



**EUROPEISKA
UNIONENS RÅD**

**Bryssel den 18 januari 2013 (24.1)
(OR. en)**

5018/13

**Interinstitutionellt ärende:
2012/0184 (COD)**

**TRANS 1
CODEC 3**

LÄGESRAPPORT

från: Generalsekretariatet

till: Delegationerna

Föreg. dok. nr: 17720/12 TRANS 464 CODEC 3038 + ADD 1

Komm. förslag nr: 12786/12 TRANS 249 CODEC 1954

Ärende: Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG
– *Allmän riktlinje*

Vid mötet den 20 december 2012 nådde rådet (transport, telekommunikation och energi) fram till en allmän riktlinje+ om det ovan nämnda förslaget (se bilaga I).

KAPITEL I

SYFTE, DEFINITIONER OCH OMFATTNING

Artikel 1

Syfte

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

Artikel 2

Tillämpningsområde¹

1. Detta direktiv gäller fordon med en konstruktionshastighet som överstiger 25 km/h i följande kategorier enligt direktiv 2007/46/EG och direktiv 2003/37/EG:
 - Motorfordon med minst fyra hjul som har konstruerats och tillverkats primärt för transport av personer och deras bagage och som har högst åtta säten utöver förarsätet – fordonskategori M1.
 - Motorfordon som har konstruerats och tillverkats primärt för transport av personer och deras bagage och som har mer än åtta säten utöver förarsätet – fordonskategorierna M2 och M3.

¹ Följande text kommer att läggas till som ett skäl: "Provningar under ett fordon's livscykel bör vara relativt enkla, snabba och billiga."

- Motorfordon som har konstruerats och tillverkats primärt för godstransport på väg och med en maxvikt som inte överstiger 3,5 ton – fordonskategori N1.
- Motorfordon som har konstruerats och tillverkats primärt för godstransport på väg och med en maxvikt som överstiger 3,5 ton – fordonskategorierna N2 och N3.
- [...]
- Släpvagnar som har konstruerats och tillverkats för gods- eller persontransport samt som husrum och med en maxvikt som överstiger 3,5 ton – fordonskategorierna O3 och O4.
- [...]
- Hjultraktorer i kategori T5 med en maximal konstruktionshastighet som överstiger 40 km/h och som främst används på allmän väg.

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

- Fordon som används under speciella förhållanden och fordon som aldrig eller praktiskt taget aldrig körs på allmän väg, till exempel fordon av historiskt intresse eller fordon för tävlingsbruk.
- Fordon som används av försvarsmakten, ordningsmakten, brandförsvaret, civilskyddet eller räddningstjänsten.

- Fordon med diplomatisk immunitet.
 - Fordon som används inom jordbruk, trädgårdsskötsel, skogsbruk, lantbruk eller fiske och som endast används inom medlemsstatens territorium.
 - Specialfordon för transport av cirkus- och nöjesparksutrustning med en maximal konstruktionshastighet som inte överstiger 40 km/h och som endast används inom medlemsstatens territorium.
 - Fordon som endast används på små öar eller i glesbefolkade områden².
3. Medlemsstaterna får införa nationella krav avseende trafiksäkerhetsprovning för fordon som är registrerade på deras territorium och som inte omfattas av detta direktivs tillämpningsområde eller för fordon som förtecknas i punkt 2.

Artikel 3

Definitioner

Följande definitioner ska endast gälla i detta direktiv:

- (1) *fordon*: ett icke spårbundet motorfordon eller dess släpvagn.
- (2) *motorfordon*: ett motordrivet fordon på hjul som framdrivs av egen kraft med en maximal konstruktionshastighet som överstiger 25 km/h.

² Följande text kommer att läggas till som ett skäl: "Fordon som uteslutande används i avlägset belägna områden i medlemsstaterna, särskilt på små öar med mindre än 5 000 invånare eller i glesbefolkade områden med en befolkningstäthet under fem personer per kvadratkilometer, används under förhållanden som kan kräva ett särskilt system för trafiksäkerhetsprovning. Därför bör medlemsstaterna få behörighet att undanta dessa fordon från tillämpningen av detta direktiv."

- (3) *släpvagn*: ett icke självgående fordon på hjul som har konstruerats och tillverkats för att dras av ett motorfordon.
- (4) *påhängsvagn*: en släpvagn som har utformats för att kopplas till ett motorfordon på så sätt att en del av påhängsvagnen vilar på motorfordonet och att en väsentlig del av påhängsvagnens vikt och dess lasts vikt upptas av motorfordonet.
- (5) [...]
- (6) *fordon som är registrerat i en medlemsstat*: ett fordon som är registrerat eller i tjänst i en medlemsstat.
- (7) *fordon av historiskt intresse*: ett fordon som anses vara historiskt av den medlemsstat där fordonet är registrerat eller av en av dess utsedda behöriga myndigheter och som uppfyller samtliga följande villkor:
- Det tillverkades eller registrerades för första gången för minst 30 år sedan.
 - Den specifika fordonstypen tillverkas inte längre.
 - Det är i originalskick och inga betydande förändringar har gjorts i huvudkomponenternas tekniska karakteristika (t.ex. motor, bromsar, styrning, fjädring eller kaross).
- (8) *innehavare av registreringsbevis*: den juridiska eller fysiska person i vars namn fordonet registrerats.
- (9) *trafiksäkerhetsprovning*: en kontroll vid vilken det ska säkerställas att ett fordon är tillräckligt säkert för att användas på allmän väg och att det uppfyller miljökraven.

- (10) *godkännande*: ett förfarande genom vilket medlemsstaterna intygar att ett fordon uppfyller de relevanta administrativa och tekniska kraven enligt direktiv 2003/37/EG och direktiv 2007/46/EG.
- (11) *brister*: tekniska defekter och andra brister som konstaterats vid en trafiksäkerhetsprovning.
- (12) *trafiksäkerhetsintyg*: rapport från trafiksäkerhetsprovningen som utfärdats av den behöriga myndigheten eller ett provningscentrum och som omfattar resultatet av trafiksäkerhetsprovningen.
- (13) *inspektör*: en person som av en medlemsstat eller dess behöriga myndighet fått auktorisation att genomföra trafiksäkerhetsprovningar i ett provningscentrum eller, i förekommande fall, på uppdrag av en behörig myndighet.
- (14) *behörig myndighet*: en myndighet eller ett offentligt organ som utsetts av medlemsstaten och som ansvarar för hanteringen av systemet för trafiksäkerhetsprovning inklusive, när det är lämpligt, genomförandet av trafiksäkerhetsprovningar.
- (15) *provningscentrum*: offentliga eller privata organ eller inrättningar³ som godkänts av en medlemsstat för att genomföra trafiksäkerhetsprovningar.
- (16) *tillsynsmyndighet*: ett organ som inrättats av en medlemsstat och som ansvarar för tillsyn över provningscentrum. Tillsynsmyndigheten eller tillsynsmyndigheterna kan utgöra en del av den behöriga myndigheten eller de behöriga myndigheterna.
- (16a) *liten ö*: ö med mindre än 5 000 invånare och som inte har någon förbindelse med andra delar av territoriet i form av vägbroar eller vägtunnlar⁴.

³ Ett skäl kommer att läggas till för att hantera frågan om nationell kontaktpunkt.

⁴ Konceptet "små öar" härrör från riktlinjerna för statligt regionalstöd för 2007–2013 (EUT C 54, 4.3.2006, s. 13).

(16aa) *glesbefolkat område*: fördefinierat område med en befolkningstäthet på mindre än fem personer per kvadratkilometer⁵.

(16aaa) *allmän väg*: allmännyttig väg såsom lokala, regionala eller nationella vägar, huvudvägar, motortrafikleder eller motorvägar.

⁵ Konceptet "glesbefolkade områden" härrör från artikel 13.3 i förordning (EG) nr 561/2006 om körtid och vila.

KAPITEL II

ALLMÄNNA SKYLDIGHETER

Artikel 4 **Ansvarsområden**

1. Varje medlemsstat ska säkerställa att fordon som är registrerade på dess territorium, genomgår periodisk provning i enlighet med detta direktiv på ett provningscentrum som godkänts av den medlemsstat i vilken fordonet i fråga är registrerat.
2. Trafiksäkerhetsprovningar ska utföras av medlemsstaten eller av ett offentligt organ som utsetts av staten för detta uppdrag eller av organ eller institutioner, inklusive auktoriserade privata sådana, som utsetts av och övervakas av staten⁶.
3. Med hänvisning till principerna i förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 vad gäller tillgång till information ska kommissionen, innan den dag då detta direktiv börjar tillämpas, besluta om den tekniska information som krävs för trafiksäkerhetsprovning i enlighet med bilaga II punkt 3 och som ska göras tillgänglig av tillverkarna till ett rimligt pris samt om de detaljerade reglerna om förfarandena för tillgång till den relevanta tekniska informationen. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 16.2.
4. [...] ⁷

⁶ Följande skäl (10a) kommer att införas i ingressen: "När medlemsstaterna auktoriserar provningscentrum på sitt territorium ska de beakta att direktiv 2006/123/EG om tjänster på den inre marknaden inte är tillämpligt på tjänster av allmänt intresse på transportområdet."

⁷ Följande text kommer att läggas till som ett skäl: "Innehavaren av registreringsbeviset, och i förekommande fall fordonets förare, ansvarar för att fordonet hålls i ett trafikdugligt skick."

KAPITEL III

KRAV FÖR TRAFIKSÄKERHETSPROVNING

Artikel 5

Datum och frekvens för provning

1. Fordon ska bli föremål för en trafiksäkerhetsprovning med minsta intervall enligt följande:
 - a) [...]
 - b) Fordon i kategorierna M1 och N1: fyra år efter fordonets första registrering och därefter vartannat år.
 - c) Fordon i kategori M1 som används som taxi eller ambulans, fordonskategorierna M2, M3, N2, N3, O3 och O4: ett år efter fordonets första registrering och därefter varje år.
 - d) Fordon i kategori T5 som främst används på allmän väg: fyra år efter fordonets första registrering och därefter vartannat år.
2. [...]
3. Medlemsstaten eller den behöriga myndigheten får fastställa den period under vilken trafiksäkerhetsprovningen ska utföras i enlighet med de intervall som fastställs i punkt 1.
4. Oaktat datumet för den senaste trafiksäkerhetsprovningen får medlemsstaten eller den behöriga myndigheten begära att fordonet ska genomgå en trafiksäkerhetsprovning före det datum som avses i punkterna 1 och 2 i följande fall:
 - Efter en olycka som påverkar fordonets viktigaste säkerhetsrelaterade komponenter såsom hjul, fjädring, deformationszoner, krockkuddesystem, styrning eller bromsar.

- När fordonets säkerhets- och miljörelaterade system och komponenter har ändrats eller modifierats.
- Om innehavaren av ett fordons registreringsbevis har ändrats.
- Om ett fordon i kategori M1 eller N1 har körts längre än 160 000 km.
- I fall där trafiksäkerheten har påverkats kraftigt.

Artikel 6

Provningsmetod och innehåll

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att trafiksäkerhetsprovningen minst omfattar de områden som avses i bilaga II punkt 2.
2. För varje område som avses i punkt 1 ska de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna eller provningscentrumet genomföra en trafiksäkerhetsprovning som minst omfattar de punkter som anges i bilaga II punkt 3, med användning av den rekommenderade metod som är tillämplig för provning av dessa punkter. Provningen får även omfatta en kontroll av huruvida respektive fordons delar och komponenter uppfyller de säkerhets- och miljökrav som gällde vid tiden för godkännandet eller, i förekommande fall, vid tiden för eftermontering.

Artikel 7

Bedömning av brister

1. För varje punkt som ska provas återfinns i bilaga II en minimiförteckning över möjliga brister och deras allvarlighetsgrad.
2. Brister som upptäcks vid den periodiska provningen av fordon ska kategoriseras enligt följande:

- Mindre brister som inte har någon betydande inverkan på fordonets säkerhet eller miljön samt andra mindre avvikelser från kraven.
 - Större brister som kan påverka fordonets säkerhet och miljön eller som kan innebära att andra trafikanter utsätts för risker, samt andra mer betydande avvikelser från kraven.
 - Farliga brister som utgör en direkt och omedelbar risk för trafiksäkerheten eller påverkar miljön och som utgör ett giltigt skäl för en medlemsstat eller dess behöriga myndigheter att förbjuda användningen av fordonet i fråga på allmän väg.
3. Ett fordon med brister i fler än en bristgrupp enligt punkt 2 ska klassificeras i den grupp som motsvarar den allvarliga bristen. Ett fordon som uppvisar flera brister inom samma inspektionskategori enligt vad som anges i provningens omfattning i bilaga II får klassificeras i närmast högre bristgrupp om det kan påvisas att den kombinerade effekten av dessa brister resulterar i en högre risk för trafiksäkerheten.

Artikel 8

Trafiksäkerhetsintyg

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att de provningscentrum, eller i förekommande fall de behöriga myndigheter, som har genomfört en trafiksäkerhetsprovning av ett fordon ska utfärda ett trafiksäkerhetsintyg för fordonet som åtminstone ska omfatta de delar som fastställs i bilaga IV.
2. Medlemsstaterna ska säkerställa att provningscentrumen, eller i förekommande fall de behöriga myndigheterna, överlämnar trafiksäkerhetsintyget eller, om det rör sig om ett elektroniskt trafiksäkerhetsintyg, en bestyrkt utskrift av ett sådant intyg, till den person som uppvisar fordonet för provning.

