

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2014/45/EU****af 3. april 2014****om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF****(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg <sup>(1)</sup>,

efter høring af Regionsudvalget,

efter den almindelige lovgivningsprocedure <sup>(2)</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Kommissionen fremsatte i sin hvidbog af 28. marts 2011 med titlen »En køreplan for et fælles europæisk transportområde — mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem« en »nul-vision«, dvs. et mål, efter hvilket Unionen bør så godt som eliminere dødsulykker i vejtrafikken inden udgangen af 2050. Med henblik på at nå dette mål forventes køretøjsteknologi at yde et stort bidrag til at forbedre vejtransportens sikkerhedsniveau.
- (2) Kommissionen foreslog i sin meddelelse med titlen »På vej mod et europæisk trafiksikkerhedsområde: politiske retningslinjer for trafiksikkerheden for 2011-2020« en yderligere halvering af antallet af trafikdræbte i Unionen inden udgangen af 2020 i forhold til 2010. Med henblik på at opfylde dette mål fastsatte Kommissionen syv strategiske mål og fastlagde en indsats for at gøre køretøjer mere sikre, en strategi for at mindske antallet af personskader og foranstaltninger med henblik på at forbedre sikkerheden for bløde trafikanter, navnlig motorcyklister.
- (3) Teknisk kontrol indgår i en bredere ordning, som er udformet med henblik på at sikre, at køretøjerne holdes i en sikker og miljømæssigt acceptabel tilstand, så længe de benyttes. Denne ordning bør omfatte periodisk teknisk kontrol af alle køretøjer og syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer samt indførelse af en procedure til registrering af køretøjer for at give mulighed for at inddrage et køretøjs tilladelse til at blive anvendt til vejtrafik, hvis køretøjet udgør en umiddelbar risiko for trafiksikkerheden. Periodisk kontrol bør være det vigtigste redskab til at sikre trafiksikkerhed. Teknisk kontrol af erhvervskøretøjer ved vejsiden bør udelukkende fungere som supplement til den periodiske kontrol.
- (4) Medlemsstater bør have mulighed for at fastsætte højere kontrolstandarder end dem, der er påkrævet i dette direktiv.
- (5) Håndhævelsen af den tekniske kontrol kan omfatte oplysningskampagner rettet mod køretøjers ejere og mod udvikling af god praksis og gode vaner som et resultat af en grundlæggende kontrol af deres køretøjer.
- (6) Køretøjer med fejlbehæftede tekniske systemer indvirker på trafiksikkerhed og kan medvirke til færdselsulykker med deraf følgende kvæstelser eller dødsfald. Denne indflydelse kan nedbringes, hvis der gennemføres tilstrækkelige forbedringer af den tekniske kontrol. Tidlig opdagelse af en mangel ved et køretøjs trafiksikkerhed vil medvirke til afhjælpning af denne mangel og dermed til at forebygge ulykker.

<sup>(1)</sup> EUT C 44 af 15.2.2013, s. 128.

<sup>(2)</sup> Europa-Parlamentets holdning af 11.3.2014 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 24.3.2014.

- (7) Køretøjer med svigtende emissionsbegrænsningssystemer har større påvirkning af miljøet end tilstrækkeligt vedligeholdte køretøjer. Derfor vil en ordning med periodisk teknisk kontrol også bidrage til miljøforbedringer ved at nedbringe den gennemsnitlige emission fra køretøjer.
- (8) Medlemsstaterne bør overveje at indføre tilstrækkelige foranstaltninger til at forhindre uheldig manipulation af eller indgreb i dele og komponenter i et køretøj, som kan have negativ indvirkning på et køretøjs sikkerheds- og miljømæssige egenskaber, navnlig gennem periodisk teknisk kontrol, herunder med sanktioner, der er effektive, står i rimeligt forhold til overtrædelsen, har afskrækkende virkning og ikke må medføre forskelsbehandling.
- (9) I løbet af de seneste to årtier er kravene vedrørende motorkøretøjers emissioner ved typegodkendelse løbende blevet skærpet. Imidlertid er luftkvalitet ikke blevet forbedret så meget som forudsat gennem skærpelsen af emissionsstandarderne for køretøjer, navnlig for så vidt angår kvælstofoxider (NO<sub>x</sub>) og fine partikler. Muligheden for at forbedre kontrolcyklusser, således at de kommer til at svare til forholdene på vejene, bør undersøges grundigt med henblik på at udvikle fremtidige løsninger, herunder indføre kontrolmetoder til måling af NO<sub>x</sub>-niveauer og grænseværdier for NO<sub>x</sub>-emissioner.
- (10) For køretøjer, der opfylder emissionsklasse Euro 6 og Euro VI, er egendiagnosesystemer blevet mere effektive til at vurdere emissioner, hvilket berettiger deres anvendelse på linje med den traditionelle emissionskontrol i forbindelse med teknisk kontrol. Med henblik på at gøre det muligt at anvende egendiagnosesystemer til teknisk kontrol for køretøjer op til emissionsklasse Euro 5 og Euro V bør medlemsstater kunne tillade denne testmetode i overensstemmelse med fabrikantens anbefalinger og andre krav for sådanne køretøjer, hvis overensstemmelsen under hensyntagen til enhver relevant typegodkendelseslovgivning, hvor dette er relevant, er blevet uafhængigt kontrolleret.
- (11) En række tekniske standarder og krav vedrørende køretøjers sikkerhed er vedtaget i Unionen. Det er nødvendigt gennem en ordning med periodisk teknisk kontrol at sikre, at køretøjer opfylder sikkerhedsstandarder i hele deres levetid. Denne ordning bør gælde for visse køretøjsskasser som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/24/EF <sup>(1)</sup>, 2003/37/EF <sup>(2)</sup> og 2007/46/EF <sup>(3)</sup>.
- (12) Hjultraktorer med en konstruktivt bestemt maksimalhastighed på over 40 km/h anvendes i stigende grad i stedet for lastbiler i lokal transport og til erhvervskørsel. Deres risikopotentiale kan sammenlignes med lastbiler, og køretøjer i denne kategori, som hovedsagelig anvendes på offentlig vej, bør derfor være genstand for teknisk kontrol.
- (13) Køretøjer af historisk betydning anses for at bevare kulturarven fra den periode, hvori de blev konstrueret, og de formodes at blive anvendt sjældent på offentlig vej. Det bør derfor overlades til medlemsstaterne at fastlægge hyppigheden af periodisk teknisk kontrol for sådanne køretøjer. Det bør ligeledes overlades til medlemsstaterne at regulere den tekniske kontrol for andre typer specialkøretøjer.
- (14) Køretøjer, der udelukkende anvendes i fjerntliggende områder i medlemsstaterne, særligt på små øer med færre end 5 000 indbyggere eller i tyndt befolkede områder med en befolkningstæthed på mindre end fem indbyggere pr. kvadratkilometer, anvendes under forhold, der kan kræve en særlig ordning for teknisk kontrol. Medlemsstaterne bør derfor have mulighed for at fritage sådanne køretøjer fra at være omfattet af dette direktivs anvendelsesområde.
- (15) Den tekniske kontrol er et nationalt anliggende og bør derfor udføres af medlemsstaterne eller af offentlige eller private organer udpegede til at udføre sådan kontrol under deres tilsyn. Medlemsstaterne bør altid forblive ansvarlige for den tekniske kontrol, selv når det nationale system gør det muligt for private organer, herunder dem, der også udfører reparationer af køretøjer, at udføre teknisk kontrol.

<sup>(1)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/24/EF af 18. marts 2002 om standardtypegodkendelse af to- og trehjulede motordrevne køretøjer og om ophævelse af Rådets direktiv 92/61/EØF (EFT L 124 af 9.5.2002, s. 1).

<sup>(2)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/37/EF af 26. maj 2003 om typegodkendelse af landbrugs- eller skovbrugstraktorer og af deres påhængskøretøjer og udskifteligt trukket materiel samt af systemer, komponenter og tekniske enheder til disse køretøjer og om ophævelse af direktiv 74/150/EØF (EUT L 171 af 9.7.2003, s. 1).

<sup>(3)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motor-køretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1).

