.		X		
		Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.			X	
10.8 Vælteskyttelse (aktiv) (hvis en sådan er monteret) (X) ² Beskrivelse: I tilfælde af overhængende fare for, at køretøjet vælter, skydes støttende elementer ud for at sikre overlevelsesfrirummet, f.eks. i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/2144 og UNECE-R 21.	Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.	a) System eller komponenter mangler.		X		
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X		
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X		
		d) Ledningsnet beskadiget.		X		
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X		
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X	X
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis.		X		
		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X	X
10.9 Igangsætningshjælp (hvis en sådan er monteret) (X) ² Beskrivelse: Hjælper ved igangsætning, f.eks. ved at hæve den løftbare aksel eller kortvarigt at anvende bremsetryk eller ved	Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.	a) System eller komponenter mangler.		X		
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X		
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X		
		d) Ledningsnet beskadiget.		X		

<p>automatisk at deaktivere parkeringsbremsen.</p>		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis.		X	
		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X
<p>10.10 Deaktivering af differentialespærring (hvis en sådan er monteret) (X)²</p> <p>Beskrivelse: Når dette system er aktiveret, låses differentialespærringen op på grundlag af parametre (f.eks. hjulspind, styrevinkel og hastighed).</p>	<p>Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p>	a) System eller komponenter mangler.		X	
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X	
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X	
		d) Ledningsnet beskadiget.		X	
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis: Styreevne påvirkes.		X	

		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed.	X		
		Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.		X	
		Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.			X
10.11 Styrebremse (hvis en sådan er monteret) (X) ² Beskrivelse: Ved kørsel i sving udøves doseret bremsning på et eller flere hjul.	Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.	a) System eller komponenter mangler.		X	
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X	
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X	
		d) Ledningsnet beskadiget.		X	
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed.	X		
		Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.		X	X
g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis: Styreevne påvirkes.		X		X	
h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed.	X				
Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.		X			
Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.				X	
10.12 Aktiv rullestabilisering (hvis en sådan er monteret) (X) ²	Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske	a) System eller komponenter mangler.		X	
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X	

<p>Beskrivelse: Systemet aktiverer, ved hjælp af aktuatorer en rullebevægelse, som modvirker køretøjets rullebevægelser, afhængigt af den aktuelle kørselssituation.</p>	<p>karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p>	c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X	
		d) Ledningsnet beskadiget.		X	
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X	X	X
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis.		X	
		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X	X	X
<p>10.13 Akustisk advarselsanordning (hvis påkrævet i henhold til typogodkendelse)</p> <p>Beskrivelse: Ved lav hastighed genererer systemet en specifik ekstern lyd for at advare f.eks. fodgængere.</p>	<p>Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p>	a) System eller komponenter mangler.		X	
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X	
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X	
		d) Ledningsnet beskadiget.		X	
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X	X	X
g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis.		X			

		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed.	X			
		Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.		X		
		Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.			X	
<p>10.14 Drejeassistent (systemer til overvågning af blinde vinkler) (hvis påkrævet i henhold til typegodkendelse)</p> <p>Beskrivelse: Et system, som oplyser føreren om en mulig kollision med en trafikant (f.eks. en cyklist) nær køretøjets side (f.eks. i overensstemmelse UNECE-R 151).</p>	<p>Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p>	a) System eller komponenter mangler.		X		
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X		
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X		
		d) Ledningsnet beskadiget.		X		
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X		
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed.	X		X	
		Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.				X
		Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.				
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis.		X		
		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed.	X			
		Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.		X		
		Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.			X	
<p>10.15 Bakdetektion (hvis påkrævet i henhold til typegodkendelse)</p> <p>Beskrivelse: System, som gør føreren opmærksom på mennesker og genstande bag køretøjet med det primære formål at undgå kollisioner under bakning, f.eks. i</p>	<p>Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p>	a) System eller komponenter mangler.		X		
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X		
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X		
		d) Ledningsnet beskadiget.		X		