- 2a. Medlemsstaterna ska, utan att det påverkar tillämpningen av artikel 5, vid en omregistrering av ett fordon från en annan medlemsstat, erkänna ett trafiksäkerhetsintyg som utfärdats av en annan medlemsstat som om de själva hade utfärdat trafiksäkerhetsintyget, under förutsättning att intyget är giltigt med avseende på den omregistrerande medlemsstatens provningsfrekvens⁸. I tveksamma fall får medlemsstaterna kontrollera trafiksäkerhetsintyget innan de erkänner det.

Medlemsstaterna ska överlämna en beskrivning av sitt trafiksäkerhetsintyg till kommissionen innan detta direktiv börjar tillämpas. Kommissionen ska underrätta den kommitté som avses i artikel 16.

3. Från och med den dag då detta direktiv börjar tillämpas och senast tre år därefter ska provningscentrumen på elektronisk väg till den behöriga myndigheten i medlemsstaten i fråga överlämna den information som nämns i de trafiksäkerhetsintyg som de utfärdar. Informationen ska överlämnas inom skälig tid efter utfärdandet av trafiksäkerhetsintygen. Fram till detta datum får provningscentrumen överlämna informationen till den behöriga myndigheten på valfritt annat sätt. Medlemsstaterna ska fastställa under hur lång period den behöriga myndigheten ska spara informationen. Perioden ska inte vara kortare än 36 månader, utan att detta påverkar de nationella skattesystemen i medlemsstaterna.
4. För kontroll av normalt monterade vägmätare ska medlemsstaterna säkerställa att den information som finns från föregående trafiksäkerhetsprovning görs tillgänglig för inspektörerna så snart den finns tillgänglig i elektronisk form. Manipulering av vägmätare i syfte att sänka uppgiften om fordonets kilometerställning eller felaktigt ange denna, när detta har konstaterats, är straffbart och ska leda till effektiva proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande påföljder.
5. Medlemsstaterna ska säkerställa att resultaten från trafiksäkerhetsprovningen anmäls till fordonets registreringsmyndighet. Denna anmälan ska innehålla den information som anges i trafiksäkerhetsintyget.

⁸ Följande text kommer att läggas till som ett skäl: "Medlemsstaternas rätt att låta detta fordon bli föremål för fordonsidentifiering bör inte påverkas av detta direktiv".

Artikel 9

Uppföljning av brister

1. Om endast mindre brister har konstaterats ska provningen anses vara godkänd, bristerna ska åtgärdas och fordonet ska inte provas igen.
2. Vid större brister ska provningen anses vara underkänd. Medlemsstaten eller den behöriga myndigheten ska besluta om en tidsperiod under vilken ett sådant fordon får användas innan det måste genomgå en ny trafiksäkerhetsprovning.
3. Vid farliga brister ska provningen anses vara underkänd. Medlemsstaten eller den behöriga myndigheten får besluta att ett sådant fordon inte får användas på allmän väg och att tillståndet för användning i vägtrafik upphävs under en begränsad tid, utan att detta leder till att registreringsprocessen måste göras om⁹, tills bristerna har åtgärdats och ett nytt trafiksäkerhetsintyg har utfärdats som intygar att fordonet är i trafikdugligt skick.

Artikel 10

Provningsbevis

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

Medlemsstaterna ska meddela kommissionen en beskrivning av beviset innan detta direktiv börjar tillämpas. Kommissionen ska underrätta den kommitté som avses i artikel 16.
2. För att uppnå fri rörlighet ska varje medlemsstat erkänna det bevis som utfärdats enligt punkt 1.

⁹ EUT L XXX, XX.XX.XXXX, s. XX.

KAPITEL IV

ANDRA BESTÄMMELSER

Artikel 11

Provningsanläggningar och provningsutrustning

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att provningsanläggningar och provningsutrustning som används för genomförande av trafiksäkerhetsprovningar uppfyller de tekniska minimikraven i bilaga V.
2. Medlemsstaterna ska säkerställa att provningscentrumen, eller i förekommande fall den behöriga myndigheten, underhåller provningsanläggningarna och provningsutrustningen enligt de specifikationer som tillhandahålls av tillverkaren av utrustningen.
3. Utrustning som används för mätningar ska regelbundet kalibreras enligt bilaga V och kontrolleras i enlighet med de specifikationer som tillhandahålls av medlemsstaten eller tillverkaren av utrustningen.

Artikel 11a

Provningscentrum

1. De provningscentrum i vilka inspektörer utför trafiksäkerhetsprovningar ska auktoriseras av en medlemsstat eller dess behöriga myndighet.
2. För att uppfylla minimikraven i fråga om kvalitetssäkring ska provningscentrumen uppfylla de krav som anges av den auktoriserande medlemsstaten. Provningscentrumen¹⁰ ska garantera objektivitet och hög kvalitet vid trafiksäkerhetsprovningen.

¹⁰ Skäl 10 ska ändras på följande sätt: "Trafiksäkerhetsprovning är en nationell verksamhet och bör därför utföras av medlemsstaterna eller av för ändamålet utsedda offentliga eller privata organ under medlemsstaternas tillsyn. Medlemsstaterna bör fortsatt ansvara för trafiksäkerhetsprovningen i samtliga fall, även om det nationella systemet gör det möjligt att godkänna privata organ, inklusive sådana som också utför fordonsreparationer."

Artikel 12

Inspektörer

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att trafiksäkerhetsprovningar utförs av inspektörer som uppfyller de minimikrav avseende kompetens och utbildning som fastställs i bilaga VI.
2. Den behöriga myndigheten eller, i tillämpliga fall, godkända utbildningscentrum ska utfärda ett intyg till inspektörer som uppfyller minimikraven avseende kompetens och utbildning. Intyget ska åtminstone omfatta den information som nämns i bilaga VI punkt 3.
3. Inspektörer som är anställda eller auktoriserade av behöriga myndigheter i medlemsstaterna eller av ett provningscentrum den dag då detta direktiv börjar tillämpas är undantagna från kraven i bilaga VI punkt 1.
4. När inspektören genomför en trafiksäkerhetsprovning ska han/hon vara fri från intressekonflikter¹¹.
5. Den person som uppvisar fordonet för provning ska informeras om de brister som måste åtgärdas.
6. Resultaten av en trafiksäkerhetsprovning får vid behov endast ändras av tillsynsmyndigheten eller i enlighet med det förfarande som fastställts av den behöriga myndigheten om slutsatserna i trafiksäkerhetsprovningen är uppenbart felaktiga.

¹¹ Ett skäl kommer att läggas till för att klargöra konceptet "intressekonflikt".

Tillsyn över provningscentrum

0. Medlemsstaterna ska säkerställa tillsyn av provningscentrumen¹².
1. En tillsynsmyndighet ska utföra åtminstone de uppgifter som anges i bilaga VII punkt 1 och ska uppfylla kraven i punkterna 2 och 3 i samma bilaga.

Medlemsstaterna ska offentliggöra de regler och förfaranden som omfattar organisation, uppgifter och krav, inbegripet det oberoende, som gäller för personal inom en tillsynsmyndighet.

2. Provningscentrum som drivs av en behörig myndighet är undantagna från kraven avseende godkännande och tillsyn om tillsynsmyndigheten är en del av den behöriga myndigheten.
3. Kraven i punkterna 0–2 kan anses vara uppfyllda av medlemsstater som begär att provningscentrum ska ackrediteras enligt förordning (EG) nr 765/2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter¹³.

¹² Följande text kommer att läggas till som ett skäl: "Medlemsstaterna bör ges befogenhet att auktorisera provningscentrum som inte är belägna på deras territorium att utföra trafiksäkerhetsprovningar av fordon som är registrerade på deras territorium, om dessa provningscentrum redan har auktoriserats för provning av utländska fordon av den medlemsstat där de är belägna."

¹³ Följande text kommer att läggas till som ett skäl: "Ackreditering av provningscentrum enligt förordning (EG) nr 765/2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter kan inte utgöra en skyldighet för medlemsstaterna."

KAPITEL V

SAMARBETE OCH INFORMATIONsutBYTE

Artikel 14

Administrativt samarbete mellan medlemsstaterna

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

Artikel 15

Elektronisk plattform för fordonsinformation

Kommissionen bör undersöka genomförbarhet, kostnader och nytta i fråga om inrättandet av en elektronisk plattform för fordonsinformation genom att utnyttja befintliga och redan införda it-lösningar avseende internationellt utbyte av data så att kostnaderna minimeras och överlappning undviks. Vid undersökningen ska man beakta de lämpligaste sättet att sammankoppla de befintliga nationella systemen i syfte att utbyta information om data som rör trafiksäkerhetsprovning och avläsningar av vägmätare mellan medlemsstaternas behöriga myndigheter med ansvar för provning, registrering och godkännande av fordon, provningscentrumen och fordonstillverkarna.

KAPITEL VI

BESTÄMMELSER OM GENOMFÖRANDEBEFOGENHETER OCH DELEGERADE BEFOGENHETER

Artikel 16

Trafiksäkerhetskommitté

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

Artikel 17

Delegerade akter

Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 18 i följande syfte:

- För att enbart uppdatera fastställandet av fordonskategori i artikel 2.1 och artikel 5.1 och 5.2 om det förekommer ändringar i fordonskategorierna till följd av de ändringar av den lagstiftning för typgodkännande som avses i artikel 2.1, utan att detta påverkar provningarnas omfattning och frekvens.
- [...]

Delegeringens utövande

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Befogenhet att anta de delegerade akter som avses i artikel 17 ska ges till kommission för en period av fem år [*från och med datumet för detta direktivs ikraftträdande*]. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden av fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, om inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.
3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 17 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
5. En delegerad akt som har antagits enligt artikel 17 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet före utgången av den perioden har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 18a

Rapportering

Kommissionen ska senast [*fem år från offentliggörandet av detta direktiv*] till Europaparlamentet och rådet överlämna en rapport om genomförandet och effekterna av detta direktiv, i synnerhet vad gäller effektiviteten hos bestämmelserna om tillämpningsområde, frekvens för provning, ömsesidigt erkännande av trafiksäkerhetsintyg och resultaten av undersökningen avseende inrättandet av en elektronisk plattform för fordonsinformation enligt vad som anges i artikel 15. I rapporten ska det även analyseras om det finns behov av att uppdatera bilagorna mot bakgrund av den tekniska utvecklingen och praxis. Rapporten ska lämnas in efter samråd med den kommitté som avses i artikel 16. Rapporten ska vid behov åtföljas av lagförslag.

KAPITEL VII

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 19

Påföljder

1. Medlemsstaterna ska besluta om vilka påföljder som ska tillämpas vid överträdelser av bestämmelserna i detta direktiv och ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de genomförs. Påföljderna ska vara effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande.
2. [...].
3. Medlemsstaterna ska anmäla dessa bestämmelser till kommissionen senast *[[tre år] efter den dag då detta direktiv börjar tillämpas]* och ska utan dröjsmål meddela eventuella senare ändringar som påverkar bestämmelserna.

Artikel 20

Övergångsbestämmelser

1. Medlemsstaterna får auktorisera användning av provningsanläggningar och provningsutrustning enligt artikel 11 som inte uppfyller minimikraven i bilaga V för trafiksäkerhetsprovning under en period som inte överstiger [fem] år efter den dag då detta direktiv börjar tillämpas.
2. Medlemsstaterna ska tillämpa kraven i bilagorna VI och VII senast [fem] år efter den dag då detta direktiv börjar tillämpas.

Artikel 21

Upphävande

Direktiv 2009/40/EG ska upphöra att gälla från och med [*den dag då detta direktiv börjar tillämpas*].

Artikel 22¹⁴

Införlivande

1. Medlemsstaterna ska senast den [*36 månader efter den dag då detta direktiv träder i kraft*] anta och offentliggöra de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska till kommissionen genast överlämna texterna till dessa bestämmelser.

De ska tillämpa dessa bestämmelser [*48 månader efter den dag då detta direktiv träder i kraft*].

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

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

¹⁴ Följande text kommer att läggas till som ett skäl om jämförelsetabeller: "I enlighet med den gemensamma politiska förklaringen från medlemsstaterna och kommissionen om förklarande dokument av den 28 september 2011 har medlemsstaterna åtagit sig att, i de fall detta är berättigat, låta anmälan av införlivandeåtgärder åtföljas av ett eller flera dokument som förklarar förhållandet mellan de olika delarna i direktivet och motsvarande delar i de nationella införlivandeinstrumenten. Med avseende på detta direktiv anser lagstiftaren att översändandet av sådana dokument är motiverat."

Artikel 22a

Ikraftträdande

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

Artikel 22b

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

BILAGA
till
Förslag till
EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV
om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om
upphävande av direktiv 2009/40/EG

BILAGA I

[...]

BILAGA II

MINIMIKRAV FÖR REKOMMENDERADE PROVNINGSMETODER OCH
PROVNINGSINNEHÅLL

1. ALLMÄNT

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

Provningen ska omfatta åtminstone de komponenter som förtecknas i punkt 3 nedan, förutsatt att dessa hör till utrustningen i de fordon som provas i den berörda medlemsstaten. Provningen kan också omfatta en kontroll av huruvida fordonets delar och komponenter motsvarar de krav på säkerhets- och miljöegenskaper som gällde vid godkännandet eller, om tillämpligt, vid efterjusteringen.