- (16) Medlemsstaterne bør have beføjelse til at udpege synsvirksomheder, der er beliggende uden for deres område, til at udføre teknisk kontrol med køretøjer, der er registreret på deres område, hvis disse synsvirksomheder allerede er blevet godkendt til at udføre kontroller af køretøjer i den medlemsstat, hvor de er beliggende.
- (17) Af hensyn til inspektionen af køretøjer og især deres elektroniske sikkerhedskomponenter er det af afgørende betydning at have adgang til hvert enkelt køretøjs tekniske specifikationer. Derfor bør køretøjsfabrikanter stille de data til rådighed, der er nødvendige for at verificere sikkerheds- og miljørelaterede komponenters funktionsduelighed. Bestemmelserne vedrørende adgang til reparations- og vedligeholdelsesoplysninger bør ligeledes anvendes til dette formål, hvorved synsvirksomheder gives adgang til oplysninger, som er nødvendige for tekniske kontrol. Disse data bør indeholde oplysninger, der gør, at køretøjers sikkerhedssystemers funktionsduelighed kan kontrolleres, så sådanne systemer kan kontrolleres i forbindelse med periodiske tekniske kontroller. Dette har afgørende betydning, især for elektronisk styrede systemer, og bør omfatte alle de elementer, som er monteret af fabrikanten.
- (18) Køretøjer, der anvendes på offentlig vej, kræves at være trafik sikre, når de anvendes. Indehaveren af registreringsattesten og i givet fald føreren af køretøjet bør bære ansvaret for, at køretøjet konstant opfylder de tekniske forskrifter.
- (19) Det er vigtigt for trafik sikkerheden og for dens indvirkning på samfundet, at køretøjer, der anvendes på vejene, bør være i en ordentlig teknisk stand. Derfor bør medlemsstaterne ikke være forhindret i at tillade yderligere tekniske kontroller på frivillig basis.
- (20) For at indrømme indehavere af en registreringsattest og operatører en vis grad af fleksibilitet bør medlemsstaterne kunne fastlægge en periode på flere uger, inden for hvilken den periodiske tekniske kontrol skal foretages.
- (21) Kontrollen med et køretøj i løbet af dets levetid bør være relativt enkel, hurtig og billig, men skal samtidig være effektiv i forhold til at nå målene i dette direktiv.
- (22) Den tekniske kontrol bør omfatte alle de punkter, der er relevante i forhold til køretøjets specifikke design, konstruktion og udstyr. Kompatibilitet mellem dele og komponenter, såsom mellem hjul og hjulnav, bør behandles som et kritisk sikkerhedspunkt og bør derfor kontrolleres i forbindelse med en teknisk kontrol. I forbindelse med disse punkter og i betragtning af køretøjsteknologiens nuværende stade bør moderne elektroniske systemer føjes til listen over punkter, der skal kontrolleres. Med henblik på at harmonisere teknisk kontrol bør der fastsættes prøvningsmetoder for de enkelte kontrolpunkter. Disse punkter bør ajourføres i forhold til den seneste forskning og den tekniske udvikling på området for køretøjers sikkerhed.
- (23) For at fremme harmoniseringen og sikre ensartede standarder bør der findes en ikkeudtømmende liste over de vigtigste årsager til fejl for så vidt angår samtlige kontrolpunkter. For at opnå ensartethed i bedømmelsen af det kontrollerede køretøj bør konstaterede fejl vurderes på grundlag af en fælles standard.
- (24) Med henblik på bedre anvendelse af princippet om fri bevægelighed inden for Unionen bør medlemsstater anerkende synsrapporter, der er udstedt af en anden medlemsstat i forbindelse med omregistrering af et køretøj. Dette bør ikke indvirke på en medlemsstats ret til at kontrollere synsrapporten og køretøjets identifikation i forbindelse med en omregistrering samt til at kræve, at en ny teknisk kontrol udføres i henhold til betingelserne fastlagt i dette direktiv.
- (25) Svig med kilometertallet bør anses for en strafbar handling, fordi manipulation med en kilometertæller kan føre til en ukorrekt vurdering af et køretøjs tekniske stand. En registrering af kilometertallet i synsrapporten og inspektørers adgang til disse oplysninger bør gøre det lettere at afsløre indgreb i eller manipulation af kilometertælleren. Udvekslingen af oplysninger om kilometertal mellem medlemsstaters kompetente myndigheder bør kontrolleres af Kommissionen.

- (26) En synsrapport bør udstedes efter hver kontrol. Denne bør omfatte oplysninger om køretøjets identitet og om synsresultatet. Synsresultatet bør være tilgængelige i elektronisk form. Af hensyn til en korrekt opfølgning på en teknisk kontrol bør medlemsstaterne indsamle og opbevare disse oplysninger i en database, navnlig for at kunne analysere resultaterne af de periodiske tekniske kontroller.
- (27) Indehaveren af registreringsattesten for og i givet fald føreren af et køretøj, for hvilket der i forbindelse med den tekniske kontrol er konstateret mangler og navnlig mangler, der udgør en risiko for trafikikkerheden, bør straks afhjælpe disse mangler. Er manglerne farlige, kan der være nødvendigt at begrænse brugen af køretøjet, indtil manglerne er afhjulpet fuldt ud.
- (28) Tilhører det kontrollerede køretøj en køretøjsklasse, som ikke er underlagt registrering i den medlemsstat, hvor det er taget i drift, bør denne medlemsstat kunne kræve, at synsattesten opsættes på et synligt sted på køretøjet.
- (29) Med henblik på at sikre en kontrol af høj kvalitet i hele Unionen bør det udstyr, der anvendes ved kontrol, samt vedligeholdelsen og kalibreringen heraf kontrolleres i henhold til de specifikationer, der er givet af medlemsstaterne eller fabrikanterne.
- (30) Det bør være muligt, at anvende alternativt udstyr, der afspejler teknologisk fremskridt og innovation, forudsat at der sikres et tilsvarende højt kontrolniveau.
- (31) Medlemsstaterne bør i forbindelse med godkendelse af synsvirksomheder på deres område tage hensyn til det forhold, at Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/123/EF <sup>(1)</sup> udelader tjenesteydelser af almen interesse på transportområdet fra sit anvendelsesområde.
- (32) Synsvirksomhederne sikrer, at køretøjskontrollen er objektiv og af høj kvalitet. For at opfylde mindstekravene med hensyn til kvalitetsstyring skal synsvirksomhederne derfor opfylde kravene fastlagt af den medlemsstat, der har givet godkendelsen.
- (33) Høje standarder for teknisk kontrol forudsætter, at synsmedarbejderne besidder færdigheder og kompetencer på højt niveau. Der bør indføres et uddannelsessystem omfattende grunduddannelse og periodiske genopfriskningskurser eller en passende prøve. Der bør fastsættes en overgangsperiode for at sikre, at nuværende synsmedarbejdere problemfrit integreres i forløbet af periodiske genopfriskningskurser eller prøver. Med henblik på at sikre høje uddannelsesstandarder bør medlemsstaterne kunne fastsætte yderligere krav til kompetence og tilsvarende uddannelse.
- (34) Inspektører bør, når de udfører teknisk kontrol, handle uafhængigt, og deres bedømmelse bør ikke være påvirket af interessekonflikter, herunder af økonomisk eller personlig art. Der bør derfor ikke være nogen sammenhæng mellem betalingen af inspektørerne og resultatet af den tekniske kontrol. Det bør være muligt for medlemsstaterne at foreskrive krav vedrørende adskillelsen af aktiviteter eller give et privat organ tilladelse til at udføre såvel teknisk kontrol som reparationer af et køretøj, selv af samme køretøj, hvis det tilsynsførende organ har konstateret med fuld tilfredshed, at der er garanti for objektivitet på et højt niveau.
- (35) Resultaterne af en teknisk kontrol bør ikke ændres af forretningsmæssige hensyn. Det tilsynsførende organ bør kun kunne ændre resultaterne af en teknisk kontrol, hvis resultatet af denne kontrol, der er foretaget af en inspektør, er åbenbart ukorrekt.
- (36) Med henblik på at sikre, at kontrollens høje kvalitet opretholdes på længere sigt, bør medlemsstaterne oprette et kvalitetssikringssystem, der omfatter godkendelse, tilsyn, tilbagekaldelse, suspension eller ophævelse af tilladelsen til at udføre teknisk kontrol.

<sup>(1)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/123/EF af 12. december 2006 om tjenesteydelser i det indre marked (EUT L 376 af 27.12.2006, s. 36).

- (37) Akkreditering af synsvirksomheder i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 765/2008 <sup>(1)</sup> bør ikke udgøre en forpligtelse for medlemsstaterne.
- (38) I flere medlemsstater foretager et stort antal private godkendte synsvirksomheder teknisk kontrol. For at sikre en effektiv informationsudveksling herom mellem medlemsstaterne bør der oprettes nationale kontaktpunkter.
- (39) Teknisk kontrol udgør en del af en bredere reguleringsordning, der gælder for køretøjer i hele deres levetid, fra godkendelse over registrering og syn indtil ophugning. Udveksling af oplysninger fra nationale og fabrikanters elektroniske databaser bør i princippet medvirke til at forbedre effektiviteten af den samlede administration af køretøjer og bør mindske omkostninger og administrative byrder. Kommissionen bør undersøge gennemførligheden af og omkostninger og fordele ved at oprette en elektronisk informationsplatform for køretøjer, der udnytter eksisterende og allerede implementerede IT-løsninger i forbindelse med international dataudveksling for at minimere omkostningerne og undgå gentagelser. I forbindelse med sin undersøgelse heraf bør Kommissionen overveje, hvordan de eksisterende nationale systemer forbindes bedst med henblik på at udveksle oplysninger om data vedrørende teknisk kontrol og kilometertal mellem medlemsstaternes kompetente myndigheder med ansvar for kontrol, registrering og godkendelse af køretøjer samt synsvirksomheder, prøvningsudstørsfabrikanter og bilfabrikanter. Kommissionen bør også undersøge gennemførligheden af og omkostninger og fordele ved indsamling og opbevaring af tilgængelige oplysninger vedrørende de vigtigste sikkerhedsrelaterede komponenter i køretøjer, som har været involveret i alvorlige ulykker, samt muligheden for at indgive oplysninger om ulykkesbeskrivelser og kilometertal i anonym form til inspektører, indehavere af registreringsattester og dem, der undersøger ulykker.
- (40) For at sikre ensartede betingelser for anvendelsen af dette direktiv bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 <sup>(2)</sup>.
- (41) Kommissionen bør ikke vedtage gennemførelsesretsakter vedrørende oplysninger, der skal gøres tilgængelige fra bilfabrikanternes side med henblik på den tekniske kontrol, hvis det udvalg, der nedsættes i henhold til dette direktiv, ikke fremkommer med nogen udtalelse om det udkast til gennemførelsesretsakt, som Kommissionen fremlægger.
- (42) For at ajourføre betegnelserne for køretøjsklasser i artikel 2, stk. 1, og artikel 5, stk. 1 og 2, ajourføre bilag I, punkt 3, for så vidt angår metoder og tilpasse bilag I, punkt 3, for så vidt angår listen over kontrolpunkter, metoder og vurdering af mangler, bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig fremsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.
- (43) Teknisk kontrol har direkte indflydelse på trafikikkerheden og bør derfor revideres periodisk. Kommissionen bør aflægge rapport om effektiviteten af bestemmelserne i dette direktiv, herunder om dem, der vedrører dets anvendelsesområde, kontrolhyppigheden, yderligere fremme af det tekniske kontrolsystem gennem elektronisk informationsudveksling samt muligheden af en fremtidig gensidig anerkendelse af synsrapporter.
- (44) Synsvirksomhedernes prøvningsfaciliteter og -udstyr skal opfylde de krav, som er fastsat for udførelsen af teknisk kontrol. Da dette nødvendiggør betydelige investeringer og tilpasninger, som muligvis ikke kan gennemføres øjeblikkeligt, bør synsvirksomhederne indrømmes en periode på fem år til at overholde disse krav. Tilsynsmyndighederne bør ligeledes indrømmes en periode på fem år til at opfylde alle kriterier og krav vedrørende godkendelse af og tilsyn med synsvirksomheder.