overensstemmelse med forordning (EU) 2019/2144 og UNECE-R 158.		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X	X	X
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis.		X	
		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X	X	X
10.16 Systemer til trætheds- og opmærksomhedsadvarsel (hvis påkrævet i henhold til typegodkendelse) Beskrivelse: System, der vurderer førerens årvågenhed gennem analyse af køretøjssystemer og om nødvendigt giver føreren en advarsel, f.eks. i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/2144 og Kommissionens delegerede forordning (EU) 2021/1341*****.	Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.	a) System eller komponenter mangler.		X	
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X	
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X	
		d) Ledningsnet beskadiget.		X	
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X	X	X
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis.		X	

		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed.	X			
		Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.		X		
		Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.			X	
<p>10.17 Systemer til avanceret distraktionsadvarsel (hvis påkrævet i henhold til typegodkendelse)</p> <p>Beskrivelse: System, der hjælper føreren med at holde opmærksomhed på trafiksituationen og advarer føreren, når denne distraheres, f.eks. i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/2144 og Kommissionens delegerede forordning (EU) 2023/2590*****.</p>	<p>Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p>	a) System eller komponenter mangler.		X		
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X		
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X		
		d) Ledningsnet beskadiget.		X		
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X		
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed.	X		X	
		Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.				X
		Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.				
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis.		X		
		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed.	X			
		Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.		X		
		Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.			X	
<p>10.18 Hændelsesdatalogger (hvis påkrævet i henhold til typegodkendelse)</p> <p>Beskrivelse: System, der alene har til formål at registrere og lagre kritiske kollisionrelaterede parametre og oplysninger kort før,</p>	<p>Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p>	a) System eller komponenter mangler.		X		
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X		
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X		
		d) Ledningsnet beskadiget.		X		

<p>under og umiddelbart efter en kollision, f.eks. i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/2144, Kommissionens delegerede forordning (EU) 2022/545***** og UNECE-R 160.</p>		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X		
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed.	X			
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis (f.eks. fordi data ikke er tilgængelige).		X		
		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed.	X			
<p>10.19 Automatiseret kørselssystem (hvis et sådant er monteret) (X)²</p> <p>Beskrivelse: Systemer, der er i stand til løbende at udføre hele den dynamiske kørselsopgave i det fuldautomatiske køretøj, f.eks. i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/2144 og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/1426*****.</p>	<p>Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p>	a) System eller komponenter mangler.		X		
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X		
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X		
		d) Ledningsnet beskadiget.		X		
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X		
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X	X
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis (f.eks. menneske-maskine-grænsefladen (HMI)).		X		
h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X	X		
		a) System eller komponenter mangler.		X		

<p>10.20 Systemer til overvågning af førerens tilgængelighed (automatiseret kørsel) (hvis sådanne er monteret) (X)²</p> <p>Beskrivelse: System, der vurderer, om føreren er i stand til om nødvendigt at overtage et selvkørende køretøjs kørselsfunktion i visse situationer, f.eks. i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/2144 og UNECE-R 157.</p>	<p>Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p>	b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X		
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X		
		d) Ledningsnet beskadiget.		X		
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X		
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X	X
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis (f.eks. menneske-maskine-grænsefladen (HMI)).			X	
		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X	X

<p>10.21 Adaptiv fartpilot (hvis en sådan er monteret) (X)²</p> <p>Beskrivelse af adaptiv fartpilot: Systemet fastholder køretøjets hastighed, afhængigt af den foretrukne hastighed og afstanden til det forankørende køretøj.</p>	<p>Visuel inspektion, suppleret af anvendelse af den elektroniske grænseflade, hvor dette muliggøres af køretøjets tekniske karakteristika, og hvor de nødvendige data er til rådighed.</p>	a) System eller komponenter mangler.		X	
		b) Beskadiget system eller beskadigede komponenter.		X	
		c) Forkert softwareversion eller -integritet.		X	
		d) Ledningsnet beskadiget.		X	
		e) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X
		g) System eller komponenter virker ikke eller virker ikke på plausibel vis.		X	
		h) Anden fejl. Påvirker ikke driftens sikkerhed. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet. Fare for ombordværende personer eller andre trafikanter.	X		X

"

* Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2021/646 af 19. april 2021 om regler for anvendelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144 for så vidt angår ensartede procedurer og tekniske specifikationer for typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til nødsystemer til vognbaneassistance (ELKS) (EUT L 133 af 20.4.2021, s. 31, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/646/oj).

** Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/758 af 29. april 2015 om typegodkendelseskrav for indførelse af et køretøjsmonteret eCall-system, der er baseret på 112-tjenesten, og om ændring af direktiv 2007/46/EF (EUT L 123 af 19.5.2015, s. 77, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/758/oj>).

*** Kommissionens delegerede forordning (EU) 2017/79 af 12. september 2016 om fastsættelse af detaljerede tekniske krav og prøvningsprocedurer for EF-typegodkendelse af køretøjer med hensyn til deres 112-baserede køretøjsmonterede eCall-systemer, af 112-baserede køretøjsmonterede separate tekniske eCall-enheder og -komponenter og om supplering og ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/758 for så vidt angår undtagelser og gældende standarder (EUT L 12 af 17.1.2017, s. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/79/oj).

**** Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport, om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport (EUT L 60 af 28.2.2014, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

***** Kommissionens delegerede forordning (EU) 2021/1958 af 23. juni 2021 til supplering af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144 med nærmere regler vedrørende de specifikke prøvningsprocedurer og tekniske krav til typegodkendelse af motorkøretøjer for så vidt angår intelligente farttilpasningssystemer samt til typegodkendelse af sådanne systemer som separate tekniske enheder og om ændring af bilag II til nævnte forordning (EUT L 409 af 17.11.2021, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/1958/oj).

***** Kommissionens delegerede forordning (EU) 2021/1341 af 23. april 2021 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144 i form af de nærmere regler for de specifikke prøvningsprocedurer og tekniske krav i forbindelse med typegodkendelse af motorkøretøjer for så vidt angår systemer til trætheds- og opmærksomhedsadvarsel og om ændring af bilag II til nævnte forordning (EUT L 292 af 16.8.2021, s. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/1341/oj).

***** Kommissionens delegerede forordning (EU) 2023/2590 af 13. juli 2023 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144 i form af de nærmere regler for de specifikke prøvningsprocedurer og tekniske krav i forbindelse med typegodkendelse af visse motorkøretøjer for så vidt angår systemer til avanceret distraktionsadvarsel og om ændring af nævnte forordning (EUT L, 2023/2590, 22.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/2590/oj).

***** Kommissionens delegerede forordning (EU) 2022/545 af 26. januar 2022 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144 med nærmere regler vedrørende de specifikke prøvningsprocedurer og tekniske krav til typegodkendelse af motorkøretøjer for så vidt angår kollisionsdatarekorden samt til typegodkendelse af sådanne systemer som separate tekniske enheder og om ændring af bilag II til nævnte forordning (EUT L 107 af 6.4.2022, s. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/545/oj).

***** Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/1426 af 5. august 2022 om regler for anvendelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144 for så vidt angår ensartede procedurer og tekniske specifikationer for typegodkendelse af det automatiserede kørselssystem (ADS) i fuldautomatiske køretøjer (EUT L 221 af 26.8.2022, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1426/oj).

5) bilag III foretages følgende ændringer:

Kapitel II, del 3, første punktum, affattes således:

"Tabel 1 fastsætter de gældende regler, der finder anvendelsen i forbindelse med inspektion af lastsikringen med henblik på at fastslå, om transporten udføres på en acceptabel måde."