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

Om utformningen av fordonet innebär att de provningsmetoder som anges i denna bilaga inte kan tillämpas ska provningen genomföras i enlighet med rekommenderade provningsmetoder som är godkända av behöriga myndigheter.

Alla nedanstående komponenter ska betraktas som obligatoriska vid periodisk provning av fordon, förutom de som är markerade med (X). Dessa avser fordonets skick och lämplighet att användas i trafiken men betraktas inte som väsentliga vid trafiksäkerhetsprovning.

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

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

2. PROVNINGENS OMFATTNING

Provningen ska omfatta minst följande delar:

- 0) Identifiering av fordonet
- 1) Bromsutrustning
- 2) Styrning
- 3) Sikt
- 4) Belysningsutrustning och delar av elsystem
- 5) Axlar, hjul, däck och fjädring
- 6) Chassi och chassiinfästningar
- 7) Övrig utrustning
- 8) Störningar
- 9) Kompletterande provning ska utföras för fordon för persontransport, M2 och M3.

3. PROVNINGSMETOD OCH PROVNINGENS INNEHÅLL, BEDÖMNING AV BRISTER HOS FORDONET

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

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

Brister som inte tas upp i förteckningen i bilagan ska bedömas utifrån trafiksäkerhetsrisker.

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
0. IDENTIFIERING AV FORDONET					
0.1 Registrerings- skyltar (om sådana behövs enligt kraven)(1)	Visuell kontroll	a) Registreringsskyltar saknas eller är så dåligt fästa att de riskerar att falla av.		X	
		b) Text saknas eller är oläslig.		X	
		c) Överensstämmer inte med fordonets handlingar.		X	
0.2 Fordonets identifierings- /chassi- /serienummer	Visuell kontroll	a) Saknas eller kan inte hittas.		X	
		b) Ofullständigt, oläsligt, uppenbarligen förfalskat eller ej överensstämmande med fordonshandlingarna.		X	
		c) Oläsliga fordonshandlingar eller skrivfel.	X		

Komponent	Metod	Orsak till underkännande		Bedömning av brister		
				Mindre	Större	Farliga
1. BROMSUTRUSTNING						
1.1 Mekaniskt skick och funktion						
1.1.1 Färd-bromsens pedalaxel/man-överspak	Visuell kontroll av komponenterna under det att bromssystemet manövreras. <i>Obs:</i> Fordon med servobromssystem ska kontrolleras när motorn är avstängd.	a)	Pedalaxeln svårmanövrerad.		X	
		b)	Stort slitage eller glapp.		X	
1.1.2 Pedalens/man-överspakens skick och manöverorganets slaglängd	Visuell kontroll av komponenterna under det att bromssystemet manövreras <i>Obs:</i> Fordon med servobromssystem ska kontrolleras när motorn är avstängd.	a)	För stor eller för liten tillgänglig slaglängd.		X	
		b)	Manöverorganet utväxlar inte korrekt. Om funktionen är påverkad.	X		X
		c)	Halkskyddsbeläggning på bromspedalen saknas, har lossnat eller slitits ned.		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
1.1.3 Vakuum-pump eller kompressor och behållare	Visuell kontroll av delarna vid normal drift. Kontrollera den tid som behövs för att bygga upp lufttryck/vakuum till säkert driftvärde och att larmsystem, flerkretsskyddsventil och övertrycksventil fungerar.	a) Otillräckligt lufttryck/vakuum för att aktivera bromsen minst fyra gånger efter det att larmsystemet utlösts (eller att manometerutslaget signalerar fara). Minst två aktiveringar av bromsen efter det att larmsystemet utlösts (eller manometerutslaget signalerar fara).		X	X
		b) Den tid som behövs för att bygga upp lufttryck/vakuum till säkert driftvärde uppfyller inte kraven ⁽¹⁾ .		X	
		c) Flerkretsskyddsventilen eller övertrycksventilen fungerar inte.		X	
		d) Läckage som orsakar märkbar trycksänkning eller förnimbart läckage.		X	
		e) Yttre skada som sannolikt påverkar bromssystemets funktion. Reservbromsens prestanda uppfylls inte.		X	X
1.1.4 Indikator eller mätare för otillräckligt tryck	Funktionsprovning	Felaktig eller skadad indikator eller mätare. Lågt tryck går inte att identifiera.	X	X	
1.1.5 Hand-manövrerad bromsventil	Visuell kontroll av komponenterna under det att bromssystemet manövreras.	a) Manöverorganet spräckt, skadat eller starkt förslitet.		X	
		b) Manöverorganet bristfälligt fastsatt vid ventilen eller ventilen bristfälligt fastsatt.		X	
		c) Lösa kopplingar eller läckor i systemet.		X	
		d) Otillfredsställande funktion.		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
1.1.6 Parke- ringsbroms- aktivator, manöverarm, låsmekanism, elektrisk parkeringsbroms	Visuell kontroll av komponenterna under det att bromssystemet manövreras.	a) Låsmekanismen otillräcklig.		X	
		b) Slitage på manöverarmens axel eller på låsmekanismen. Stort slitage.	X	X	
		c) För stor slaglängd (felaktig inställning.)		X	
		d) Aktivatorn saknas, är skadad eller fungerar inte		X	
		e) Bristfällig funktion, varningsindikator felaktig		X	
1.1.7 Broms- ventiler (bottenventiler, utloppsventiler, reglerventiler)	Visuell kontroll av komponenterna under det att bromssystemet manövreras.	a) Skadad ventil eller luftläckage. Om funktionen är påverkad.		X	X
		b) Kompressorns oljeförbrukning för stor.	X		
		c) Ventil felaktig eller bristfälligt monterad.		X	
		d) Förlust eller läckage av hydraulvätska. Om funktionen är påverkad.		X	X

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
1.1.8 Kopplingar till släpvagnens bromsanordning (elektriska och pneumatiska)	Koppla från och till bromssystemets koppling mellan dragfordon och släpvagn.	a) Kran eller självtätande ventil defekt. Om funktionen är påverkad.	X	X	
		b) Kran eller ventil felaktig eller bristfälligt monterad. Om funktionen är påverkad.	X	X	
		c) Otillräcklig täthet. Om funktionen är påverkad.		X	X
		d) Otillräcklig funktion. Bromsens funktion påverkad.		X	X
1.1.9 Energiackumulator, tryckluftsbhållare	Visuell kontroll.	a) Behållare lätt skadad eller lätt korroderad. Behållare svårt skadad, korroderad eller otät.	X	X	
		b) Avtappningsanordning fungerar inte. Avtappningsanordning fungerar inte.	X	X	
		c) Behållare felaktig eller bristfälligt monterad.		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
1.1.10 Servostyr- enheter, huvudcylinder (hydraulsystem)	Visuell kontroll av komponenterna under det att bromssystemet manövreras, om möjligt.	a) Servoenhet defekt eller otät. Fungerar inte.		X	X
		b) Huvudcylinder defekt, broms fungerar fortfarande. Huvudcylinder defekt eller otät.		X	X
		c) Huvudcylinder bristfälligt fastsatt, broms fungerar fortfarande. Huvudcylinder bristfälligt fastsatt.		X	X
		d) För liten mängd bromsvätska under markering för miniminivå. Bromsvätska långt under markering för miniminivå. Ingen bromsvätska synlig.	X	X	X
		e) Lock på huvudcilindern saknas.	X		
		f) Kontrollampan för bromsvätska lyser eller är defekt.	X		
		g) Bristfällig funktion hos varningsanordningen för bromsvätskenivå.	X		
1.1.11 Bromsrör	Visuell kontroll av komponenterna under det att bromssystemet manövreras, om möjligt.	a) Hög risk för funktionsfel eller brott.			X
		b) Otätheter i rör eller kopplingar (tryckluftsbromssystem). Otätheter i rör eller kopplingar (hydraulbromssystem).		X	X
		c) Skadade eller kraftigt korroderade rör. Påverkar bromsarnas funktion genom blockering eller hög risk för läckage.		X	X
		d) Felmonterade rör. Risk för skada.	X	X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
1.1.12 Broms-slangar	Visuell kontroll av komponenterna under det att bromssystemet manövreras, om möjligt.	a) Hög risk för funktionsfel eller brott.			X
		b) Slangar skadade, skavda, snodda eller för korta. Skadade eller skavda slangar	X	X	
		c) Otätheter i slangar eller kopplingar (tryckluftsbromssystem). Otätheter i slangar eller kopplingar (hydraulbromssystem).		X	X
		d) Slangar buktar ut under tryck. Sladd fungerar bristfälligt.		X	X
		e) Porösa slangar.		X	
1.1.13 Broms-belägg och bromsklossar	Visuell kontroll.	a) Stort slitage på belägg eller klossar. (minimimarkering har nåtts) Stort slitage på belägg eller klossar. (minimimarkering syns inte)		X	X
		b) Belägg eller klossar nedsmutsade (av olja, fett etc.). Bromsprestanda påverkad.		X	X
		c) Belägg eller klossar saknas eller är felmonterade.			X
1.1.14 Broms-trummor, bromsskivor	Visuell kontroll.	a) Bromstrumma eller bromsskiva kraftigt försliten, repad, sprucken, bristfälligt fastsatt eller skadad.		X	
		b) Bromstrumma eller bromsskiva nedsmutsad (av olja, fett etc.)			X
		c) Bromstrumma eller bromsskiva saknas			X
		d) Bromsskölden bristfälligt fastsatt.		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
1.1.15 Broms-kablar, stänger, spakar, kopplingar	Visuell kontroll av komponenterna under det att bromssystemet manövreras, om möjligt.	a) Kabel skadad eller bockad. Bromsprestanda påverkad.		X	X
		b) Stort slitage eller korrosion på komponent. Bromsprestanda påverkad.		X	X
		c) Kabel, stång eller kopplingar bristfälligt fastsatta.		X	
		d) Bristfällig kabelmontering.		X	
		e) Begränsning i bromssystemets rörlighet.		X	
		f) Onormala rörelser hos spakar/kopplingar till följd av felaktig inställning eller onormalt slitage.		X	
1.1.16 Broms-cylindrar (även fjäderbromsar och hydraulcylindrar)	Visuell kontroll av komponenterna under det att bromssystemet manövreras, om möjligt.	a) Cylinder sprucken eller skadad. Bromsprestanda påverkad.		X	X
		b) Läckande cylinder.		X	
		c) Cylinder felaktig eller bristfälligt monterad. Bromsprestanda påverkad.		X	X
		d) Cylinder kraftigt korroderad. Risk för sprickor.		X	X
		e) För liten eller för stor slaglängd för cylindern. Bromsprestanda påverkad (ingen reserv för rörelse).		X	X
		f) Dammskydd saknas eller är kraftigt skadat. Dammskydd saknas eller är skadat.	X	X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
1.1.17 Last-kännande ventil	Visuell kontroll av komponenterna under det att bromssystemet manövreras, om möjligt.	a) Defekt förbindelse.		X	
		b) Felaktigt justerad förbindelse.		X	
		c) Ventil kärvar eller fungerar inte. (ABS fungerar)		X	
		Ventil kärvar eller fungerar inte.			X
		d) Ventil saknas. (om så krävs)			X
		e) Tillverkarskytt saknas.	X		
		f) Informationen oläslig eller överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾	X		
1.1.18 Bromsjusterare och indikatorer	Visuell kontroll.	a) Bromsjusterare är skadad, kärvar eller rör sig onormalt, stort slitage eller felaktig inställning.		X	
		b) Defekt bromsjusterare.		X	
		c) Felaktigt installerad eller utbytt.		X	
1.1.19 Tillsatsbromsanordning (om sådan monterats)	Visuell kontroll.	a) Felaktig anslutning eller montering.	X		
		Om funktionen är påverkad.		X	
		b) Systemet uppenbart felaktigt eller saknas.		X	
1.1.20 Automatisk manövrering av släpvnagsbromsar	Koppla bort bromskoppling mellan dragfordon och släpvnag.	Släpvnagens bromsanordning aktiveras inte automatiskt när bromskopplingen kopplas ur.			X

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
1.1.21 Hela bromssystemet	Visuell kontroll	a) Övriga systemenheter (t.ex. frostskyddspump, lufttork etc.) har yttre skador eller är kraftigt korroderade så att bromssystemet påverkas negativt. Bromsprestanda påverkad.		X	X
		b) Lufttork eller frostskyddspump ej tillräckligt tät. Systemets funktioner har påverkats.	X	X	
		c) Komponent felaktig eller bristfälligt monterad.		X	
		d) Farlig ändring av någon komponent ⁽³⁾ Bromsprestanda påverkad.		X	X
1.1.22 Prov-anslutningar (om sådana monterats)	Visuell kontroll	Saknas.		X	
1.1.23 Påskjutsbroms	Visuell kontroll och kontroll genom manövrering.	Otillräcklig verkan.		X	

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

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
1.2.2 Verkan	Prova med en maskin för statiskt bromsprov eller, om en sådan inte kan användas av tekniska skäl, genom bromsprov på väg med hjälp av en registrerande retardationsmätare som kontrollerar bromsverkan i förhållande till den tillåtna totalvikten eller, för påhängsvagnar, till summan av den tillåtna axelbelastningen. Fordon eller en släpvagn med en högsta tillåten vikt som överstiger 3 500 kg ska kontrolleras enligt de standarder som anges av ISO 21069 eller motsvarande metoder. Bromsprov på väg ska genomföras under torra förhållanden på en plan, rak väg.	Uppfyller ej nedanstående minimivärden¹: 1. Fordon som registrerats för första gången efter den 1 januari 2012: – Kategori N1: 50 % – Kategori M1: 58 % – Kategori M2 och M3: 50 % – Kategori N2 och N3: 50 % – Kategori O2, O3 och O4: • För påhängsvagnar: 45 %² • För släpvagn med dragstäng: 50% 2. Fordon som registrerats för första gången före den 1 januari 2012: Kategori N1: 45% Kategori M1, M2 och M3: 50 %³ Kategori N2 och N3: 43 %⁴ Kategori O2, O3 och O4: 40 %⁵		X	
				X	

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

² 43 % för påhängsvagnar som godkänts före den 1 januari 2012.