<sup>(1)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 765/2008 af 9. juli 2008 om kravene til akkreditering og markedsovervågning i forbindelse med markedsføring af produkter og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 339/93 (EUT L 218 af 13.8.2008, s. 30).

<sup>(2)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

- (45) Målet for dette direktiv, nemlig at forbedre trafikssikkerheden gennem fastlæggelse af fælles mindstekrav og harmoniserede regler om teknisk kontrol af køretøjer i Unionen, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af handlingens omfang og virkninger bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går direktivet ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.
- (46) Dette direktiv respekterer de grundlæggende rettigheder og overholder de principper, som navnlig anerkendes i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder, og som er omhandlet i artikel 6 i traktaten om Den Europæiske Union.
- (47) Dette direktiv integrerer og ajourfører bestemmelserne i Kommissionens henstilling 2010/378/EU <sup>(1)</sup> med henblik på at regulere resultaterne af de tekniske prøvningsmetoder bedre.
- (48) Dette direktiv ajourfører de tekniske krav fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/40/EF <sup>(2)</sup>, og anvendelsesområdet heraf udvides med henblik på bl.a. at inddrage bestemmelser om etableringen af synsvirk-somheder og deres tilsynsorganer samt om udpegelse af inspektører, som har til opgave at udføre teknisk kontrol. Nævnte direktiv bør derfor ophæves —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

#### KAPITEL I

### GENSTAND, DEFINITIONER OG ANVENDELSESOMRÅDE

#### Artikel 1

##### Genstand

Ved dette direktiv fastsættes mindstekrav til en ordning for periodisk teknisk kontrol af køretøjer, der anvendes på offentlig vej.

#### Artikel 2

##### Anvendelsesområde

1. Dette direktiv finder anvendelse på køretøjer med en konstruktivt bestemt maksimalhastighed på over 25 km/h af følgende klasser, som er omhandlet i direktiv 2002/24/EF, 2003/37/EF og 2007/46/EF:

- motorkøretøjer beregnet og konstrueret primært til befordring af personer og deres bagage med højst otte siddepladser foruden førersædet — køretøjsklasse M<sub>1</sub>
- motorkøretøjer beregnet og konstrueret primært til befordring af personer og deres bagage med mere end otte siddepladser foruden førersædet — køretøjsklasse M<sub>2</sub> og M<sub>3</sub>
- motorkøretøjer beregnet og konstrueret primært til godstransport med en totalvægt på højst 3,5 ton — køretøjsklasse N<sub>1</sub>
- motorkøretøjer beregnet og konstrueret primært til transport af gods og med en totalvægt på over 3,5 ton — køretøjsklasse N<sub>2</sub> og N<sub>3</sub>
- påhængsvogne beregnet og konstrueret til transport af gods eller personer samt til beboelse med en totalvægt på over 3,5 ton — køretøjsklasse O<sub>3</sub> og O<sub>4</sub>
- fra den 1. januar 2022 to- eller trehjulede motordrevne køretøjer — køretøjsklasse L3e, L4e, L5e og L7e med en slagvolumen på over 125 cm<sup>3</sup>
- hjultraktorer i klasse T5, der hovedsagelig anvendes på offentlig vej med en konstruktivt bestemt maksimalhastighed på over 40 km/h.

<sup>(1)</sup> Kommissionens henstilling 2010/378/EU af 5. juli 2010 om vurdering af defekter i forbindelse med teknisk kontrol i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/40/EF om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil (EUT L 173 af 8.7.2010, s. 74).

<sup>(2)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/40/EF af 6. maj 2009 om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil (EUT L 141 af 6.6.2009, s. 12).

2. Medlemsstaterne kan undtage følgende køretøjer, der er registreret på deres område, fra dette direktivs anvendelsesområde:

- køretøjer, der anvendes under særlige forhold, samt køretøjer, der aldrig eller næsten aldrig anvendes på offentlig vej, såsom køretøjer af historisk betydning eller konkurrencekøretøjer
- køretøjer dækket af diplomatisk immunitet
- køretøjer, der anvendes af de væbnede styrker, de styrker, der er ansvarlige for lov og orden, brandvæsenet, civilbeskyttelsestjenester og nødberedskabs- eller redningstjenester
- køretøjer, som anvendes til landbrugs-, gartneri-, skovbrugs-, opdræts- eller fiskeriformål udelukkende på den pågældende medlemsstats territorium og hovedsageligt på et område, hvor sådanne aktiviteter finder sted, herunder landbrugsveje, skovbrugsveje eller landbrugsmarker
- køretøjer, der udelukkende anvendes på små øer eller i tyndt befolkede områder
- specialkøretøjer, der benyttes til transport af cirkus- og tivoliudstyr med en konstruktivt bestemt maksimalhastighed på højst 40 km/h og kun færdes på den pågældende medlemsstats territorium
- køretøjer i køretøjsklasse L3e, L4e, L5e og L7e med en slagvolumen på over 125 cm<sup>3</sup>, hvor medlemsstaten har indført effektive alternative trafiksikkerhedsforanstaltninger for to- eller trehjulede køretøjer under hensyntagen til navnlig de relevante trafiksikkerhedsstatistikker dækkende de seneste fem år. Medlemsstaterne skal oplyse Kommissionen om sådanne undtagelser.

3. Medlemsstaterne kan indføre nationale krav om teknisk kontrol af køretøjer registreret på deres område, der ikke er omfattet af dette direktivs anvendelsesområde, og for køretøjer, som er anført i stk. 2.

### Artikel 3

#### Definitioner

I dette direktiv alene forstås ved:

- 1) »køretøj«: ethvert motorkøretøj, som ikke kører på skinner, eller påhængskøretøjer dertil
- 2) »motorkøretøj«: ethvert selvkørende motorkøretøj på hjul med en konstruktivt bestemt maksimalhastighed på over 25 km/h
- 3) »påhængskøretøj«: et køretøj på hjul, der ikke er selvkørende, men som er beregnet og konstrueret til at blive trukket af et motorkøretøj
- 4) »sættevogn«: ethvert påhængskøretøj, der er beregnet til at blive koblet til et motorkøretøj, således at påhængskøretøjet delvis hviler på motorkøretøjet, og en betydelig del af dets egenvægt og vægten af dets ladning bæres af motorkøretøjet
- 5) »to- og trehjulede køretøjer«: ethvert motordrevent køretøj på to hjul med eller uden en sidevogn samt enhver tricykel eller quadricykel
- 6) »køretøj, der er registreret i en medlemsstat«: et køretøj, der er registreret eller taget i brug i en medlemsstat
- 7) »køretøj af historisk betydning«: ethvert køretøj, der anses for at være historisk af den medlemsstat, hvor registrering er sket, eller et af dens udpegede godkendende organer, og som opfylder alle følgende betingelser:
  - det blev fremstillet eller registreret første gang for mindst 30 år siden
  - den særlige type, som defineret i relevant EU-ret eller national ret, er ikke længere i produktion
  - det er historisk bevaret og vedligeholdt i original stand, og der er ikke foretaget væsentlige ændringer af hoveddelenes tekniske specifikationer

- 8) »indehaver af en registreringsattest«: den juridiske eller fysiske person, i hvis navn køretøjet er registreret
- 9) »teknisk kontrol« (syn): inspektion i overensstemmelse med bilag I, der er udformet til at sikre, at et køretøj kan anvendes sikkert på offentlig vej, og at det er i overensstemmelse med de krævede og obligatoriske sikkerheds- og miljømæssige karakteristika
- 10) »godkendelse«: den procedure, hvorved en medlemsstat attesterer, at et køretøj opfylder de relevante administrative bestemmelser og tekniske krav som omhandlet i direktiv 2002/24/EF, direktiv 2003/37/EF og direktiv 2007/46/EF
- 11) »mangler«: tekniske defekter og andre tilfælde af manglende overensstemmelse, der er konstateret under en teknisk kontrol
- 12) »synsrapport«: en prøvningsrapport om teknisk kontrol, som udstedes af den kompetente myndighed eller en synsvirksomhed, og som indeholder resultatet af den tekniske kontrol
- 13) »inspektør«: en person, som en medlemsstat eller dens kompetente myndighed har godkendt til at foretage teknisk kontrol i en synsvirksomhed eller, hvor dette er relevant, på vegne af den kompetente myndighed
- 14) »kompetent myndighed«: en myndighed eller et offentligt organ, der er udpeget af en medlemsstat som ansvarlig for at forvalte ordningen for teknisk kontrol og herunder udføre teknisk kontrol, når dette er relevant
- 15) »synsvirksomhed«: et offentligt eller privat organ eller en virksomhed, der er godkendt af en medlemsstat til at foretage teknisk kontrol
- 16) »tilsynsorgan«: et eller flere organer, der er oprettet af en medlemsstat og er ansvarlige for at føre tilsyn med synsvirksomheder. Et tilsynsorgan kan være en del af den eller de kompetente myndigheder
- 17) »lille ø«: en ø med færre end 5 000 indbyggere, som ikke er forbundet med andre dele af territoriet med vejbroer eller vejtunneler
- 18) »tyndt befolket område«: et på forhånd afgrænset område med en befolkningstæthed på færre end fem indbyggere pr. kvadratkilometer
- 19) »offentlig vej«: en vej, der kan anvendes af den almindelige offentlighed, såsom lokale, regionale eller nationale veje, landeveje, motortrafikveje eller motorveje.