6) I bilag IV foretages følgende ændringer:

a) På forsiden af formularen affattes punkt 6 således:

"6. Køretøjsklasse^(a)

- a) N1 (op til 3,5 t)
- b) O2 (3,5 til 12 t)
- c) N3 (over 12 t)
- d) O3 (3,5 til 10 t)
- e) O4 (over 10 t)
- f) M2 (mere end 9 sæder(b), op til 5 t)
- g) M3 (mere end 9 sæder(b), over 5 t)
- h) T1b
- i) T2b
- j) T3b

k) T4.1b

l) T4.2b

- m) T4.3b □
 - n) Anden køretøjsklasse:
(skal angives)".
- b) I punkt 10 foretages følgende ændringer:
- i) Punkt 10) affattes således:
"10) ADAS og andre sikkerhedsrelaterede systemer ^(f)."
 - ii) Følgende tilføjes som nr. 11):
11) Lastsikring ^(f)"
- c) På formularens bagside foretages følgende ændringer:
- i) Følgende indsættes som punkt 4.14:
 - "4.14 Højspændingssystemer
 - 4.14.1. Elektrisk sikkerhed
 - 4.14.2. Traktionsbatteridæksel
 - 4.14.3. Traktionsbatteri
 - 4.14.4. Højspændingsledningsnet

4.14.5. Elektrisk og elektronisk højspændingsudstyr

4.14.6. Isolationsmodstand

4.14.7. Antistartsystem".

ii) Punkt 8.2.1 til 8.2.2.2 affattes således:

"8.2.1 Emissionskontroludstyr

8.2.2. Måling af udstødningsemissioner – motorer med styret tænding

8.2.2,1.Måling af partikelantal

8.2.2.2 emission af forurenende luftarter

8.2.2.3 NO_x-måling

8.2.3. Måling af udstødningsemissioner – kompressionsmotorer

8.2.3,1.Måling af partikelantal

8.2.3.2 Tæthed

8.2.3.3 NO_x-måling"

iii) Følgende tilføjes som punkt 10:

"10. ADAS og andre sikkerhedsrelaterede systemer i overensstemmelse med bilag II til direktiv 2014/47/EU".

7) Bilag V affattes således:

"BILAG V

STANDARDFORMULAR TIL RAPPORTERING TIL KOMMISSIONEN

Standardformularen udfærdiges i et format, der direkte kan behandles elektronisk, og fremsendes elektronisk ved hjælp af standardsoftware.

Hver medlemsstat forelægger de to følgende tabeller:

- a) én oversigtstabel pr. år og
- b) for hvert registreringsland for køretøjer, der er kontrolleret ved et mere detaljeret syn, en særskilt tabel med oplysninger om foretagne kontroller og afslørede mangler for hver køretøjsklasse.

Oversigtstabel over alle (indledende og mere detaljerede) syn

Rapporterende medlemsstat:

Rapporteringsperiode

år [X]

Køretøjets klasse:	N ₁		N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b, og T4.3b		Andre klasser (fakultativt)		I alt	
	Antal kontrolle rede køretøjer (1)	Antal ikkegod kendte køretøjer (2)	Antal kontrolle rede køretøjer	Antal ikkegod kendte køretøjer	Antal kontrolle rede køretøjer	Antal ikkegod kendte køretøjer	Antal kontrolle rede køretøjer	Antal ikkegod kendte køretøjer	Antal kontrolle rede køretøjer	Antal ikkegod kendte køretøjer	Antal kontrolle rede køretøjer	Antal ikkegod kendte køretøjer	Antal kontrolle rede køretøjer	Antal ikkegod kendte køretøjer	Antal kontrolle rede køretøjer	Antal ikkegod kendte køretøjer	Antal kontrolle rede køretøjer	Antal ikkegod kendte køretøjer	Antal kontrolle rede køretøjer	Antal ikkegod kendte køretøjer
Belgien																				
Bulgarien																				
Den Tjekkiske Republik																				
Danmark																				
Tyskland																				
Estland																				
Irland																				
Grækenland																				
Spanien																				
Frankrig																				
Kroatien																				
Italien																				
Cypern																				
Letland																				
Litauen																				