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

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

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

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
		3. Övriga kategorier: Kategori L (båda bromsarna): Kategori L1e: 42 % Kategori L2e, L6e: 40 % Kategori L3e: 50 % Kategori L4e: 46 % Kategori L5e, L7e: 44 % – Kategori L (bakre hjulbroms): Alla kategorier: 25 % av fordonets totala vikt Mindre än 50 % av ovanstående värden har uppnåtts.		X	X
1.3 Reservbromsens prestanda och verkan (vid separata system)					
1.3.1 Prestanda	Om reservbromssystemet är separat från färdbromssystemet används metoden enligt 1.2.1.	a) Otillräcklig bromsverkan på ett eller flera hjul. Ingen bromsverkan på ett eller flera hjul.		X	X
		b) Bromsverkan på det minst bromsade hjulet på en axel är mindre än 70 % av den maximala verkan på andra hjulet på samma axel. Alternativt avviker fordonet vid bromsprov på väg för mycket från körriktningen vid inbromsning. Bromsverkan på det minst bromsade hjulet på en axel är mindre än 50 % av den maximala verkan på andra hjulet på samma axel om fordonet har styraxlar.		X	X
		c) Ingen gradvis bromsverkan (låsning).		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
1.3.2 Verkan	Om reservbromssystemet är separat från färdbrakssystemet används metoden enligt 1.2.2.	Bromsverkan är mindre än 50 % ⁶ av verkan på färdbrakssystemet enligt avsnitt 1.2.2 i förhållande till den tillåtna totalvikten. Mindre än 50 % av ovanstående värden har uppnåtts.		X	X
1.4 Parkeringsbromsens prestanda och verkan					
1.4.1 Prestanda	Aktivera bromsen under provning på en maskin för statiskt bromsprov.	Bromsen fungerar inte på ena sidan, eller fordonet avviker för mycket från körriktningen vid inbromsning vid bromsprov på väg. Mindre än 50 % av ovan nämnda effektivitetsvärden har uppnåtts i förhållande till fordonets vikt vid provning.		X	X
1.4.2 Verkan	Provning med en maskin för statiskt bromsprov. Om detta inte är möjligt, provning genom bromsprov på väg antingen med en registrerande retardationsmätare eller med fordonet i en backe med känd lutning.	Ger för alla fordonskategorier en bromskoefficient som är lägre än 16 % i förhållande till den tillåtna totalvikten eller, när det rör sig om motorfordon, som är lägre än 12 % i förhållande till fordonets tillåtna totalvikt, om detta värde är högre. Mindre än 50 % av ovanstående värden har uppnåtts.		X	X
1.5 Tillsatsbromsens prestanda	Visuell kontroll och om så är möjligt provning av om systemet fungerar.	a) Ingen gradvis bromsverkan (gäller ej motorbromsen).		X	
		b) Systemet fungerar ej.		X	

⁶ 2,2m/s² för fordon i kategori N1, N2 och N3.

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
1.6 Låsingsfria bromsar (ABS-bromsar)	Visuell kontroll och kontroll av varningsanordning och/eller med användning av elektroniskt fordonsgränssnitt.	a) Felaktig varningsanordning.		X	
		b) Systemfel på varningsanordningen.		X	
		c) Hastighetssensorer på hjulen saknas eller är skadade		X	
		d) Ledningar skadade		X	
		e) Andra delar saknas eller är skadade		X	
		f) Systemet anger fel via det elektroniska fordonsgränssnittet.		X	
1.7 Elektriskt bromssystem (EBS)	Visuell kontroll och kontroll av varningsanordning och/eller med användning av elektroniskt fordonsgränssnitt.	a) Felaktig varningsanordning.		X	
		b) Systemfel på varningsanordningen.		X	
		c) Systemet anger fel via det elektroniska fordonsgränssnittet.		X	
1.8 Bromsvätska	Visuell kontroll	Bromsvätskan är förorenad eller innehåller sediment. Hög risk för fel.		X	X

Komponent	Metod	Orsak till underkännande		Bedömning av brister		
				Mindre	Större	Farliga
2. STYRNING						
2.1 Mekaniskt skick						
2.1.1 Styrinrätt- ningens skick	Vrid ratten från stopp till stopp med fordonet över en smörjgrop eller på en lyftanordning, med hjulen lyfta från marken eller på vändskivor. Visuell kontroll av styrinrättningens funktion.	a)	Styrningen svärmanövrerad.		X	
		b)	Styrarmsaxeln vriden eller spåren utslitna. Påverkar funktionen.		X	X
		c)	Stort slitage på styrarmsaxeln. Påverkar funktionen.		X	X
		d)	För stor rörelse på styrarmsaxeln. Påverkar funktionen.		X	X
		e)	Läckage. Droppar.	X	X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
2.1.2 Infästning av styrinrättningens hölje	Vrid ratten eller styrstången medurs och moturs med fordonet över en smörjgrop eller på en lyftanordning och med hjulens vikt mot marken, eller använd en särskilt anpassad kraftplatta. Visuell kontroll av infästningen av styrinrättningens hölje vid chassiet.	a) Styrinrättningens hölje ej ordentligt fäst. Infästningarna är lösa på ett farligt sätt eller har relativ rörlighet mot synligt chassi/karosseri.		X	X
		b) Förlängda fästhål i chassiet. Infästningarna allvarligt påverkade.		X	X
		c) Fästsruvar saknas eller är brottskadade. Infästningarna allvarligt påverkade.		X	X
		d) Styrinrättningens hölje brottskadat. Höljets stabilitet eller infästning är påverkat.		X	X

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
2.1.3 Länk-systemets skick	Gunga ratten medurs och moturs med fordonet över en smörjgrop eller på en lyftanordning och med hjulens vikt mot marken, eller använd en särskilt anpassad kraftplatta. Visuellt kontroll av styrkomponenterna med avseende på slitage, brottskador och säkerhet.	a) Relativ rörelse mellan komponenter som bör vara fasta. För stor rörelse eller risk för brott i länksystemet.		X	X
		b) Stort slitage vid leder. Mycket allvarlig risk för brott i länksystemet.		X	X
		c) Någon komponent brottskadad eller deformerad. Påverkar funktionen.		X	X
		d) Låsanordningar saknas.		X	
		e) Felaktig inriktning av komponenter (t.ex. parallellstag eller styrstag).		X	
		f) Farlig ändring ⁽³⁾ . Påverkar funktionen.		X	X
		g) Dammskyddet skadat eller slitet. Dammskydd saknas eller är kraftigt förslitet.	X	X	

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

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
2.2 Ratt, rattstång och styrstång					
2.2.1 Skick på ratt och styrstång	Placera fordonet över en smörjgrop eller på en lyftanordning och med hjulens vikt mot marken, dra och tryck på ratten i linje med rattstången, tryck ratten/styrstången i olika riktningar i rät vinkel mot rattstången/styrgafflarn a. Visuell kontroll av glapp och skicket på elastiska kopplingar och kardanknutar.	a) Relativ rörelse mellan ratt och rattstång vilket tyder på glapp. Mycket allvarlig risk för brott i länksystemet.		X	X
		b) Låsanordning på rattnavet saknas Mycket allvarlig risk för brott i länksystemet.		X	X
		c) Rattens nav, krans eller ekrar är brottskadade eller sitter löst Mycket allvarlig risk för brott i länksystemet.		X	X

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
2.2.2 Rattstång/ styrok och stygafflar	Placera fordonet över en smörjgrop eller på en lyftanordning och med hjulens vikt mot marken, dra och tryck på ratten i linje med rattstången, tryck ratten/styrstången i olika riktningar i rät vinkel mot rattstången/styrgafflarna a. Visuellt kontroll av glapp och skicket på elastiska kopplingar och kardanknutar.	a) Rattens centrum rör sig för mycket uppåt eller nedåt.		X	
		b) Övre delen av rattstången rör sig för mycket radiellt från sin axel.		X	
		c) Slitage på elastiska kopplingar.		X	
		d) Bristfällig fastsättning.		X	
		Mycket allvarlig risk för brott i länksystemet.			X
		e) Farlig ändring ⁽³⁾ .			X
2.3 Glapp i styrningen	Placera fordonet över en smörjgrop eller på en lyftanordning, med fordonets vikt på hjulen, om möjligt med motorn igång för fordon med servostyrning och med hjulen riktade rakt framåt. Vrid ratten försiktigt medurs och moturs så långt som möjligt utan att hjulen förflyttar sig. Visuellt kontroll av rörligheten.	För stort glapp i styrningen, till exempel om en punkt på kransen förflyttar sig mer än en femtedel av rattens diameter eller inte överensstämmer med kraven ¹⁾ . Säker styrning påverkad.		X	X