## KAPITEL II

### GENERELLE FORPLIGTELSE

#### Artikel 4

#### Forpligtelser

1. Hver medlemsstat sikrer, at periodisk kontrol af køretøjer, der er registreret på dens område, foretages i overensstemmelse med dette direktiv af synsvirksomheder, der er godkendt af den medlemsstat, hvor disse køretøjer er registreret.
2. Teknisk kontrol udføres af køretøjets registreringsmedlemsstat, af et offentligt organ, der er udpeget hertil af den medlemsstat, eller af de organer eller virksomheder, der er udpeget og overvåges af den medlemsstat, herunder autoriserede private organer.
3. I overensstemmelse med principperne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 <sup>(1)</sup> og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 <sup>(2)</sup> vedtager Kommissionen ved hjælp af gennemførelsesretsakter og inden den 20. maj 2018 følgende:

<sup>(1)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervs-køretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (EUT L 171 af 29.6.2007, s. 1).

<sup>(2)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 af 18. juni 2009 om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra tunge erhvervs-køretøjer (Euro VI) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer og om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og direktiv 2007/46/EF og om ophævelse af direktiv 80/1269/EØF, 2005/55/EF og 2005/78/EF (EUT L 188 af 18.7.2009, s. 1).



- a) en række tekniske oplysninger vedrørende bremseudstyr, styreapparat, udsyn, lygter, refleksanordninger, elektrisk udstyr, aksler, hjul, dæk, affjedring, chassis og dele fastgjort til chassis, andet udstyr og gener, der er nødvendige for den tekniske kontrol af de punkter, der skal kontrolleres, og anvendelsen af de anbefalede kontrolmetoder i overensstemmelse med punkt 3 i bilag I, og
- b) de detaljerede bestemmelser vedrørende dataformat og procedurerne for adgang til de relevante tekniske oplysninger.

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

De i første afsnit, litra a) omhandlede tekniske oplysninger gøres tilgængelige af fabrikanten gratis eller til en rimelig pris for synsvirksomhederne og relevante kompetente myndigheder, uden at der opstår forskelsbehandling.

Kommissionen undersøger ligeledes muligheden for oprettelse af et enkelt adgangspunkt til disse oplysninger.

4. Medlemsstaterne sikrer, at ansvaret for, at køretøjet holdes i sikker og trafiksikker stand, er defineret i national ret.

### KAPITEL III

#### MINIMUMSKRAV VEDRØRENDE TEKNISK KONTROL

##### Artikel 5

#### Frister og kontrolhyppighed

1. Køretøjer skal underkastes en teknisk kontrol mindst inden for følgende intervaller, uden at dette berører den fleksibilitetsperiode, der anvendes af medlemsstaterne i henhold til stk. 3:

- a) køretøjer i klasse M<sub>1</sub> og N<sub>1</sub>: fire år efter, at køretøjet er registreret første gang, og derefter hvert andet år
- b) køretøjer i klasse M<sub>1</sub>, der anvendes som hyrevogne eller ambulancer; køretøjer i klasse M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> og O<sub>4</sub>: et år efter, at køretøjet er registreret første gang, og derefter årligt
- c) køretøjer i klasse T5, der hovedsagelig anvendes på offentlig vej til erhvervskørsel: fire år efter, at køretøjet er registreret første gang, og derefter hvert andet år.

2. Medlemsstaterne fastsætter passende intervaller for, hvornår køretøjer af klasse L3e, L4e, L5e og L7e med en slagvolumen på mere end 125 cm<sup>3</sup> skal være genstand for en teknisk kontrol.

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

4. Uanset datoen for køretøjets seneste tekniske kontrol kan medlemsstaterne eller den pågældende kompetente myndighed i følgende tilfælde kræve, at køretøjet underkastes en teknisk kontrol før den dato, der er omhandlet i stk. 1 og 2:

- efter en ulykke, der påvirker køretøjets vigtigste sikkerhedsrelaterede komponenter, f.eks. hjul, ophæng, deformationszoner, airbagsystemer, styreapparat eller bremses
- når køretøjets sikkerheds- og miljørelaterede systemer og komponenter er ændret eller modificeret
- hvis indehaveren af et køretøjs registreringsattest har ændret sig
- når køretøjet har kørt over 160 000 km
- i tilfælde, hvor trafiksikkerheden påvirkes i alvorlig grad.

##### Artikel 6

#### Prøvningens indhold og metoder

1. For køretøjsklasser, der er omfattet af dette direktiv, med undtagelse af klasse L3e, L4e, L5e og L7e med en slagvolumen på over 125 cm<sup>3</sup>, skal medlemsstaterne sikre, at den tekniske kontrol mindst omfatter de områder, der er omhandlet i bilag I, punkt 2.

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

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

3. For køretøjsklasse L3e, L4e, L5e og L7e med en slagvolumen på over 125 cm<sup>3</sup> fastlægger medlemsstaterne områder, punkter og hensigtsmæssige kontrolmetoder.

#### Artikel 7

##### Vurdering af mangler

1. For hvert kontrolpunkt indeholder bilag I en liste over mulige mangler og deres alvorgrad.
2. De mangler, der konstateres under den periodiske kontrol af køretøjer, klassificeres i en af følgende grupper:
  - a) mindre mangler, som ikke har væsentlig indflydelse på køretøjets sikkerhed eller indvirkning på miljøet, og andre mindre uoverensstemmelser
  - b) væsentlige mangler, som kan påvirke køretøjets sikkerhed eller have indvirkning på miljøet eller udsætte andre trafikanter for risiko, og andre mere alvorlige uoverensstemmelser
  - c) farlige mangler, som udgør en direkte og umiddelbar risiko for trafikikkerheden eller har indvirkning på miljøet, som berettiger, at en medlemsstat eller dens kompetente myndigheder kan forbyde anvendelsen af køretøjet på offentlige veje.
3. Et køretøj med mangler i mere end en gruppe af de mangler, der er omhandlet i stk. 2, klassificeres i den gruppe, der svarer til den alvorligste mangel. Et køretøj med adskillige mangler inden for samme inspektionselementer som defineret i anvendelsesområdet for kontrollen omhandlet i bilag I, punkt 2, kan klassificeres i den næstfølgende gruppe af alvorlige mangler, hvis det kan påvises, at den kombinerede virkning af disse mangler resulterer i en højere risiko for trafikikkerheden.

#### Artikel 8

##### Synsrapport

1. Medlemsstaterne sikrer, at de synsvirksomheder, eller i givet fald de kompetente myndigheder, der har udført en teknisk kontrol af et køretøj, udsteder en synsrapport for dette køretøj, som mindst angiver de standardiserede elementer fra de respektive harmoniserede EU-koder, der er fastsat i bilag II.
2. Medlemsstaterne sikrer, at synsvirksomheder, eller i givet fald de kompetente myndigheder, gør en synsrapport eller, såfremt synsrapporten udarbejdes elektronisk, en bekræftet udskrift af en sådan rapport tilgængelig for den person, der fremstiller køretøjet til teknisk kontrol.
3. Med forbehold af artikel 5 anerkender enhver medlemsstat i tilfælde af omregistrering af et køretøj, der allerede er registreret i en anden medlemsstat, en synsrapport udstedt af denne anden medlemsstat på samme måde, som hvis den selv havde udstedt denne rapport, forudsat at synsrapporten stadig er gyldig med hensyn til kontrolhyppigheden i den medlemsstat, der foretager omregistreringen. I tvivlstilfælde kan den medlemsstat, der foretager omregistreringen, verificere gyldigheden af synsrapporten, før den anerkendes. Medlemsstaterne sender Kommissionen en beskrivelse af synsrapporten inden den 20. maj 2018. Kommissionen informerer det i artikel 19 omhandlede udvalg. Dette stykke finder ikke anvendelse på køretøjsklasse L3e, L4e, L5e og L7e.
4. Med forbehold af artikel 5, stk. 4, og nærværende artikels stk. 3 skal medlemsstaterne principielt anerkende gyldigheden af synsrapporten i tilfælde af, at et køretøj, for hvilket der foreligger en gyldig synsattest, skifter ejer.

5. Fra den 20. maj 2018 og senest den 20. maj 2021 meddeler synsvirksomhederne elektronisk den pågældende medlemsstats kompetente myndighed oplysningerne i de synsrapporter, som de udsteder. Sådan meddelelse skal foretages inden for en rimelig frist efter udstedelsen af hver synsrapport. Indtil den sidstnævnte dato må synsvirksomheder meddele den kompetente myndighed de relevante oplysninger på enhver anden måde. Medlemsstaterne fastsætter den periode, i hvilken den kompetente myndighed skal opbevare disse oplysninger. Denne periodes varighed må ikke være på mindre end 36 måneder med forbehold af medlemsstaternes nationale skattesystemer.

6. Medlemsstaterne sikrer, at der i forbindelse med kontrol af en kilometertæller, hvis en kilometertæller normalt er monteret, stilles oplysninger omfattet af den foregående tekniske kontrol til rådighed for inspektørerne, så snart de er elektronisk tilgængelige. I tilfælde af at en kilometertæller er blevet manipuleret med henblik på at mindske eller forvanske den kilometerstand, der er registreret i et køretøj, skal sådan manipulation straffes med sanktioner, der er effektive, står i rimeligt forhold til overtrædelsen, har afskrækkende virkning og ikke medfører forskelsbehandling.

7. Medlemsstaterne sikrer, at resultaterne af den tekniske kontrol meddeles til eller gøres elektronisk tilgængelige for den for registreringen ansvarlige myndighed så hurtigt som muligt. Meddelelsen skal indeholde de oplysninger, der er nævnt i synsrapporten.