Køretøjets klasse:	N ₁		N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b, og T4.3b		Andre klasser (fakultativt)		I alt	
	Antal kontrolle rede køretøjer	Antal ikkegod kendte køretøjer	Antal kontrolle rede køretøjer	Antal ikkegod kendte køretøjer	Antal kontrolle rede køretøjer	Antal ikkegod kendte køretøjer	Antal kontrolle rede køretøjer	Antal ikkegod kendte køretøjer	Antal kontrolle rede køretøjer	Antal ikkegod kendte køretøjer	Antal kontrolle rede køretøjer	Antal ikkegod kendte køretøjer	Antal kontrolle rede køretøjer	Antal ikkegod kendte køretøjer	Antal kontrolle rede køretøjer	Antal ikkegod kendte køretøjer	Antal kontrolle rede køretøjer	Antal ikkegod kendte køretøjer	Antal kontrolle rede køretøjer	Antal ikkegod kendte køretøjer
Luxembourg																				
Ungarn																				
Malta																				
Nederlandene																				
Østrig																				
Polen																				
Portugal																				
Rumænien																				
Slovenien																				
Slovakiet																				
Finland																				
Sverige																				
Albanien																				
Andorra																				
Armenien																				
Aserbajdsjan																				

Køretøjs klasse:	N ₁		N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b, og T4.3b		Andre klasser (fakultativt)		I alt	
	Antal kontrolle rede køretøjer	Antal ikkegod kendte køretøjer	Antal kontrolle rede køretøjer	Antal ikkegod kendte køretøjer	Antal kontrolle rede køretøjer	Antal ikkegod kendte køretøjer	Antal kontrolle rede køretøjer	Antal ikkegod kendte køretøjer	Antal kontrolle rede køretøjer	Antal ikkegod kendte køretøjer	Antal kontrolle rede køretøjer	Antal ikkegod kendte køretøjer	Antal kontrolle rede køretøjer	Antal ikkegod kendte køretøjer	Antal kontrolle rede køretøjer	Antal ikkegod kendte køretøjer	Antal kontrolle rede køretøjer	Antal ikkegod kendte køretøjer	Antal kontrolle rede køretøjer	Antal ikkegod kendte køretøjer
Belarus																				
Bosnien-Hercegovina																				
Georgien																				
Kasakhstan																				
Liechtenstein																				
Monaco																				
Montenegro																				
Nordmakedonien																				
Norge																				
Republikken Moldova																				
Rusland																				
San Marino																				
Serbien																				
Schweiz																				
Tadsjikistan																				
Tyrkiet																				
Turkmenistan																				

Køretøjets klasse:	N ₁		N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b, og T4.3b		Andre klasser (fakultativt)		I alt		
	Antal kontrolle rede køretøjer	Antal ikkegod kendte køretøjer	Antal kontrolle rede køretøjer	Antal ikkegod kendte køretøjer	Antal kontrolle rede køretøjer	Antal ikkegod kendte køretøjer	Antal kontrolle rede køretøjer	Antal ikkegod kendte køretøjer	Antal kontrolle rede køretøjer	Antal ikkegod kendte køretøjer	Antal kontrolle rede køretøjer	Antal ikkegod kendte køretøjer	Antal kontrolle rede køretøjer	Antal ikkegod kendte køretøjer	Antal kontrolle rede køretøjer	Antal ikkegod kendte køretøjer	Antal kontrolle rede køretøjer	Antal ikkegod kendte køretøjer	Antal kontrolle rede køretøjer	Antal ikkegod kendte køretøjer	
Ukraine																					
Det Forenede Kongerige																					
Usbekistan																					
Andre tredjelande (skal angives)																					

(1) Antal kontrollerede køretøjer i alt (ved indledende og mere detaljerede kontroller), herunder køretøjer uden mangler og køretøjer med mindre, væsentlige og farlige mangler.

(2) Ikkegodkendte køretøjer med væsentlige eller farlige mangler, jf. bilag IV.