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
2.4 Hjul-inställning (X)(2)	Kontrollera inställningen av styrda hjul med hjälp av lämplig utrustning.	Inställningen överensstämmer inte med informationen från tillverkaren eller med kraven ⁽¹⁾ . Körning rakt fram påverkad, risk för fel i riktningsstabilitet.	X		
2.5 Vändskiva för släpvagnens styraxel	Visuell kontroll eller kontroll med hjälp av en särskilt anpassad kraftplatta.	a) Komponent skadad. Komponent skadad eller sprucken.		X	X
		b) Stort glapp. Körning rakt fram påverkad, risk för fel i riktningsstabilitet.		X	X
		c) Bristfällig fastsättning. Fastsättningen allvarligt påverkad.		X	X
2.6 Elektrisk servostyrning (EPS)	Visuell kontroll och kontroll av överensstämmelse mellan rattens och hjulens vinklar då motorn startas/stängs av, och/eller med användning av elektroniskt fordonsgränssnitt.	a) Varningslampan för EPS anger fel på systemet.		X	
		b) Bristande överensstämmelse mellan rattens och hjulens vinklar. Styrningen påverkas.		X	X
		c) Hjälpsystemet fungerar inte		X	
		d) Systemet anger fel via det elektroniska fordonsgränssnittet.		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister			
			Mindre	Större	Farliga	
3. SIKT						
3.1 Siktält	Visuell kontroll från förarsätet.	Hinder i förarens siktält som i hög grad påverkar sikten framåt eller åt sidorna. (vindrutetorkares utvändiga rengöringsområde)	X			
		Vindrutetorkares invändiga rengöringsområde påverkat eller yttre speglar ej synliga		X		
3.2 Fönster-glasets skick	Visuell kontroll.	a) Sprucken eller missfärgad glastruta eller transparent ruta (om sådan är tillåten). (vindrutetorkares utvändiga rengöringsområde)	X			
		Vindrutetorkares invändiga rengöringsområde påverkat eller yttre speglar ej synliga		X		
		b) Glasruta eller transparent ruta (inklusive reflekterande eller tonad film) uppfyller inte kraven ¹⁾ , (vindrutetorkares utvändiga rengöringsområde)	X			
		Vindrutetorkares invändiga rengöringsområde påverkat eller yttre speglar ej synliga		X		
		c) Glas eller transparent ruta ej i acceptabelt skick.		X		
		Sikt genom inre vindrutetorkares rengöringsområde starkt påverkad.			X	
3.3 Backspeglar eller annan backanordning	Visuell kontroll.	a) Spegel eller annan anordning saknas eller är inte monterad enligt kraven ¹⁾ . (minst två möjligheter för sikt bakåt tillgängliga)		X		
		Mindre än två möjligheter för sikt bakåt tillgängliga		X		
		b) Spegel eller enhet skadad eller lös.	X			
		Spegel eller annan anordning fungerar inte, är skadad, sitter löst eller är bristfälligt fastsatt.			X	
		c) Nödvändigt siktält omfattas ej.		X		
3.4 Vindrute-torkare	Visuell kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Torkare fungerar inte, saknas eller överensstämmer inte med kraven (1)		X		
		b) Torkarblad defekt.	X			
		Torkarblad saknas eller är uppenbart defekta.			X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
3.5 Vindrute- spolare	Visuell kontroll och kontroll genom manövrering.	Vindrutespolare fungerar ej korrekt (otillräcklig mängd spolärvätska men fungerande pump eller felriktad vattenstråle) Vindrutespolare fungerar ej.	X	X	
3.6 Avimnings- anordning (X)(2)	Visuell kontroll och kontroll genom manövrering.	Systemet fungerar inte eller är uppenbart defekt.	X		
4. LAMPOR, REFLEKTORER OCH ELEKTRISK UTRUSTNING					
4.1 Strålkastare					
4.1.1 Skick och funktion	Visuell kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Lampa/ljuskälla saknas eller är defekt (flera lampor/ljuskällor, vid LED-belysning fungerar mer än en tredjedel av lamporna). Enkla lampor/ljuskällor, vid LED-belysning allvarligt påverkad sikt.	X	X	
		b) Defekt projektionssystem (reflektor och lins). Projektionssystem allvarligt defekt eller saknas (reflektor och lins).	X	X	
		c) Lampan bristfälligt fastsatt.		X	
4.1.2 Inställning	Fastställ den horisontella inriktningen av varje strålkastare vid halvljus med hjälp av en anordning för strålkastarinställning eller skärm.	Strålkastarens inställning är inte inom de gränser som fastställs i kraven ⁽¹⁾ .		X	
4.1.3 Av- och påslagning	Visuell kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Omkopplarens funktion överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ (antal strålkastare som tänds samtidigt) Överskrider tillåten främre ljusintensitet.	X	X	
		b) Manöverorganet fungerar bristfälligt.		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande		Bedömning av brister		
				Mindre	Större	Farliga
4.1.4 Överensstämmelse med kraven(1).	Visuell kontroll och kontroll genom manövrering.	a)	Lampan, det avgivna ljusets färg, position, intensitet eller märkning överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾		X	
		b)	Produkter på lins eller ljuskälla som uppenbart minskar ljusintensiteten eller ändrar färgen på det avgivna ljuset.		X	
		c)	Ljuskälla och lampa är inte kompatibla		X	
4.1.5 Inställningsanordning (där sådan är obligatorisk)	Visuell kontroll och om möjligt kontroll genom manövrering.	a)	Anordningen fungerar inte.		X	
		b)	Manuell anordning kan inte manövreras från förarplatsen.		X	
4.1.6 Strålkastarrengörare (där sådan är obligatorisk)	Visuell kontroll och om möjligt kontroll genom manövrering.	Anordningen fungerar inte.		X		
		Om gasurladdningslampor används.			X	
4.2 Främre och bakre positionslyktor, sidomarkeringslyktor, breddmarkeringslyktor och varselljus						
4.2.1 Skick och funktion	Visuell kontroll och kontroll genom manövrering.	a)	Defekt ljuskälla		X	
		b)	Defekt lins.		X	
		c)	Lampan bristfälligt fastsatt. Mycket allvarlig risk för att den faller av.	X	X	
4.2.2 Av- och påslagning	Visuell kontroll och kontroll genom manövrering.	a)	Omkopplarens funktion överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ . Bakre positionslyktor och sidomarkeringslyktor kan stängas av när strålkastare används.		X	
		b)	Manöverorganet fungerar bristfälligt.		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
4.2.3 Överensstämmelse med kraven(1)	Visuell kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Lampan, det avgivna ljusets färg, position, styrka eller märkning överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ . Rött ljus fram eller vitt ljus bak och starkt försämrade ljusintensitet.	X		
		b) Produkter på lins eller ljuskälla som minskar ljusintensiteten eller ändrar färgen på det avgivna ljuset. Rött ljus fram eller vitt ljus bak och starkt försämrade ljusintensitet.	X	X	
4.3 Stopplykter					
4.3.1 Skick och funktion	Visuell kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Defekt ljuskälla (flera ljuskällor, vid LED-belysning fungerar mer än en tredjedel av lamporna). Enkla ljuskällor, vid LED-belysning fungerar mindre än två tredjedelar av lamporna. Alla ljuskällor fungerar inte.	X	X	X
		b) Något defekt lins (påverkar inte ljuset som avges) Kraftigt defekt lins (påverkar ljuset som avges).	X	X	
		c) Lampan bristfälligt fastsatt. Mycket allvarlig risk för att den faller av.	X	X	
4.3.2 Av- och påslagning	Visuell kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Omkopplarens funktion överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ . Fördröjd manövrering Fungerar inte.	X	X	X
		b) Manöverorganet fungerar bristfälligt.		X	
4.3.3 Överensstämmelse med kraven(1).	Visuell kontroll och kontroll genom manövrering.	Lampan, det avgivna ljusets färg, position, intensitet eller märkning ⁷ överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ . Vitt ljus bakåt, kraftigt försämrade ljusintensitet.	X	X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande		Bedömning av brister		
				Mindre	Större	Farliga
4.4 Körriktningsvisare och varningsljus						
4.4.1	Skick och funktion	Visuell kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Defekt ljuskälla (flera ljuskällor, vid LED-belysning fungerar mer än en tredjedel av lamporna).	X		
			Enkla ljuskällor, vid LED-belysning fungerar mindre än två tredjedelar av lamporna.		X	
			b) Något defekt lins (påverkar inte ljuset som avges)	X		
			Kraftigt defekt lins (påverkar ljuset som avges).		X	
			c) Lampan bristfälligt fastsatt	X		
			Mycket allvarlig risk för att den faller av.		X	
4.4.2	Av- och påslagning	Visuell kontroll och kontroll genom manövrering.	Omkopplarens funktion överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ . Fungerar inte.	X		
4.4.3	Överensstämmelse med kraven(1).	Visuell kontroll och kontroll genom manövrering.	Lampan, det avgivna ljusets färg, position, intensitet eller märkning ⁷ överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ .		X	
4.4.4	Blinkfrekvens	Visuell kontroll och kontroll genom manövrering.	Blinkfrekvensen överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ (frekvensen avviker mer än 25 %).	X		
4.5 Dimljus fram och bak						
4.5.1	Skick och funktion	Visuell kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Defekt ljuskälla (flera ljuskällor, vid LED-belysning fungerar mer än en tredjedel av lamporna).	X		
			Enkla ljuskällor, vid LED-belysning fungerar mindre än två tredjedelar av lamporna.		X	
			b) Något defekt lins (påverkar inte ljuset som avges)	X		
			Kraftigt defekt lins (påverkar ljuset som avges).		X	
			c) Lampan bristfälligt fastsatt.	X		
			Mycket allvarlig risk för att lampan faller av eller att mötande trafik bländas.		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
4.5.2	Inställning (X)(2)	Kontroll genom manövrering och med hjälp av en anordning för strålkastarinställning	X		
		Främre dimljusets horisontella inställning felaktig när ljusmönstret har en ljus/mörker-gräns (för låg ljus/mörker-gräns). Ljus/mörker-gränsen överstiger gränsen för strålkastare.		X	
4.5.3	Av- och påslagning	Visuell kontroll och kontroll genom manövrering.	X		
		Omkopplarens funktion överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ . Fungerar inte.		X	
4.5.4	Överensstämmelse med kraven(1).	Visuell kontroll och kontroll genom manövrering.		X	
		a) Lampan, det avgivna ljusets färg, position, intensitet eller märkning ⁷ överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾		X	
		b) Systemet överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾		X	
4.6	Backljus				
4.6.1	Skick och funktion	Visuell kontroll och kontroll genom manövrering.	X		
		a) Defekt ljuskälla			
		b) Defekt lins.	X		
		c) Lampan bristfälligt fastsatt. Mycket allvarlig risk för att den faller av.	X	X	
4.6.2	Överensstämmelse med kraven(1)	Visuell kontroll och kontroll genom manövrering.		X	
		a) Lampan, det avgivna ljusets färg, position, intensitet eller märkning ⁷ överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ .		X	
		b) Systemet överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ .		X	
4.6.3	Av- och påslagning	Visuell kontroll och kontroll genom manövrering.	X		
		Omkopplarens funktion överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ . Backljus kan aktiveras utan att växeln ligger i backläge.		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande		Bedömning av brister		
				Mindre	Större	Farliga
4.7 Belysning av bakre registreringsskylt						
4.7.1 Skick och funktion	Visuell kontroll och kontroll genom manövrering.	a)	Lampan ger direkt eller vitt ljus bakåt.	X		
		b)	Defekt ljuskälla, flera ljuskällor.	X		
			Defekt ljuskälla, enkel ljuskälla.		X	
			Lampan bristfälligt fastsatt. Mycket allvarlig risk för att den faller av.	X	X	
4.7.2 Överensstämmelse med kraven(1)	Visuell kontroll och kontroll genom manövrering.		Systemet överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ .	X		
4.8 Reflexanordningar, (reflekterande) konturmärkning och bakre skyltar						
4.8.1 Skick	Visuell kontroll.	a)	Reflekterande utrustning defekt eller skadad.	X		
			Reflekterande utrustning påverkad.		X	
		b)	Reflektorn bristfälligt fastsatt.	X		
			Risk för att reflexanordningen faller av.		X	
4.8.2 Överensstämmelse med kraven(1)	Visuell kontroll.		Anordningen, det reflekterade ljusets färg eller position överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ .		X	
			Röd färg fram eller vit färg bak saknas eller är reflekterande.			
4.9 Varningslampor som är obligatoriska för belysningsutrustningen						
4.9.1 Skick och funktion	Visuell kontroll och kontroll genom manövrering.		Fungerar inte.	X		
			Fungerar inte för halvljus eller bakre dimljus.		X	
4.9.2 Överensstämmelse med kraven(1)	Visuell kontroll och kontroll genom manövrering.		Överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ .	X		

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
4.10 Elanslutningar mellan dragfordon och släp- eller påhängsvagn	Visuell kontroll: Undersök om möjligt anslutningens elektriska kontinuitet.	a) Fasta komponenter är bristfälligt fastsatta. Lös sockel.	X	X	
		b) Skadad eller sliten isolering. Risk för kortslutning.	X	X	
		c) Elanslutningar i dragfordon eller släpvagn fungerar inte korrekt. Släpvagnens bromsbelysning fungerar inte.		X	X
4.11 Elkabelsystemet	Visuell kontroll med fordonet över en smörjgrop eller på en lyftanordning, eventuellt inklusive motorutrymmet.	a) Kabelsystemet ej tillförlitligt eller bristfälligt monterat. Lös fästen, vidrör vassa kanter, risk för att anslutningar kopplas bort. Kablarna kan vidröra heta delar, roterande delar eller marken, anslutningar bortkopplade (delar som rör bromsning och styrning)	X	X	X
		b) Kablarna något slitna. Kablarna kraftigt slitna. Kablarna extremt slitna (delar som rör bromsning och styrning).	X	X	X
		c) Skadad eller sliten isolering. Risk för kortslutning. Stor risk för brand eller gnistbildning.	X	X	X
4.12 Ej obligatoriska lampor och reflexanordningar (X)(2)	Visuell kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Monterad lampa eller reflexanordning överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ . Avger/reflekterar rött ljus fram eller vitt ljus bak.	X	X	
		b) Lampans funktion överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ . Antalet strålkastare som används samtidigt överskrider tillåten ljusintensitet. Avger rött ljus fram eller vitt ljus bak.	X	X	
		c) Lampan/reflexanordningen bristfälligt fastsatt. Mycket allvarig risk för att den faller av.	X	X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande		Bedömning av brister		
				Mindre	Större	Farliga
4.13 Batteri(er)	Visuell kontroll.	a)	Bristfälligt fastsatt.	X		
			Ej korrekt fastsatt. Risk för kortslutning.		X	
		b)	Otätt.	X		
			Utsläpp av farliga ämnen.		X	
		c)	Defekt omkopplare (om sådan krävs).		X	
		d)	Defekta säkringar (om sådana krävs).		X	
		e)	Olämplig ventilation (om sådan krävs).		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister			
			Mindre	Större	Farliga	
5. AXLAR, HJUL, DÄCK OCH FJÄDRING						
5.1 Axlar						
5.1.1	Axlar	Visuell kontroll med fordonet över en smörjgrop eller på en lyftanordning. Kraftplattor kan användas och rekommenderas för fordon med en bruttofordonsvikt som överstiger 3,5 ton.	a) Axel brottskadad eller deformerad.			X
			b) Bristfällig montering i fordonet. Försämrade stabilitet, påverkad funktion: omfattande rörelse i förhållande till fästen		X	X
			c) Farlig ändring ⁽³⁾ . Försämrade stabilitet, påverkad funktion, otillräckligt avstånd till andra fordonsdelar eller till marken.		X	X
5.1.2	Axeltappar	Visuell kontroll med fordonet över en smörjgrop eller på en lyftanordning. Kraftplattor kan användas och rekommenderas för fordon med en bruttofordonsvikt som överstiger 3,5 ton. Anbringa en vertikal kraft eller sidokraft på varje hjul och notera hur mycket axelbalken rör sig i förhållande till axeltappen.	a) Axeltapp brottskadad.			X
			b) Kraftigt slitage på spindelbult och/eller bussningar. Risk för att delen faller av, försämrade riktningsstabilitet.		X	X
			c) För stor rörelse mellan axeltapp och axelbalk. Risk för att delen faller av, försämrade riktningsstabilitet.		X	X
			Sprint till axeltapp sitter löst i axeln. Risk för att delen faller av, försämrade riktningsstabilitet.		X	X