#### Artikel 9

##### Opfølgning på mangler

1. Er der kun tale om mindre mangler, skal køretøjet anses for at være godkendt ved kontrollen, manglerne skal udbedres, og køretøjet skal ikke kontrolleres på ny.
2. Er der tale om væsentlige mangler, anses køretøjet ikke for at være godkendt ved kontrollen. Medlemsstaten eller den kompetente myndighed træffer afgørelse om den periode, i hvilken et sådant køretøj kan anvendes, indtil det på ny skal underkastes en teknisk kontrol. Den efterfølgende tekniske kontrol skal finde sted inden for en frist fastsat af medlemsstaten eller den kompetente myndighed, dog senest to måneder efter den første kontrol.
3. Er der tale om farlige mangler, skal køretøjet ikke anses for at være godkendt ved kontrollen. Medlemsstaten eller den kompetente myndighed kan beslutte, at et sådant køretøj ikke må anvendes på offentlige veje, og at tilladelsen til anvendelse i vejtrafik suspenderes i en begrænset periode, uden at dette kræver en ny registreringsproces, indtil det tidspunkt hvor manglerne er udbedret, og en ny synsrapport udstedes, hvori det attesteres, at køretøjet opfylder de tekniske forskrifter.

#### Artikel 10

##### Synsattest

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

Medlemsstaterne sender Kommissionen en beskrivelse af denne attest inden den 20. maj 2018. Kommissionen underretter derefter det i artikel 19 omhandlede udvalg.

2. Tilhører det kontrollerede køretøj en køretøjsklasse, som ikke er underlagt registrering i den medlemsstat, hvor det er taget i drift, kan denne medlemsstat kræve, at synsattesten opsættes på et synligt sted på dette køretøj.
3. Af hensyn til den fri vareomsætning skal alle medlemsstater anerkende en attest, der er udstedt af en synsvirksomhed eller en kompetent myndighed i en anden medlemsstat i overensstemmelse med stk. 1.

#### KAPITEL IV

##### ADMINISTRATIVE BESTEMMELSER

#### Artikel 11

##### Prøvningsfaciliteter og -udstyr

1. Medlemsstaterne sikrer, at prøvningsfaciliteter og -udstyr, som benyttes til at foretage teknisk kontrol, opfylder de tekniske mindstekrav, der er fastsat i bilag III.

2. Medlemsstaterne sikrer, at synsvirksomhederne, eller i givet fald den kompetente myndighed, vedligeholder prøvningsfaciliteter og -udstyr efter specifikationerne fra fabrikkerne af udstyret.
3. Udstyr, der benyttes til målinger, skal regelmæssigt kalibreres i overensstemmelse med bilag III og kontrolleres efter specifikationer tilvejebragt af den pågældende medlemsstat eller af fabrikanten af udstyret.

#### Artikel 12

##### Synsvirksomheder

1. Synsvirksomheder, hvor inspektører udfører teknisk kontrol, skal godkendes af en medlemsstat eller af dens kompetente myndighed.
2. For at opfylde mindstekravene med hensyn til kvalitetsstyring skal synsvirksomhederne opfylde kravene fastsat af den medlemsstat, der har udstedt godkendelsen. Synsvirksomhederne sikrer, at den tekniske kontrol er objektiv og af høj kvalitet.

#### Artikel 13

##### Inspektører

1. Medlemsstaterne sikrer, at teknisk kontrol udføres af inspektører, som opfylder mindstekravene til kompetence og uddannelse fastsat i bilag IV. Medlemsstaterne kan fastsætte yderligere krav om kompetencer og tilsvarende uddannelse.
2. De kompetente myndigheder eller, hvor det er relevant, godkendte uddannelsescentre udsteder et certifikat til inspektører, som opfylder mindstekravene til kompetence og uddannelse. Dette certifikat skal mindst indeholde de oplysninger, der er nævnt i bilag IV, punkt 3.
3. Inspektører, der er ansat eller godkendt af medlemsstaternes kompetente myndigheder eller en synsvirksomhed den 20. maj 2018, er undtaget fra kravene i bilag IV, punkt 1.
4. Når der foretages en teknisk kontrol, skal inspektøren være fri for enhver interessekonflikt for at sikre, til den relevante medlemsstats eller kompetente myndigheds tilfredshed, at en høj grad af upartiskhed og objektivitet opretholdes.
5. Den person, der fremstiller køretøjet til teknisk kontrol, oplyses om enhver mangel, der er konstateret ved køretøjet, og som skal afhjælpes.
6. Resultaterne af en teknisk kontrol kan kun ændres, hvor dette er relevant, af det tilsynsførende organ eller i overensstemmelse med den procedure, der er fastlagt af den kompetente myndighed, hvis resultatet af den tekniske kontrol er åbenbart ukorrekt.

#### Artikel 14

##### Tilsyn med synsvirksomheder

1. Medlemsstaterne sikrer, at der føres tilsyn med synsvirksomhederne.
2. Et tilsynsorgan skal mindst udføre de opgaver, der er fastsat i bilag V, punkt 1, og skal opfylde kravene i punkt 2 og 3 i dette bilag.

Medlemsstaterne offentliggør regler og procedurer for tilrettelæggelsen samt opgaver og krav, herunder kravene om uafhængighed, som gælder for et tilsynsorgans personale.

3. Synsvirksomheder, som drives direkte af en kompetent myndighed, undtages fra kravene om godkendelse og tilsyn, i de tilfælde, hvor tilsynsorganet er en del af den kompetente myndighed.
4. De i denne artikels stk. 2 og 3 omhandlede krav kan betragtes som værende opfyldt af medlemsstater, der kræver, at synsvirksomheder akkrediteres i henhold til forordning (EF) nr. 765/2008.

## KAPITEL V

## SAMARBEJDE OG UDVEKSLING AF OPLYSNINGER

## Artikel 15

**Administrativt samarbejde mellem medlemsstaterne**

1. Medlemsstaterne udpeger et nationalt kontaktpunkt med ansvar for udveksling af oplysninger om anvendelsen af dette direktiv med de andre medlemsstater og Kommissionen.
2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen navne og kontaktoplysninger på deres nationale kontaktpunkt senest den 20. maj 2015 og underretter den omgående om enhver ændring heraf. Kommissionen udarbejder en liste over alle de nationale kontaktpunkter og sender den til medlemsstaterne.

## Artikel 16

**Elektronisk informationsplatform for køretøjer**

Kommissionen undersøger gennemførligheden af og omkostninger og fordele ved at oprette en elektronisk informationsplatform for køretøjer, der udnytter eksisterende og allerede implementerede IT-løsninger i forbindelse med international dataudveksling for at minimere omkostningerne og undgå gentagelser. Ved undersøgelsen heraf overvejer Kommissionen, hvordan de eksisterende nationale systemer forbindes bedst med henblik på at fremme udveksling af oplysninger om data vedrørende teknisk kontrol og kilometertal mellem medlemsstaternes kompetente myndigheder med ansvar for kontrol, registrering og godkendelse af køretøjer samt synsvirksomheder, prøvningsudstyrsfabrikanter og bilfabrikanter.

Kommissionen undersøger også gennemførligheden af og omkostninger og fordele ved indsamling og opbevaring af foreliggende oplysninger vedrørende de vigtigste sikkerhedsrelaterede komponenter i køretøjer, som har været involveret i alvorlige ulykker, samt muligheden for at overgive oplysninger om ulykkesbeskrivelser og kilometertal i anonym form til inspektører, indehavere af registreringsattester og dem, der undersøger ulykker.

## KAPITEL VI

## DELEGEREDE RETSAKTER OG GENNEMFØRELSESAKTER

## Artikel 17

**Delegerede retsakter**

Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 18 med henblik på:

- kun at ajourføre betegnelserne for køretøjsklasser, som omhandlet i artikel 2, stk. 1, og artikel 5, stk. 1 og 2, hvis det er relevant i tilfælde af ændringer af køretøjsklasserne som følge af ændringer i den lovgivning om typegodkendelse, som er omhandlet i artikel 2, stk. 1, uden at berøre kontrollens omfang og hyppighed
- ajourføre bilag I, punkt 3, for så vidt angår metoder i tilfælde af, at mere effektive kontrolmetoder bliver tilgængelige, uden at udvide listen over punkter, der skal kontrolleres
- tilpasse bilag I, punkt 3, efter en positiv vurdering af omkostninger og fordele herved for så vidt angår listen over kontrolpunkter, metoder samt årsager til, at køretøjer ikke godkendes, og vurdering af mangler i tilfælde af ændringer af obligatoriske krav, der er relevante for typegodkendelse i Unionens sikkerheds- og miljølovgivning.

## Artikel 18

**Udøvelse af de delegerede beføjelser**

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 17, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den 19. maj 2014. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af fem-årsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.

3. Den i artikel 17 omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

4. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

5. En delegeret retsakt, vedtaget i henhold til artikel 17, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

#### Artikel 19

##### Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af et udvalg (»udvalget vedrørende teknisk kontrol«). Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011. Afgiver udvalget ikke nogen udtalelse, vedtager Kommissionen ikke udkastet til gennemførelsesretsakt, og artikel 5, stk. 4, tredje afsnit, i forordning (EU) nr. 182/2011 finder anvendelse.

#### KAPITEL VII

##### AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

#### Artikel 20

##### Rapport

1. Senest den 30. april 2020 fremlægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen og virkningerne af dette direktiv, navnlig for så vidt angår niveauet af harmonisering af periodisk teknisk kontrol, effektiviteten af bestemmelserne om dets anvendelsesområde, kontrolhyppighed, gensidig anerkendelse af synsrapporter i tilfælde af omregistrering af køretøjer, der stammer fra en anden medlemsstat, og resultaterne af undersøgelsen af gennemførligheden af at indføre en elektronisk informationsplatform for køretøjer som omhandlet i artikel 16. Rapporten skal også analysere, om det er nødvendigt at ajourføre bilagene, navnlig i lyset af den tekniske udvikling og praksis. Rapporten forelægges efter høring af det i artikel 19 nævnte udvalg og ledsages, hvis det er relevant, af lovgivningsmæssige forslag.