Resultater af mere detaljerede kontroller

Rapporterende medlemsstat:

Navnet på den rapporterende medlemsstat

Registreringsland:

PERIODE:

år [X]

Navnet på køretøjernes registreringsland

Køretøjs klasse:	N ₁		N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b, og T4.3b		Andre klasser (fakultativt)		I alt		
	Antal kontrolle rede køretøjer (1)	Antal ikkegod kendte køretøjer (2)	Antal kontrolle rede køretøjer	Antal ikkegod kendte køretøjer	Antal kontrolle rede køretøjer	Antal ikkegod kendte køretøjer	Antal kontrolle rede køretøjer	Antal ikkegod kendte køretøjer	Antal kontrolle rede køretøjer	Antal ikkegod kendte køretøjer	Antal kontrolle rede køretøjer	Antal ikkegod kendte køretøjer	Antal kontrolle rede køretøjer	Antal ikkegod kendte køretøjer	Antal kontrolle rede køretøjer	Antal ikkegod kendte køretøjer	Antal kontrolle rede køretøjer	Antal ikkegod kendte køretøjer	Antal kontrolle rede køretøjer	Antal ikkegod kendte køretøjer	

Nærmere oplysninger om defekt

	Kontrolle ret	Ikke godkendt	Kontrolle ret	Ikke godkendt	Kontrolle ret	Ikke godkendt	Kontrolle ret	Ikke godkendt	Kontrolle ret	Ikke godkendt	Kontrolle ret	Ikke godkendt	Kontrolle ret	Ikke godkendt	Kontrolle ret	Ikke godkendt	Kontrolle ret	Ikke godkendt	Kontrolle ret	Ikke godkendt	
0) Identifikation																					
1) Bremsedstyr																					
2) Styreapparat																					
3) Udsyn																					
4) Lygteudstyr og dele af det elektriske system																					
5) Aksler, hjul, dæk og affjedring																					
6) Chassis og dele fastgjort til chassis																					

Køretøjs klasse:	N ₁		N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b, og T4.3b		Andre klasser (fakultativt)		I alt	
	Antal kontrolle rede køretøjer	Antal ikkegod kendte køretøjer	Antal kontrolle rede køretøjer	Antal ikkegod kendte køretøjer	Antal kontrolle rede køretøjer	Antal ikkegod kendte køretøjer	Antal kontrolle rede køretøjer	Antal ikkegod kendte køretøjer	Antal kontrolle rede køretøjer	Antal ikkegod kendte køretøjer	Antal kontrolle rede køretøjer	Antal ikkegod kendte køretøjer	Antal kontrolle rede køretøjer	Antal ikkegod kendte køretøjer	Antal kontrolle rede køretøjer	Antal ikkegod kendte køretøjer	Antal kontrolle rede køretøjer	Antal ikkegod kendte køretøjer	Antal kontrolle rede køretøjer	Antal ikkegod kendte køretøjer
	Kontrolle ret	Ikke godkendt	Kontrolle ret	Ikke godkendt	Kontrolle ret	Ikke godkendt	Kontrolle ret	Ikke godkendt	Kontrolle ret	Ikke godkendt	Kontrolle ret	Ikke godkendt	Kontrolle ret	Ikke godkendt	Kontrolle ret	Ikke godkendt	Kontrolle ret	Ikke godkendt	Kontrolle ret	Ikke godkendt
7) Andet udstyr, herunder fartskraver og hastighedsbegræ nsende anordning																				
8) Gener herunder emissioner og udslip af brændstof og/eller olie																				
9) Yderligere kontrolpunkter for klasse M ₂ /M ₃																				
10) Elektroniske sikkerhedssystemer																				
11) Fastgørelse af lasten																				
Antal fejl i alt																				

(1) Antal kontrollerede køretøjer i alt (ved indledende og mere detaljerede kontroller), herunder køretøjer uden mangler og køretøjer med mindre, væsentlige og farlige mangler.

(2) Ikkegodkendte køretøjer med væsentlige eller farlige mangler, jf. bilag IV.