Komponent	Metod	Orsak till underkännande		Bedömning av brister		
				Mindre	Större	Farliga
5.1.3	Hjullager	Visuell kontroll med fordonet över en smörjgrop eller på en lyftanordning. Kraftplattor kan användas och rekommenderas för fordon med en bruttofordonsvikt som överstiger 3,5 ton. Gunga på hjulet eller anbringa en sidokraft på varje hjul och notera hur mycket hjulet rör sig uppåt i förhållande till axeltappen.	a) Stort glapp i hjullagret. Försämrad riktningss stabilitet, risk för demolering.		X	X
			b) Hjullagret sitter för hårt och kärvar. Risk för överhettning, risk för demolering.		X	X
5.2 Hjul och däck						
5.2.1	Hjulhus	Visuell kontroll.	a) Hjulmuttrar eller hjulbultar saknas eller sitter löst. Fäste saknas eller sitter löst så att trafiksäkerheten hotas mycket allvarligt.		X	X
			b) Hjulhuset är slitet eller skadat Hjulhuset är slitet eller skadat på ett sätt som gör att hjulen inte sitter fast på ett säkert sätt.		X	X
5.2.2	Hjul	Visuell kontroll av båda sidorna på alla hjul med fordonet över en smörjgrop eller på en lyftanordning.	a) Brottskada eller felaktig svetsning			X
			b) Låsringar för däcken bristfälligt monterade. Risk för att hjulen faller av.		X	X
			c) Hjul kraftigt deformerat eller slitet. Fästet i hjulhuset påverkat, säker fastsättning av däck påverkad.		X	X
			d) Hjulens storlek eller typ överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ och påverkar trafiksäkerheten		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
5.2.3 Däck	Visuell kontroll av hela däck, antingen genom att rotera hjulet upplyft från marken och med fordonet över en smörjgrop eller på en lyftanordning, eller genom att rulla fordonet fram och tillbaka över en smörjgrop.	a) Däckets storlek, bärförmåga, typgodkännandemärke eller hastighetsklass överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ och påverkar trafiksäkerheten		X	X
		Otillräcklig bärförmåga eller hastighetsklass för avsedd användning, däcken vidrör andra fordonsdelar vilket innebär risk vid körning.			
		b) Olika storlek på däck på samma axel eller på dubbelmonterade hjul.		X	
		c) Olika konstruktion (radial/korsskikt) på däck på samma axel).		X	
		d) Allvarliga skador eller skåror på däck. Kord synligt eller skadat.		X	X
		e) Indikator för slitage av däckmönster syns. Däckets mönsterdjup överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ .		X	X
		f) Däcken vidrör andra komponenter (flexibla stänkskyddsanordningar). Däcken vidrör andra komponenter (ej risk vid körning).	X	X	
		g) Mönsterskurna däck överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ . Skyddslager för kord påverkat.		X	X
		h) Övervakningssystemet för däcktrycket är felaktigt eller fungerar uppenbart inte. Uppenbart ur funktion.	X	X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande		Bedömning av brister		
				Mindre	Större	Farliga
5.3 Fjädringssystem						
5.3.1 Fjädrar och krängningshämmare	Visuell kontroll med fordonet över en smörjgrop eller på en lyftanordning. Kraftplattor kan användas och rekommenderas för fordon med en bruttofordonsvikt som överstiger 3,5 ton.	a) Bristfällig fästning av fjädrar på chassi eller axel. Synlig relativ rörelse Fästen mycket lösa, allvarligt		X		X
		b) Fjäderdel skadad eller brottskadad. Huvudfjäder (bladfjäder) eller de andra bladfjädrarna mycket allvarligt påverkade.		X		X
		c) Fjäder saknas Huvudfjäder (bladfjäder) eller de andra bladfjädrarna mycket allvarligt påverkade.		X		X
		d) Farlig ändring ⁽³⁾ . Otillräckligt avstånd till andra fordonsdelar, fjädersystem fungerar ej.		X		X
5.3.2 Stötdämpare	Visuell kontroll med fordonet över en smörjgrop eller på en lyftanordning, eller med hjälp av särskild utrustning om sådan finns.	a) Bristfällig fästning av stötdämpare på chassi eller axel. Stötdämpare lös.	X		X	
		b) Skadad stötdämpare som visar tecken på allvarligt läckage eller fel.		X		
5.3.2.1 Provning av dämpningens effektivitet (X)(2)	Använd särskild utrustning och jämför skillnader mellan vänster och höger	a) Väsentlig skillnad mellan höger och vänster		X		
		b) Angivna minimivärden uppnås ej		X		

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
5.3.3 Kardanrör, stödstag, främre och bakre bärarmar	Visuell kontroll med fordonet över en smörjgrop eller på en lyftanordning. Kraftplattor kan användas och rekommenderas för fordon med en bruttofordonsvikt som överstiger 3,5 ton.	a) Bristfällig fästning av komponent på chassi eller axel. Risk för att delen faller av, försämrade riktningsstabilitet.		X	X
		b) Komponent skadad eller kraftigt korroderad. Komponenten brottskadad eller komponentens stabilitet påverkad.		X	X
		c) Farlig ändring ⁽³⁾ . Otilräckligt avstånd till andra fordonsdelar, systemet fungerar ej.		X	X
5.3.4 Kulleleder	Visuell kontroll med fordonet över en smörjgrop eller på en lyftanordning. Kraftplattor kan användas och rekommenderas för fordon med en bruttofordonsvikt som överstiger 3,5 ton.	a) Kraftigt slitage på spindelbult och/eller bussningar eller på kulle. Risk för att delen faller av, försämrade riktningsstabilitet.		X	X
		b) Dammskydd kraftigt förslitet. Dammskydd saknas eller är brottskadat.	X	X	
5.3.5 Luftfjädring	Visuell kontroll	a) Systemet fungerar inte.			X
		b) Någon del skadad, ändrad eller försliten på ett sätt som påverkar systemets funktion negativt. Systemets funktion allvarligt påverkad.		X	X
		c) Förnimbart läckage i systemet		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
6. CHASSI OCH CHASSIINFÄSTNINGAR					
6.1 Chassi eller ram och infästningar					
6.1.1 Allmänt skick	Visuell kontroll med fordonet över en smörjgrop eller på en lyftanordning.	a) Sidobalk eller tvärbalk något brottskadad eller deformerad. Sidobalk eller tvärbalk svårt brottskadad eller deformerad.		X	X
		b) Förstärkningsplattor eller fästanordningar bristfälligt fastsatta. Flertalet fästanordningar lösa, för svaga delar		X	X
		c) Kraftig korrosion som påverkar styvheten. Svaga delar.		X	X
6.1.2 Avgasrör och ljuddämpare	Visuell kontroll med fordonet över en smörjgrop eller på en lyftanordning.	a) Avgassystemet otätt eller bristfälligt fastsatt.		X	
		b) Rökgaser kommer in i förarhytten eller i passagerarutrymmet. Risk för passagerares hälsa.		X	X
6.1.3 Bränsletank och bränsleledningar (inklusive uppvärmning)	Visuell kontroll med fordonet över en smörjgrop eller på en lyftanordning, med hjälp av anordningar för detektering av läckage vid LPG-/CNG-/LNG-system	a) Bristfälliga tankar och ledningar, upphov till allvarlig brandfara			X
		b) Läckage av bränsle, tankklocket saknas eller är bristfälligt. Brandfara, risk för utsläpp av farliga ämnen.		X	X
		c) Skavda ledningar. Skadade ledningar.	X	X	
		d) Avstängningskran för bränsle (om sådan krävs) fungerar inte tillfredsställande.		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande		Bedömning av brister		
				Mindre	Större	Farliga
		e)	Brandfara på grund av bränsleläckage otillräckligt avskärmat bränsletank eller otillräckligt avskärmat avgassystem motorutrymmets skick.			X
		f)	System för LPG/CNG/LNG eller vätgas överensstämmer inte med kraven, någon del av systemet defekt ⁽¹⁾ .			X
6.1.4 Stötfångare, sidoskydd och underkörningsskydd	Visuell kontroll.	a)	Lösa delar eller skador som sannolikt kan orsaka personskador vid beröring. Delar riskerar att falla av, kraftigt nedsatt funktion.		X	X
		b)	Anordningen överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ .		X	
6.1.5 Reservhjulshållare (om sådan är monterad)	Visuell kontroll.	a)	Hållaren ej i lämpligt skick	X		
		b)	Hållaren är brottskadad eller bristfälligt fastsatt.		X	
		c)	Reservhjulet inte ordentligt fastsatt i hållaren. Mycket allvarlig risk för att hjulet faller av.		X	X

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
6.1.6 Kopplingsmekanismer och bogserutrustning	Visuell kontroll med avseende på slitage och korrekt manövrering, med särskild uppmärksamhet på monterade säkerhetsanordningar och/eller användning av mätinstrument.	a) Komponent skadad, defekt eller sprucken (om den inte används).		X	
		Komponent skadad, defekt eller sprucken (om den används).			X
		b) Stort slitage på komponent.		X	
		Under gränsen för slitage.			X
		c) Bristfällig fastsättning.		X	
		Löst fäste, mycket allvarlig risk för att komponenten faller av.			X
		d) Säkerhetsanordning saknas eller fungerar inte korrekt.		X	
		e) Kopplingsindikator fungerar inte.		X	
		f) Skydd registreringsskylt eller lampa (då den inte används)	X		
		Registreringsskylt dold (då den inte används).		X	
		g) Farlig ändring ⁽³⁾ (reservdelar)		X	
		Farlig ändring ⁽³⁾ (huvuddelar)			X
		h) Alltför vek koppling		X	

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

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
6.2 Hytt och karosseri					
6.2.1 Skick	Visuell kontroll.	a) Lös eller skadad panel eller annan del som sannolikt kan orsaka personskador. Risk för att delen faller av.		X	X
		b) Karosstolpe bristfälligt fastsatt. Försämrad stabilitet.		X	X
		c) Motor- eller avgasrök kan komma in. Risk för passagerares hälsa.		X	X
		d) Farlig ändring ⁽³⁾ . Otillräckligt avstånd mellan roterande och rörliga delar och vägen.		X	X
6.2.2 Montering	Visuell kontroll över en smörjgrop eller på en lyftanordning.	a) Kaross eller hytt bristfälligt fastsatt. Påverkad stabilitet.		X	X
		b) Hytt eller kaross uppenbart inte placerad rakt på chassiet.		X	
		c) Fästningen av hytt/kaross vid chassi eller tvärbalkar bristfälligt fastsatt eller saknas, om symmetriska Fästningen av hytt/kaross vid chassi eller tvärbalkar bristfälligt fastsatt eller saknas i sådan omfattning att mycket allvarlig trafikfara föreligger.		X	X
		d) Kraftig korrosion vid fästpunkter på karosser i ett stycke. Försämrad stabilitet.		X	X
6.2.3 Dörrar och dörrlås	Visuell kontroll.	a) Dörren öppnas eller stängs inte ordentligt.		X	
		b) Dörr som sannolikt kan öppnas av misstag eller dörr som inte förblir stängd Dörr som sannolikt kan öppnas av misstag eller dörr som inte förblir stängd (svängdörrar).		X	X
		c) Dörr, gångjärn, lås eller stolpe är sliten. Dörr, gångjärn, lås eller stolpe saknas eller sitter löst.	X	X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
6.2.4 Golv	Visuell kontroll över en smörgrop eller på en lyftanordning.	Golvet bristfälligt fastsatt eller kraftigt förslitet. Bristfällig stabilitet.		X	X
6.2.5 Förarsäte	Visuell kontroll.	a) Säte med defekt struktur. Löst säte.		X	X
		b) Justeringsmekanismen fungerar bristfälligt. Säte som rör sig eller där ryggstödet inte går att låsa fast.		X	X
6.2.6 Övriga säten	Visuell kontroll.	a) Säten defekta eller bristfälligt fastsatta (reservdelar). Säten defekta eller bristfälligt fastsatta (huvuddelar).	X	X	
		b) Säten inte monterade enligt kraven ⁽¹⁾ . Maximalt antal säten överskridet, placeringen överensstämmer ej med godkännande.	X	X	
6.2.7 Körreglage	Visuell kontroll och kontroll genom manövrering.	Styrfunktion som är nödvändig för säker manövrering av fordonet fungerar bristfälligt. Bristfällig säkerhet vid drift.		X	X
6.2.8 Fotsteg till hytt	Visuell kontroll.	a) Fotsteg eller fotstegsram bristfälligt fastsatt. Bristfällig stabilitet.	X	X	
		b) Fotsteg eller fotstegsram är i ett skick som sannolikt kan orsaka personskador.		X	
6.2.9 Övrig inredning och utrustning, utsida och insida	Visuell kontroll.	a) Fästanordning för övrig inredning eller utrustning defekt.		X	
		b) Övrig inredning eller utrustning överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ . Delar kan orsaka personskador, säker manövrering påverkas.	X	X	
		c) Hydraulisk utrustning otät	X		
		Omfattande utsläpp av farliga ämnen.		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande		Bedömning av brister		
				Mindre	Större	Farliga
6.2.10 Stänkskärmar (vingar), stänkskyddsanordningar	Visuell kontroll.	a)	Saknas, sitter löst eller är kraftigt korroderade. Kan orsaka personsador och kan falla av.	X	X	
		b)	Otillräckligt avstånd till hjul (stänkskydd). Otillräckligt avstånd till hjul (stänkskärmar).	X	X	
		c)	Överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ . Däckets trådkant täcks inte ordenligt.	X	X	
6.2.11 Plattform	Visuell kontroll.	a)	Saknas, sitter löst eller är kraftigt korroderad.		X	
		b)	Överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾		X	
		c)	Risk för nedfällning när fordonet är i rörelse.			X
6.2.12 Handtag och fotstöd	Visuell kontroll.	a)	Saknas, sitter löst eller är kraftigt korroderade.		X	
		b)	Överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ .		X	