2. Senest den 30. april 2019 fremlægger Kommissionen på grundlag af uafhængige undersøgelser en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om effektiviteten af inddragelsen af lette påhængsvogne og to- og trehjulede køretøjer i dette direktivs anvendelsesområde. Rapporten skal indeholde en vurdering af trafikikkerhedssituationen i Unionen og for hver enkelt underkategori af L-køretøjer, en sammenligning af resultaterne af nationale trafikikkerhedsforanstaltninger under hensyntagen til de gennemsnitlige distancer, disse køretøjer har tilbagelagt. Navnlig skal Kommissionen vurdere, om standarder og omkostninger ved periodiske tekniske kontroller for hver enkelt køretøjsklasse er proportionelle med de fastsatte trafikikkerhedsmål, der er opstillet. Rapporten skal være ledsaget af en detaljeret konsekvensanalyse vedrørende omkostningerne og fordelene over hele Unionen, herunder medlemslandenes særlige forhold. Rapporten gøres tilgængelig mindst seks måneder før fremlæggelse af eventuelle lovgivningsmæssige forslag, hvis det er relevant, om inddragelse af nye klasser i dette direktivs anvendelsesområde.

#### Artikel 21

##### Sanktioner

Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af dette direktiv og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre gennemførelsen heraf. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen, have en afskrækkende virkning og må ikke medføre forskelsbehandling.

#### Artikel 22

##### Overgangsbestemmelser

1. Medlemsstaterne kan tillade, at prøvningsfaciliteter og -udstyr som omhandlet i artikel 11, der ikke opfylder mindstekravene fastsat i bilag III, i en periode på højst fem år efter den 20. maj 2018 må anvendes til at foretage teknisk kontrol.

2. Medlemsstaterne anvender kravene i bilag V senest fra den 1. januar 2023.

*Artikel 23*

**Gennemførelse**

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør inden den 20. maj 2017 de nødvendige love og administrative foranstaltninger for at efterkomme dette direktiv. De underretter straks Kommissionen herom.

Medlemsstaterne anvender disse bestemmelser fra den 20. maj 2018.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

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

*Artikel 24*

**Ophævelse**

Direktiv 2009/40/EF ophæves med virkning fra den 20. maj 2018.

*Artikel 25*

**Ikrafttræden**

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

*Artikel 26*

**Adressater**

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 3. april 2014.

*På Europa-Parlamentets vegne*

M. SCHULZ

*Formand*

*På Rådets vegne*

D. KOURKOULAS

*Formand*

## BILAG I

**MINDSTEKRAV VEDRØRENDE PRØVNINGENS INDHOLD OG ANBEFALEDE METODER**

## 1. GENERELT

I dette bilag beskrives de køretøjssystemer og -komponenter, der skal kontrolleres, de metoder, der anbefales anvendt til at kontrollere dem, og de kriterier, der skal anvendes til at fastslå, om køretøjets tilstand kan godkendes.

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

Hvis køretøjets konstruktion betyder, at kontrolmetoderne fastsat i dette bilag ikke kan anvendes, udføres kontrollen i overensstemmelse med de anbefalede kontrolmetoder, som de kompetente myndigheder har accepteret. Den kompetente myndighed skal være overbevist om, at sikkerheds- og miljømæssige standarder overholdes.

Kontrol af alle de nedenfor anførte punkter betragtes som obligatorisk i forbindelse med en periodisk teknisk kontrol, med undtagelse af de punkter, der er markeret med »X«, og som vedrører køretøjets tilstand og dets egnethed til brug på vejen, men som ikke betragtes som væsentlig i forbindelse med en teknisk kontrol.

»Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes« gælder ikke, når der henvises til krav, som ikke var foreskrevet i den gældende lovgivning om godkendelse af køretøjer på tidspunktet for den første registrering eller den første ibrugtagning, eller kravene til eftermontering.

Hvis en prøvningsmetode angives som visuel, betyder det, at inspektøren foruden at se på punktet i givet fald også skal afprøve den pågældende anordning, vurdere støj herfra eller anvende andre passende metoder uden anvendelse af måleudstyr.

## 2. PRØVNINGENS OMFANG

Prøvningen skal mindst omfatte følgende områder:

- 0) Identifikation af køretøjet
- 1) Bremsedstyr
- 2) Styreapparat
- 3) Udsyn
- 4) Lygteudstyr og dele af det elektriske system
- 5) Aksler, hjul, dæk og affjedring
- 6) Chassis og dele fastgjort til chassis
- 7) Forskelligt udstyr
- 8) Gener
- 9) Yderligere kontrolpunkter for køretøjer til personbefordring i klasse M<sub>2</sub> og M<sub>3</sub>.

## 3. PRØVNINGENS INDHOLD OG METODER, VURDERING AF MANGLER VED KØRETØJER

Prøvningen skal mindst omfatte de punkter og benytte de minimumsstandarder og -metoder, der er anført i nedenstående tabel.

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

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



Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
<b>0. IDENTIFIKATION AF KØRETØJET</b>					
0.1. Nummerplader (hvis påbudt i henhold til kravene <sup>1</sup> )	Visuel inspektion.	a) Nummerplade(r) mangler eller er så utilstrækkeligt fastgjort, at den/de kan forventes at falde af.		X	
		b) Påskrift mangler eller er ulæselig.		X	
		c) Ikke i overensstemmelse med køretøjets registreringspapirer.		X	
0.2. Køretøjets stel-/serienummer	Visuel inspektion.	a) Mangler eller forefindes ikke.		X	
		b) Ufuldstændigt, ulæseligt, tydeligvis forfalsket eller ikke i overensstemmelse med køretøjets registreringspapirer.		X	
		c) Køretøjets registreringspapirer ulæselige eller indeholder skrivefejl.	X		
<b>1. BREMSEUDSTYR</b>					
<b>1.1. Mekanisk tilstand og virkemåde</b>					
1.1.1. Pedalaksel til driftsbremse/håndbremseaksel	Visuel inspektion af komponenterne under aktivering af bremseapparatet.  <i>Bemærk: Køretøjer med servoforstærket bremseapparat bør undersøges med motoren slukket.</i>	a) Aksel for stram.		X	
		b) For stort slid eller slør.		X	
1.1.2. Pedalens/håndtagets tilstand og betjeningsanordningens vandring	Visuel inspektion af komponenterne under aktivering af bremseapparatet.  <i>Bemærk: Køretøjer med servoforstærket bremseapparat bør undersøges med motoren slukket.</i>	a) For stor eller for lille uudnyttet vandring.		X	
		b) Betjeningsanordningen returnerer ikke korrekt.  Hvis funktionsdueligheden påvirkes.	X		X
		c) Skridsikker belægning på bremsepedal mangler, sidder løst eller er slidt glat.		X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
1.1.3. Vakuumpumpe eller kompressor og beholdere	Visuel inspektion af komponenterne under normalt arbejdstryk. Kontrollér, hvor lang tid det tager vakuummet eller lufttrykket at nå et sikkert arbejdstryk, og kontrollér funktionen af alarmanordningen, flervejssikkerhedsventilen og overtryksventilen.	a) Utilstrækkeligt lufttryk/vakuum til at aktivere bremsen mindst fire gange, efter at alarmanordningen har givet signal (eller trykmåleren er uden for det sikre område). Mindst to gange, efter at alarmanordningen har givet signal (eller trykmåleren er uden for det sikre område).		X	X
		b) For lang tid til opnåelse af sikkert arbejdstryk i forhold til kravene <sup>1</sup> .		X	
		c) Flervejssikkerhedsventil eller overtryksventil virker ikke.		X	
		d) Lækager, der bevirker et mærkbart trykfald, eller hørlig luftudsivning.		X	
		e) Ydre beskadigelse, som kan forventes at påvirke bremseapparatets funktion. Nødbremsevirkning ikke opfyldt.		X	X
1.1.4. Trykmåler eller -indikator med alarmanordning ved for lavt tryk	Funktionel kontrol.	Trykmåler eller -indikator virker ikke korrekt eller er defekt. Lavt tryk angives ikke.	X	X	
1.1.5. Håndaktiveret bremseventil	Visuel inspektion af komponenterne under aktivering af bremseapparatet.	a) Betjeningsanordning revnet, beskadiget eller for slidt.		X	
		b) Betjeningsanordning utilstrækkeligt fastgjort på ventil eller ventil utilstrækkeligt fastgjort.		X	
		c) Løse tilslutninger eller utætheder i systemet.		X	
		d) Utilfredsstillende funktion.		X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
1.1.6. Parkeringsbremseudløser, betjeningsarm, parkeringsbremsetandkrans, elektronisk parkeringsbremser	Visuel inspektion af komponenterne under aktivering af bremseapparatet.	a) Tandkransen spærrer ikke tilstrækkeligt.		X	
		b) Slid på betjeningsarmens aksel eller spærreanordningen. For stort slid.	X	X	
		c) For stor vandring i betjeningsarmen som tegn på forkert justering.		X	
		d) Udløser mangler, er beskadiget eller virker ikke.		X	
		e) Virker ikke korrekt, alarmanordning giver signal om defekt.		X	
1.1.7. Ventiler (bremseventiler, styreventiler, regulatorer mv.)	Visuel inspektion af komponenterne under aktivering af bremseapparatet.	a) Ventil beskadiget eller for stor luftudsivning. Hvis funktionsdueligheden påvirkes.		X	X
		b) For stort olieforbrug i kompressoren.	X		
		c) Ventil utilstrækkeligt fastgjort eller ukorrekt monteret.		X	
		d) Udsivning af bremsevæske. Hvis funktionsdueligheden påvirkes.		X	X
1.1.8. Koblinger til bremsesystem-kobling mellem det trækkende køretøj og påhængskøretøjet.	Afbryd og genetablér bremsesystem-kobling mellem det trækkende køretøj og påhængskøretøjet.	a) Tap eller selvlukkende ventil defekt. Hvis funktionsdueligheden påvirkes.	X	X	
		b) Tap eller ventil utilstrækkeligt fastgjort eller ukorrekt monteret. Hvis funktionsdueligheden påvirkes.	X	X	
		c) For store utætheder. Hvis funktionsdueligheden påvirkes.		X	X