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

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
7.1.6 SRS-system	Visuell kontroll av varningslampan och/eller användning av elektroniskt fordonsgränssnitt	Varningslampan för SRS anger fel på systemet. Systemet anger fel via det elektroniska fordonsgränssnittet.		X X	
7.2 Brandsläckare (X)(2)	Visuell kontroll.	a) Saknas.		X	
		b) Överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ .	X		
		Om sådan krävs (t.ex. i taxi, bussar, långfärdsbussar etc.).		X	
7.3 Lås och stöldskydd	Visuell kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Anordningen förhindrar inte att fordonet körs.	X		
		b) Defekt		X	
		Oavsiktligt låst eller blockerat.			X
7.4 Varningstriangel (om sådan krävs) (X) ⁽²⁾	Visuell kontroll.	a) Saknas eller är ofullständig.	X		
		b) Överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ .	X		
7.5 Förbandslåda (om sådan krävs) (X)(2)	Visuell kontroll.	Saknas, är ofullständig eller överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ .	X		
7.6 Hjulklar (om sådana krävs) (X)(2)	Visuell kontroll.	Saknas eller i bristfälligt skick.		X	
7.7 Ljudsignalanordning	Visuell kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Fungerar inte korrekt. Fungerar inte.	X	X	
		b) Manöveranordning bristfälligt fastsatt.	X		
		c) Överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ . Ljudet kan förväxlas med varningssirener.	X	X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande		Bedömning av brister		
				Mindre	Större	Farliga
7.8 Hastighetsmätare	Visuell kontroll eller kontroll genom manövrering vid provning på väg eller med hjälp av elektronisk utrustning.	a)	Ej monterad enligt kraven ⁽¹⁾ .	X		
			Saknas om sådan krävs.		X	
		b)	Försämrade drift.	X		
			Fungerar inte.		X	
7.9 Färdskrivare (om sådan är monterad/krävs)	Visuell kontroll.	c)	Belysningen fungerar inte tillfredsställande.	X		
			Belysningen tänds inte.		X	
		a)	Ej monterad enligt kraven ⁽¹⁾ .		X	
		b)	Fungerar inte.		X	
		c)	Tätningar är defekta eller saknas.		X	
		d)	Kalibreringsplatta saknas, är oläslig eller inaktuell.		X	
		e)	Uppenbar manipulation.		X	
7.10 Hastighetsbegränsande anordning (om sådan är monterad/krävs)	Visuell kontroll och kontroll genom manövrering om utrustning finns.	f)	Däckens storlek överensstämmer inte med kalibreringsparametrarna		X	
		a)	Ej monterad enligt kraven ⁽¹⁾ .		X	
		b)	Fungerar uppenbart inte.		X	
		c)	Hastigheten felaktigt inställd (om den kontrollerats)		X	
		d)	Tätningar är defekta eller saknas.		X	
		e)	Platta saknas eller är oläslig.		X	
7.11 Vägmätare om sådan finns (X)(2)	Visuell kontroll och/eller användning av elektroniskt fordonsgränssnitt	f)	Däckens storlek överensstämmer inte med kalibreringsparametrarna		X	
		a)	Uppenbarligen manipulerad (bedrägeri) för att minska den registrerade körsträckan eller visa felaktig registrerad körsträcka för ett fordon.		X	
		b)	Uppenbart ur funktion.		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande		Bedömning av brister		
				Mindre	Större	Farliga
7.12 Antisladdsystem (ESC) om sådant finns/krävs	Visuell kontroll och/eller användning av elektroniskt fordonsgränssnitt	a)	Hastighetssensorer på hjulen saknas eller är skadade		X	
			Systemet anger fel via det elektroniska fordonsgränssnittet.		X	
		b)	Ledningar skadade		X	
		c)	Andra delar saknas eller är skadade		X	
		d)	Omkopplare skadad eller fungerar inte korrekt		X	
		e)	Varningslampan för ESC anger fel på systemet		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
8. STÖRNINGAR					
8.1 BULLER					
8.1.1 Bullerdämpning	Subjektiv utvärdering (om inspektören anser att bullernivån ligger nära ett gränsvärde kan ett bullerprov vid stillastående utföras med hjälp av en ljudnivåmätare).	a) Bullernivåerna överstiger de som är tillåtna enligt kraven ⁽¹⁾ .		X	
		b) Någon del av bullerdämpningssystemet sitter löst, är skadad, felaktigt monterad, saknas eller är uppenbart ändrad på ett sätt som påverkar bullernivån negativt. Mycket allvarlig risk för att den faller av.		X	X
8.2 Avgasutsläpp					
8.2.1 Utsläpp från bensinmotor					
8.2.1.1 Utrustning för kontroll av avgasutsläpp	Visuell kontroll	a) Fabriksmonterad utrustning för kontroll av utsläpp saknas, har ändrats eller är uppenbart defekt.		X	
		b) Läckage som påverkar mätningen av utsläpp		X	
8.2.1.2 Gasformiga utsläpp	Mätning med hjälp av en avgasanalysator enligt kraven (1) eller avläsning av OBD-systemet. Mätresultaten ej tillämpliga på tvåtaktsmotorer.	a) Gasutsläppen överskrider de nivåer som angetts av tillverkaren		X	
		b) Om ett sådant värde inte finns tillgängligt gäller följande för koldioxidutsläpp: i) för fordon som inte har ett avancerat utsläppsbegränsande system, — 4,5 % eller — 3,5 % enligt den tidpunkt då fordonet registrerats eller tagits i bruk för första gången enligt vad som angetts i kraven ⁽¹⁾ . ii) för fordon som har ett avancerat utsläppsbegränsande system, — vid tomgång: 0,5 % — vid hög tomgång: 0,3 %		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
		eller — vid tomgång: 0,3 % ⁷ — vid hög tomgång: 0,2 % enligt den tidpunkt då fordonet registrerats eller tagits i bruk för första gången enligt vad som angetts i kraven ⁽¹⁾ .			
		c) Lambdakoefficienten ligger utanför intervallet 1± 0,03 eller är ej i enlighet med tillverkarens specifikationer		X	
		d) OBD-avläsningen indikerar allvarligt fel		X	
8.2.2 Utsläpp från dieselmotor					
8.2.2.1 Utrustning för kontroll av avgasutsläpp	Visuell kontroll	a) Fabriksmonterad utrustning för kontroll av utsläpp saknas eller är uppenbart defekt		X	
		b) Läckage som påverkar mätningen av utsläpp		X	

⁷ Typgodkänt enligt gränserna på rad A eller B i avsnitt 5.3.1.4 i bilaga I till rådets direktiv 70/220/EEG eller registrerat eller taget i bruk för första gången efter den 1 juli 2002.

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
8.2.2.2 Röktäthet Fordon som registrerades eller togs i bruk före den 1 januari 1980 är befriade från dessa krav.	a) Avgasernas röktäthet ska mätas vid fri acceleration (utan belastning och från tomgång till maximivarvtal) med växeln i friläge och kopplingen nedtryckt eller genom avläsning av OBD-systemet.	a) För fordon som registrerats eller tagits i bruk för första gången efter det datum som anges i kraven ⁽¹⁾ , ska röktätheten anses överskrida den nivå som anges på fordonets tillverkarskylt		X	
	b) Konditionering av fordon: 1. Provningar får utföras på fordon utan konditionering. Av säkerhetsskäl är det dock lämpligt att kontrollera att motorn är varm och i tillfredsställande mekaniskt skick. 2. Krav på konditionering: Motorn ska ha uppnått arbetstemperatur, vilket t.ex. innebär att temperaturen på motoroljan som mäts med en oljemätsticka ska vara minst 80 °C eller motsvara normal arbetstemperatur om den är lägre, eller att motorblocktemperaturen, mätt som nivå på den	b) om ett sådant värde inte finns att tillgå eller om kraven inte medger att referensvärden används: För insugningsmotorer: 2,5 m ⁻¹ , För turboladdade motorer: 3,0 m ⁻¹ , eller, för fordon som identifierats i kraven eller som registrerats eller tagits i bruk för första gången efter det datum som anges i kraven: 1,5 m ⁻¹ ⁸ .			

⁸ Typgodkänt enligt gränserna i rad B avsnitt 5.3.1.4 i bilaga I till direktiv 70/220/EEG som ändrats av direktiv 98/69/EG eller senare, rad B1, B2 eller C i avsnitt 6.2.1 i bilaga I till direktiv 88/77/EEG eller registrerat eller taget i bruk för första gången efter den 1 juli 2008.

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
	infraröda strålningen, ska vara minst lika hög. Om denna mätmetod är opraktisk på grund av fordonets konstruktion ska motorns normala arbetstemperatur uppnås på annat sätt, t.ex. genom att kylfläkten går igång. ii) Avgassystemet ska rensas genom minst tre fria accelerationscykler eller motsvarande metod.				
	c) Provningsförfarande: 1. Motorn och eventuellt turboaggregat ska gå på tomgång innan varje fri accelerationscykel påbörjas. För tunga dieseldrivna fordon innebär detta minst 10 sekunder efter det att gaspedalen släppts upp. 2. För att påbörja varje fri accelerationscykel ska gaspedalen snabbt (dvs. på				

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
	mindre än en sekund) och i en rörelse, men inte häftigt, tryckas i botten för att uppnå maximal insprutning från insprutningspumpen. 3. Under varje fri accelerationscykel och innan gaspedalen släpps upp ska motorn komma upp i maximivarvtal eller, när det gäller automatväxlade fordon, det varvtal som anges av tillverkaren eller, om dessa uppgifter inte finns att tillgå, två tredjedelar av maximivarvtalet. Detta kan kontrolleras t.ex. med hjälp av motorvarvet eller genom att man låter tillräckligt lång tid förflyta mellan den första tryckningen på gaspedalen och det ögonblick den släpps upp, vilket för fordon i kategorierna M2, M3, N2 och N3 bör vara minst 2 sekunder.				
	4. Fordon får endast underkännas om det aritmetiska medelvärdet från minst tre av de senast				

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
	genomförda accelerationscyklerna överskrider gränsvärdet. Medelvärdet kan räknas fram genom att man bortser från de mätningar som i hög grad avviker från medelvärdet eller att man använder resultatet av någon annan statistisk beräkning som tar hänsyn till spridningen hos mätningarna. Medlemsstaterna får begränsa antalet provningscykler. 5. För att undvika onödiga provningar får medlemsstaterna underkänna fordon om värdena efter mindre än tre fria accelerationscykler eller efter rensningscykeln ovan ligger mycket högre än gränsvärdet. För att likaså undvika onödiga provningar får medlemsstaterna godkänna fordon om värdena efter mindre än tre fria accelerationscykler eller efter rensningscykeln ovan ligger mycket lägre än gränsvärdet.			X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
8.3 Elektromagnetiskt störningsskydd					
Radiostörningar (X) ⁽²⁾		Något av kraven ⁽¹⁾ uppfylls inte.	X		
8.4 Övriga punkter som är relaterade till miljön					
8.4.1 Vätskeläckage		Kraftigt läckage av andra vätskor än vatten som sannolikt kommer att skada miljön eller utgöra en säkerhetsrisk för andra trafikanter.		X	
		Regelbunden droppbildning som utgör en mycket allvarlig risk			X
9. KOMPLETTERANDE PROVNING FÖR FORDON FÖR PERSONTRANSPORT M2, M3					
9.1 Dörrar					
9.1.1 In- och utgångar	Visuell kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Defekt manövrering		X	
		b) Försämrat skick	X		
		Risk för personskada.		X	
		c) Defekta nödkontroller		X	
		d) Fjärrkontroll av dörrar eller varningsanordningar defekta		X	
		e) Överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ .	X		
9.1.2 Nödutgångar	Visuell kontroll och kontroll genom manövrering (om så är lämpligt).	Otillräcklig dörrbredd		X	
		a) Defekt manövrering		X	
		b) Nödutgångsskyltar oläsliga	X		
		Nödutgångsskyltar saknas.			
		c) Hammare för att krossa glas saknas	X		
9.1.2 Nödutgångar	Visuell kontroll och kontroll genom manövrering (om så är lämpligt).	d) Överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ .	X		
		Blockerad eller otillräcklig bredd.		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
9.2 Avimnings- och avfrostningssystem (X) ⁽²⁾	Visuell kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Fungerar inte tillfredsställande Påverkar säker drift av fordonet.	X		
		b) Utsläpp av giftiga gaser i förar- eller passagerarutrymmet Risk för passagerares hälsa.		X	
		c) Defekt avimning (om sådan är obligatorisk)		X	
					X
9.3 Ventilations- och värmesystem (X)(2)	Visuell kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Defekt manövrering Risk för passagerares hälsa.	X		
		b) Utsläpp av giftiga gaser i förar- eller passagerarutrymmet Risk för passagerares hälsa.		X	
9.4 Säten					
9.4.1 Passagerarsäten (inklusive säten för medföljande personal)	Visuell kontroll.	Fällbara säten (som sådana är tillåtna) fälls inte upp automatiskt Blockerar nödutgång.	X		
9.4.2 Förarsäte (ytterligare krav)	Visuell kontroll.	a) Defekta specialkomponenter som bländskydd Försämrat siktfält.	X		
		b) skyddsanordningar för föraren ej tillförlitliga eller överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ . Risk för personskada.	X		
9.5 Inre belysning och destinationsanordningar (X) ⁽²⁾	Visuell kontroll och kontroll genom manövrering.	Anordningen defekt eller överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ . Fungerar inte.	X		