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
		d) Virker ikke korrekt. Bremsseaktivering påvirkes.		X	X
1.1.9. Ekstra trykluftbeholder	Visuel inspektion.	a) Beholder lettere beskadiget eller svagt tæret. Beholder svært beskadiget, tæret eller utæt.	X	X	
		b) Aftapningsanordning påvirkes. Aftapningsanordning virker ikke.	X	X	
		c) Beholder utilstrækkeligt fastgjort eller ukorrekt monteret.		X	
1.1.10. Servobremseaggregat, hovedcylinder (hydrauliske systemer)	Visuel inspektion af komponenterne under aktivering af bremseapparatet, hvis muligt.	a) Servoforstærker defekt eller virker ikke. Hvis den er ude af funktion.		X	X
		b) Hovedcylinder defekt, men bremses kan stadig aktiveres Hovedcylinder defekt eller utæt.		X	X
		c) Hovedcylinder utilstrækkeligt fastgjort, men bremses kan stadig aktiveres Hovedcylinder utilstrækkeligt fastgjort.		X	X
		d) For lavt bremsevæskniveau, under MIN-mærket. For lavt bremsevæskniveau, betydeligt under MIN-mærket. Ingen bremsevæske synlig.	X	X	X
		e) Dæksel på hovedcylinder mangler.	X		
		f) Kontrollampe for bremsevæske lyser eller er defekt.	X		
		g) Advarselsanordning for bremsevæskniveau virker ikke korrekt.	X		

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
1.1.11. Faste bremsrerør	Visuel inspektion af komponenterne under aktivering af bremseapparatet, hvis muligt.	a) Overhængende fare for svigt eller brud.			X
		b) Utætheder i rør eller tilslutninger (trykluftsbremssystemer). Utætheder i rør eller tilslutninger (hydrauliske bremsesystemer)		X	X
		c) Rør beskadigede eller stærkt tærede. Bremsers funktion påvirkes i form af blokering eller overhængende risiko for udsivning.		X	X
		d) Rør forkert monteret. Risiko for beskadigelse.	X	X	
1.1.12. Bremseslanger	Visuel inspektion af komponenterne under aktivering af bremseapparatet, hvis muligt.	a) Overhængende fare for svigt eller brud.			X
		b) Slanger beskadigede, slidte, snoede eller for korte. Slanger beskadigede eller slidte.	X	X	
		c) Utætheder i slanger eller tilslutninger (trykluftsbremssystemer). Utætheder i slanger eller tilslutninger (hydrauliske bremsesystemer).		X	X
		d) Slanger spiles ud under tryk. Indvendig fletforstærkning beskadiget.		X	X
		e) Slanger porøse.		X	
1.1.13. Bremsebakker og -klodser	Visuel inspektion.	a) Bakke eller klods for slidt (minimumsmærke nået). Bakke eller klods for slidt (minimumsmærke ikke synligt).		X	X

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
		b) Bakke eller klods tilsmudset (olie, fedt osv.). Bremsevirkning påvirkes.		X	X
		c) Bakke eller klods mangler eller er forkert monteret.			X
1.1.14. Bremsetromler, bremseskiver	Visuel inspektion.	a) Tromle eller skive slidt. Tromle eller skive stærkt slidt eller ridset, revnet, utilstrækkeligt fastgjort eller har brud.		X	X
		b) Tromle eller skive tilsmudset (olie, fedt osv.). Bremsevirkning påvirkes		X	X
		c) Tromle eller skive mangler.			X
		d) Ankerplade utilstrækkeligt fastgjort.		X	
1.1.15. Bremskabler, stænger, arme, forbindelsesled	Visuel inspektion af komponenterne under aktivering af bremseapparatet, hvis muligt.	a) Kabel beskadiget eller har knuder. Bremsevirkning påvirkes.		X	X
		b) Komponent stærkt slidt eller tæret. Bremsevirkning påvirkes.		X	X
		c) Løst kabel, stang eller forbindelsesled.		X	
		d) Kabelstyr defekt.		X	
		e) Bremsesystemets frie bevægelse begrænset.		X	
		f) Unormal bevægelse af arme/forbindelsesled som tegn på forkert justering eller stærkt slid.		X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
1.1.16. Bremseaktuatorer (herunder fjederbremses og hydrauliske cylindre)	Visuel inspektion af komponenterne under aktivering af bremseapparatet, hvis muligt.	a) Aktuator revnet eller beskadiget. Bremsevirkning påvirkes.		X	X
		b) Aktuator utæt. Bremsevirkning påvirkes.		X	X
		c) Aktuator utilstrækkeligt fastgjort eller ukorrekt monteret. Bremsevirkning påvirkes.		X	X
		d) Aktuator stærkt tæret. Kan forventes at revne.		X	X
		e) For lille eller for stor vandring i arbejdstempel eller membran. Bremsevirkning påvirkes (manglende frigang).		X	X
		f) Støvhætte beskadiget. Støvhætte mangler eller er stærkt beskadiget.	X	X	
1.1.17. Automatisk ventil for lastafhængig bremsekraftregulering	Visuel inspektion af komponenterne under aktivering af bremseapparatet, hvis muligt.	a) Forbindelse defekt.		X	
		b) Forbindelse forkert justeret.		X	
		c) Ventil har sat sig fast eller virker ikke (ABS virker). Ventil har sat sig fast eller virker ikke.		X	X
		d) Ventil mangler (hvis påkrævet).			X
		e) Dataplade mangler.	X		

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
		f) Data ulæselige eller ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .	X		
1.1.18. Justeringsanordninger og indikatorer	Visuel inspektion.	a) Justeringsanordning beskadiget, har sat sig fast eller bevæger sig unormalt, har stærkt slid eller er forkert justeret.		X	
		b) Justeringsanordning defekt.		X	
		c) Monteret eller udskiftet forkert.		X	
1.1.19. Retarder-system (hvis monteret eller påbudt)	Visuel inspektion.	a) Løs forbindelse eller montering. Hvis funktionsdueligheden påvirkes.	X	X	
		b) Systemet er tydeligvis defekt eller mangler.		X	
1.1.20. Automatisk aktivering af anhængerbremsen	Afbryd bremsekobling mellem det trækkende køretøj og påhængskøretøjet.	Påhængskøretøjets bremse virker ikke automatisk, når koblingen er afbrudt.			X
1.1.21. Samlede bremseapparat	Visuel inspektion.	a) Andet bremseudstyr (f.eks. frostvæskpumpe, lufttørrer osv.) beskadiget udvendigt eller stærkt tæret på en måde, som påvirker bremseapparatet negativt. Bremsevirkning påvirkes.		X	X
		b) Udsivning af luft eller frostvæske. Systemets funktionsduelighed påvirkes.	X	X	
		c) Enhver komponent, der er utilstrækkeligt fastgjort eller ukorrekt monteret.		X	
		d) Uforsvarlig ændring af en given komponent <sup>3</sup> . Bremsevirkning påvirkes.		X	X



Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
1.1.22. Prøvetilslutninger (hvis monteret eller påbudt)	Visuel inspektion.	a) Mangler.		X	
		b) Beskadigede. Ubrugelige eller utætte.	X	X	
1.1.23. Påløbsbremse	Visuel inspektion og aktivering.	Utilstrækkelig effektivitet.		X	

## 1.2. Driftsbremse — præstationer og virkning

1.2.1. Præstationer	Bremsene aktiveres gradvist op til maksimal bremsekraft under afprøvnings på et bremsefelt, eller såfremt dette ikke er muligt under en testkørsel på vej.	a) Utilstrækkelig bremsevirkning på et eller flere hjul. Ingen bremsevirkning på et eller flere hjul.		X	X
		b) Bremsevirkning på et hjul er mindre end 70 % af den højeste registrerede bremsevirkning på et andet hjul på samme aksel. Ved bremseprøve på vej afviger køretøjet stærkt fra sin kurs under opbremsningen. Bremsevirkning på et hjul er mindre end 50 % af den højeste registrerede bremsevirkning på det andet hjul på samme aksel for styrende akslers vedkommende.		X	X
		c) Bremsevirkning ikke gradvis (hug).		X	
		d) Funktionstid unormalt lang på et givet hjul.		X	
		e) Kraftige udsving i bremsevirkningen under hver hele hjulomdrejning.		X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
1.2.2. Bremssevirkning	<p>Prøvning på et bremsefelt, eller såfremt et sådant ikke kan anvendes af tekniske årsager under en prøvekørsel på vej ved anvendelse af en registrerende decelerationsmåler at fastlægge bremsekoeficienten i forhold til den højeste tilladte masse eller, når det drejer sig om sættevogne, til summen af det tilladte akseltryk.</p> <p>Køretøjer eller et påhængskøretøj med en tilladt totalvægt på over 3,5 ton skal afprøves i henhold til ISO-standard 21069 eller tilsvarende metoder.</p> <p>Testkørsler på vej bør udføres under tørre vejrforhold på en flad, lige strækning.</p>	<p>Følgende minimumsbremsevirkninger opnås ikke <sup>(1)</sup>:</p> <p>1. Køretøjer, der er registreret første gang efter 1.1.2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Klasse M<sub>1</sub>: 58 %</li> <li>— Klasse M<sub>2</sub> og M<sub>3</sub>: 50 %</li> <li>— Klasse N<sub>1</sub>: 50 %</li> <li>— Klasse N<sub>2</sub> og N<sub>3</sub>: 50 %</li> <li>— Klasse O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> og O<sub>4</sub>: <ul style="list-style-type: none"> <li>— for sættevogne: 45 % <sup>(2)</sup></li> <li>— for påhængskøretøjer med trækstang: 50 %</li> </ul> </li> </ul>		X	
		<p>2. Køretøjer, der er registreret første gang før 1.1.2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Klasse M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> og M<sub>3</sub>: 50 % <sup>(3)</sup></li> <li>— Klasse N<sub>1</sub>: 45 %</li> <li>— Klasse N<sub>2</sub> og N<sub>3</sub>: 43 % <sup>(4)</sup></li> <li>— Klasse O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> og O<sub>4</sub>: 40 % <sup>(5)</sup></li> </ul>		X	
		<p>3. Andre klasser</p> <p>Klasse L (begge bremses):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Klasse L1e: 42 %</li> <li>— Klasse L2e, L6e: 40 %</li> <li>— Klasse L3e: 50 %</li> <li>— Klasse L4e: 46 %</li> <li>— Klasse L5e og L7e: 44 %</li> </ul> <p>Klasse L (baghjulsbremse):</p> <p>alle klasseer: 25 % af køretøjets samlede masse</p> <p>Mindre end 50 % af de ovennævnte værdier er opnået.</p>		X	X