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

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
9.11 Krav gällande transport av personer med funktionshinder (X) ⁽²⁾					
9.11.1 Dörrar, ramper och lyftanordningar	Visuell kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Defekt manövrering. Bristfällig säkerhet vid drift.	X	X	
		b) Försämrat skick. Påverkad stabilitet, risk för personskador.	X	X	
		c) Defekta kontroller. Bristfällig säkerhet vid drift.	X	X	
		d) Defekta varningsanordningar. Fungerar inte.	X	X	
		e) Överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ .		X	
9.11.2 Fasthållningsanordning för rullstolar	Visuell kontroll och kontroll genom manövrering (om så är lämpligt).	a) Defekt manövrering. Bristfällig säkerhet vid drift.	X	X	
		b) Försämrat skick. Påverkad stabilitet, risk för personskador.	X	X	
		c) Defekta kontroller. Bristfällig säkerhet vid drift.	X	X	
		d) Överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ .		X	
9.11.3 Signalerings- och specialutrustning	Visuell kontroll	Signalerings- eller specialutrustning saknas eller överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ .		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
9.12 Övrig specialutrustning (X) ⁽¹⁾					
9.12.1 Utrymme för livsmedelsberedning	Visuell kontroll	a) Utrymmena överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ .		X	
		b) Utrymmena är skadade i sådan omfattning att det skulle vara farligt att använda dem.		X	
9. 12.2 Hygienutrymmen	Visuell kontroll	Utrymmena överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ .	X		
		Risk för personskada.		X	
9.12.3 Övriga anordningar (t.ex. audiovisuella system)	Visuell kontroll	Överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ .	X		
		Påverkar säker drift av fordonet.		X	

ANMÄRKNINGAR:

- (1) Kraven fastställs genom typgodkännande vid tidpunkten för godkännande, första registreringen eller då fordonet tas i bruk för första gången, såväl som genom efterjusteringskrav eller nationell lagstiftning i registreringslandet. Dessa orsaker till underkännande är endast tillämpliga om överensstämmelse med kraven har kontrollerats.
- (2) Anmärkningen (X) markerar förhållanden som avser fordonets skick och lämplighet att användas i trafiken men som inte betraktas som väsentliga vid trafiksäkerhetsprovning.
- (3) Farliga ändringar innebär en ändring som påverkar fordonets trafiksäkerhet negativt eller har en oproportionerlig inverkan på miljön.

BILAGA III

[Har sammanförts med bilaga II]

BILAGA IV

MINIMIKRAV PÅ INNEHÅLL I TRAFIKSÄKERHETSINTYG

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

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

BILAGA V

MINIMIKRAV FÖR TRAFIKSÄKERHETSANLÄGGNINGAR OCH PROVNINGSUTRUSTNING

I – Enheter och utrustning

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

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

eller

En lamellbromsprovare motsvarande rullbromsprovaren i punkt 3 men där bromsverkan eller pedalkraft eventuellt inte sparas och där lufttrycket i tryckluftsbromsarna eventuellt inte kan visas.

- 6) Instrument för registrering av inbromsningar, där icke-kontinuerliga mätinstrument ska läsa av/lagra mätningar minst 10 gånger per sekund.
- 7) Anläggningar för provning av tryckluftsbromsar, exempelvis tryckmätare, anslutningar och slangar.
- 8) En anordning för att mäta hjul-/axelbelastning och fastställa axelbelastningen (eventuellt också för mätning av belastning på två hjul, exempelvis vågplatta för hjulvägning och axelvägning).
- 9) En enhet för provning av hjulaxelns fjädring (kraftplatta) utan att lyfta axeln, som ska uppfylla följande krav:

- a) Enheten måste ha minst två elektriska plattor som kan röras i motsatt riktning både lodrätt och vågrätt.
 - b) Plattornas rörelser måste kunna styras av operatören från provningsplatsen.
 - c) För fordon över 3,5 ton ska plattorna uppfylla följande tekniska krav:
 - Längsgående och tvärgående rörelse på minst 95 mm.
 - Längsgående och tvärgående rörelsehastighet 5 cm/sek till 15 cm/sek.
- 11) En ljudnivåmätare klass II, om ljudnivån ska mätas.
- 12) En 4-gasmätare enligt direktiv 2004/22/EG om mätinstrument⁹.
- 13) Enhet för mätning av absorptionskoefficient med tillräcklig noggrannhet.
- 14) En anordning för strålkastarinställning som möjliggör provning av strålkastarinställning enligt bestämmelserna för strålkastarinställning på motorfordon (direktiv 76/756/EEG), där ljus- och mörkergränsen måste vara lätt att urskilja i dagsljus (utan direkt solljus).
- 15) Enhet för mätning av däckens mönsterdjup.
- 17) Enhet för att ansluta till det elektroniska fordonsgränssnittet, t.ex. ett OBD-verktyg.
- 18) Enhet för att upptäcka läckage av LPG/CNG/LNG, vid provning av sådana fordon.

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

II – Kalibrering av mätutrustning

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

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

⁹ EUT L 135, 30.4.2004, s. 1.

TABELL I

Minimiutrustning som krävs för att genomföra trafiksäkerhetsprovningar																					
Fordon		Kategori		Utrustning som krävs för varje del i punkt I																	
	Maximal massa			1	2	3	4	[...]	6	7	8	9	[...]	11	12	13	14	15	[...]	17	18
1. Motorcyklar ¹⁰			1																		
		L1e	B	x										x	x		x	x		x	
		L3e,L4e	B	x										x	x		x	x		x	
		L3e,L4e	D	x										x		x	x	x		x	
		L2e	B	x	x									x	x		x	x		x	
		L2e	D	x	x									x		x	x	x		x	
		L5e	B	x	x									x	x		x	x		x	
		L5e	D	x	x									x		x	x	x		x	
		L6e	B	x	x									x	x		x	x		x	
		L6e	D	x	x									x		x	x	x		x	
		L7e	B	x	x									x	x		x	x		x	
		L7e	D	x	x									x		x	x	x		x	
2. Passagerarfordon																					
	Upp till 3 500 kg	M1,M2	B	x	x		x							x	x		x	x		x	x
	Upp till 3 500 kg	M1,M2	D	x	x		x							x		x	x	x		x	
	› 3 500 kg	M2,M3	B	x	x	x			x	x	x	x		x	x		x	x		x	x
	› 3 500 kg	M2,M3	D	x	x	x			x	x	x	x		x		x	x	x		x	
3. Fordon för godstransport																					
	Upp till 3 500 kg	N1	B	x	x		x							x	x		x	x		x	x
	Upp till 3 500 kg	N1	D	x	x		x							x		x	x	x		x	
	› 3 500 kg	N2,N3	B	x	x	x			x	x	x	x		x	x		x	x		x	x
	› 3 500 kg	N2,N3	D	x	x	x			x	x	x	x		x		x	x	x		x	

¹⁰ Fordonskategorier som ej omfattas av detta direktivs tillämpningsområde ingår som vägledning.

Fordon		Kategori		Utrustning som krävs för varje del i punkt I															
4. Specialfordon från fordon i kategori N, T5																			
	Upp till 3 500 kg	N1	B	x	x		x							x	x		x	x	
	Upp till 3 500 kg	N1	D	x	x		x							x		x	x	x	
	> 3 500 kg	N2,N3,T5	B	x	x	x			x	x	x	x		x	x		x	x	
	> 3 500 kg	N2,N3,T5	D	x	x	x			x	x	x	x		x		x	x	x	
5. Trailer ¹¹	Upp till 750 kg	O1		x													x		
	> 750 till 3 500 kg	O2		x	x		x										x		
	> 3 500 kg	O3,O4		x	x	x			✖	x	x	x					x		

1) B = Bensin, D = Diesel

¹¹ Fordonskategorier som ej omfattas av detta direktivs tillämpningsområde ingår som vägledning.

BILAGA VI

MINIMIKRAV FÖR INSPEKTÖRERNAS KOMPETENS, UTBILDNING OCH CERTIFIERING

1. Kompetens

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

- a) Personen ska ha garanterad kunskap och förståelse när det gäller vägfordon inom följande områden:
 - Mekanik.
 - Dynamik.
 - Fordonsdynamik.
 - Förbränningsmotorer.
 - Material och materialbearbetning.
 - Elektronik.
 - El.
 - Elektroniska fordonskomponenter.
 - IT-tillämpningar.
- b) Personen ska även ha minst tre års dokumenterad erfarenhet eller motsvarande såsom dokumenterat mentorskap eller studier, och lämplig utbildning inom ovanstående vägfordonsområde.

2. Grundutbildning och repetitionsutbildning

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

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

- a) Grundutbildning eller lämplig examination

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

- i) Fordonsteknik:
 - Bromssystem.

- Styrsystem.
 - Siktält.
 - Installation av belysning, belysningsutrustning och elektriska komponenter.
 - Axlar, hjul och däck.
 - Chassi och karosseri.
 - Störningar och utsläpp.
 - Ytterligare krav för specialfordon.
- ii) Provningsmetoder.
 - iii) Bedömning av brister.
 - iv) Rättsliga krav som är tillämpliga på fordonets skick för godkännande.
 - v) Rättsliga krav gällande trafiksäkerhetsprovning.
 - vi) Administrativa bestämmelser avseende godkännande av fordon, registrering och trafiksäkerhetsprovning.
 - vii) IT-tillämpningar som rör provning och administration.

b) Repetitionsutbildning eller lämplig examination

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

Medlemsstaterna ska säkerställa att innehållet i repetitionsutbildningen eller examinationen gör det möjligt att underhålla och uppdatera inspektörens kunskaper inom de områden som anges i punkterna a) och i) till vii) ovan.

3. Behörighetsbevis

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

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

BILAGA VII

TILLSYNSORGAN

Regler och förfaranden för tillsynsorgan som utsetts av medlemsstaterna enligt artikel 13 ska omfatta åtminstone följande krav:

1. Tillsynsorganens uppgifter

Tillsynsorgan ska åtminstone genomföra följande uppgifter:

- a) Tillsyn av provningscentrum:
 - Kontrollera om minimikraven för lokaler och provningsutrustning har uppfyllts.
 - Kontrollera att den godkända enheten uppfyller obligatoriska krav.
- b) Kontroll av utbildning och examination av inspektörer:
 - Kontroll av inspektörernas grundutbildning.
 - Kontroll av inspektörernas regelbundna repetitionsutbildning.
 - Regelbunden repetitionsutbildning för inspektörerna i tillsynsorganen.
 - Genomföra eller kontrollera examination.
- c) Granskning:
 - Förhandsgranskning av provningscentrum före godkännande.
 - Regelbundna granskningar av provningscentrum.
 - Särskild granskning vid oegentligheter.
 - Granskning av utbildningscentrum/examinationscentrum.
- d) Kontroll genom att använda exempelvis följande åtgärder:
 - Ny provning av en statistiskt signifikant del av provade fordon.
 - *Mystery shopper*-kontroller (kan genomföras med defekt fordon).
 - Analys av resultat från trafiksäkerhetsprovningar (statistiska metoder).
 - Överklaga provningar.
 - Utredda klagomål.
- e) Kontroll av mätresultat vid trafiksäkerhetsprovningar

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

- Uppfyller inte kraven för godkännande.
- Större oegentligheter upptäckta.
- Flera negativa granskningsresultat.
- Uppfyller inte kravet på gott anseende.

2. Krav på tillsynsorganet

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

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

3. Innehåll i regler och förfaranden

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

a) Krav som rör godkännande och kontroll av provningscentrum:

- Ansökan för att bli provningscentrum.
- Ansvarsområden för provningscentrum.
- Besök före godkännande för att kontrollera att alla krav är uppfyllda.
- Godkännande av provningscentrum.
- Regelbundna granskningar av provningscentrum.
- Regelbundna kontroller av provningscentrum för att säkerställa fortsatt överensstämmelse med kraven.
- Evidensbaserade oannonserade specialkontroller eller granskningar av provningscentrum.
- Analys av testdata som bevis på bristande överensstämmelse.
- Återkallande eller upphävande av godkännanden för provningscentrum.

- b) Inspektörer på provningscentrum:
- Krav för att bli inspektör.
 - Grundutbildning, repetitionsutbildning och examination.
 - Återkallande eller upphävande av certifiering av inspektör.
- c) Utrustning och lokaler:
- Krav på provningsutrustning.
 - Krav på provningslokaler.
 - Krav på skyltning.
 - Krav på underhåll och kalibrering av provningsutrustning.
 - Krav på datorsystem.
- d) Tillsynsorgan:
- Tillsynsorganens befogenheter.
 - Krav på tillsynsorganens personal.
 - Godkännanden och begränsningar.
-

UTTALANDE FRÅN ITALIEN

"Som minister Mario Ciaccia aviserade vid transportrådets möte, bekräftar Italien sin ståndpunkt om följande punkter i förslaget till förordning om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet:

- Lagstiftninginstrumentets rättsliga form: Italien bekräftar att man vill se ett instrument som är direkt tillämpligt i medlemsstaterna, såsom en förordning, vilket är mer effektivt i en så känslig fråga som säkerheten.
 - Förordningens tillämpningsområde: Italien bekräftar att man vill att fordonskategorierna L (motorcyklar) och O2 (släpvagnar) ska ingå i tillämpningsområdet."
-