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
1.3. Nødbremse — præstationer og virkning (hvis der anvendes separate systemer)					
1.3.1. Præstationer	Anvend den metode, der er beskrevet under punkt 1.2.1., hvis nødbremsesystemet er et separat system i forhold til driftsbremsesystemet.	a) Utilstrækkelig bremsevirkning på et eller flere hjul. Ingen bremsevirkning på et eller flere hjul.		X	X
		b) Bremsevirkning på et hjul er mindre end 70 % af den højeste registrerede bremsevirkning på et andet hjul på samme aksel. Ved bremseprøve på vej afviger køretøjet stærkt fra sin kurs under opbremsningen. Bremsevirkning på et hjul er mindre end 50 % af den højeste registrerede bremsevirkning på det andet hjul på samme aksel, for styrende akslers vedkommende.		X	X
		c) Bremsevirkning ikke gradvis (hug).		X	
1.3.2. Bremsevirkning	Anvend den metode, der er beskrevet under punkt 1.2.2., hvis nødbremsesystemet er et separat system i forhold til driftsbremsesystemet.	Bremsekraft under 50 % (6) af driftsbremsens virkning som fastlagt i punkt 1.2.2 i forhold til den tilladte totalvægt. Mindre end 50 % af de ovennævnte bremsevirkningsværdier er opnået.		X	X
1.4. Parkeringsbremse — præstationer og virkning					
1.4.1. Præstationer	Aktiver bremsen under afprøvning på et bremsefelt.	Bremsen virker ikke på den ene side, eller ved bremseprøve på vej afviger køretøjet stærkt fra sin kurs under opbremsningen. Mindre end 50 % af de i punkt 1.4.2. nævnte bremsevirkningsværdier er opnået i forhold til køretøjets masse under prøvning.		X	X

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
1.4.2. Bremservirkning	Prøvning på et bremsefelt. Hvis dette ikke er muligt, så afprøvning på vej, enten ved anvendelse af en indikerende eller registrerende decelerationsmåler, eller når køretøjet befinder sig på en bakke med en kendt hældning.	Bremsekoefficienten er ikke, for alle køretøjer, mindst 16 % i forhold til den tilladte totalvægt; eller for motorkøretøjer mindst 12 % i forhold til køretøjets tilladte vogntogsvægt, idet den højeste værdi lægges til grund. Mindre end 50 % af de ovennævnte bremssevirkningsværdier er opnået.		X	X
1.5. Retarders ydeevne	Visuel inspektion, og afprøv om muligt, om systemet virker.	a) Bremservirkning ikke gradvis (gælder ikke motorbremse).		X	
		b) Systemet virker ikke.		X	
1.6. Blokeringsfri bremses (ABS)	Visuel inspektion og besigtigelse af advarselsanordningen og/eller anvendelse af køretøjets elektroniske grænseflade.	a) Advarselsanordning virker ikke korrekt.		X	
		b) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		c) Hjulhastighedssensorer mangler eller er beskadigede.		X	
		d) Ledningsnet beskadiget.		X	
		e) Andre komponenter mangler eller er beskadigede.		X	
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade.		X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
1.7. Elektronisk bremsesystem (EBS)	Visuel inspektion og besigtigelse af advarselsanordningen og/eller anvendelse af køretøjets elektroniske grænseflade.	a) Advarselsanordning virker ikke korrekt.		X	
		b) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		c) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade.		X	
1.8. Bremsevæske	Visuel inspektion.	Bremsevæsken forurenet eller med bundfald. Overhængende fare for svigt.		X	X
2. STYREAPPARAT					
2.1. Mekanisk tilstand					
2.1.1. Styreapparatets tilstand	Drej rattet fra yderstilling til yderstilling, når køretøjet står over en grav eller på en lift med hjulene fri fra jorden eller på drejplader. Visuel inspektion af aktiveringen af styreapparatet.	a) Modstand ved ratdrejning.		X	
		b) Styreaksel snoet eller splines slidte. Funktionsduelighed påvirkes.		X	X
		c) Styreaksel stærkt slidt. Funktionsduelighed påvirkes.		X	X
		d) For stor vandring i styreaksel. Funktionsduelighed påvirkes.		X	X
		e) Udsivning. Dråbedannelse.	X	X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
2.1.2. Fastgørelse af styrehus	Drej rattet/styret med uret og mod uret, eller anvend en specialtilpasset ratslørs-måler, når køretøjet står over en grav eller på en lift med vægten hvilende på hjulene. Visuel inspektion af fastgørelsen af styrehuset til chassiset.	a) Styrehus ikke korrekt fastgjort. Monteringsdele sidder løst i farlig grad eller synlige slidspor mod chassis og karrosseri.		X	X
		b) Udvidede fastgørelshuller i chassis. Monteringsdele påvirkes i alvorlig grad.		X	X
		c) Fastgørelsesbolte mangler eller har brud. Monteringsdele påvirkes i alvorlig grad.		X	X
		d) Styrehus har brud. Husets stabilitet eller fastgørelse påvirkes.		X	X
2.1.3. Styreapparatets deles tilstand	Bevæg rattet med uret og mod uret, eller anvend en specialtilpasset ratslørs-måler, når køretøjet står over en grav eller på en lift med vægten hvilende på hjulene. Visuel inspektion af styredele for slid, brud og sikkerhed.	a) Relativ bevægelse mellem dele, som bør forbedres. For stor vandring eller sandsynlighed for at ville løsnes.		X	X
		b) For stort slid ved samlinger. Meget alvorlig risiko for at ville løsnes.		X	X
		c) Brud på eller deformation af en given del. Funktionsduelighed påvirkes.		X	X
		d) Låseanordninger mangler.		X	
		e) Skævhed i dele (f.eks. forbindelsesstang eller styrestang).		X	
		f) Uforsvarlig ændring <sup>3</sup> . Funktionsduelighed påvirkes.		X	X

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
		g) Støvhætte beskadiget eller forringet. Støvhætte mangler eller er i alvorligt forringet tilstand.	X	X	
2.1.4. Aktivering af styreapparatets dele	Bevæg rattet med uret og mod uret, eller anvend en specialtilpasset ratslørsmål, når køretøjet står over en grav eller på en lift med vægten hvilende på hjulene. Visuel inspektion af styredele for slid, brud og sikkerhed.	a) Bevægende styredele rammer en fastmonteret del af chassiset.		X	
		b) Styrestop fungerer ikke eller mangler.		X	
2.1.5. Servostyring	Undersøg styreapparatet for udsivning, og kontrollér væskestanden i hydrauliskvæskebeholderen (hvis synlig). Kontrollér, at servostyringssystemet virker med hjulene på jorden og motoren kørende.	a) Væskeudsivning eller funktionsduelighed påvirkes.		X	
		b) Utilstrækkelig mængde væske (under MIN-mærket). Utilstrækkelig beholder.	X	X	
		c) Anordning virker ikke. Styreevne påvirkes.		X	X
		d) Anordning har brud eller er utilstrækkeligt fastgjort. Styreevne påvirkes.		X	X
		e) Skævhed i eller tilsmudsning af komponenter. Styreevne påvirkes.		X	X
		f) Uforsvarlig ændring <sup>3</sup> . Styreevne påvirkes.		X	X

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
		g) Kabler/slanger beskadigede eller stærkt tærede. Styreevne påvirkes.		X	X
2.2. Rat, ratsøjle og styr					
2.2.1. Rattets/styrets tilstand	Skub og træk i rattet i lige linje med ratsøjlen, og skub rattet/styret i forskellige retninger i rette vinkler i forhold til ratsøjlen/gaflerne, når køretøjet står over en grav eller på en lift med vægten hvilende på hjulene. Visuel inspektion af slør og forbindelsesslangers eller kardanleds tilstand.	a) Relativ bevægelse mellem rat og ratsøjle som tegn på løshed. Meget alvorlig risiko for at ville løsnes.		X	X
		b) Fastholdelsesanordning på ratnav mangler. Meget alvorlig risiko for at ville løsnes.		X	X
		c) Brud på eller løshed i ratnav, ratkrans eller rateger. Meget alvorlig risiko for at ville løsnes.		X	X
2.2.2. Ratsøjle/kardanled og styretøjsdæmpere	Skub og træk i rattet i lige linje med ratsøjlen, og skub rattet/styret i forskellige retninger i rette vinkler i forhold til ratsøjlen/gaflerne, når køretøjet står over en grav eller på en lift med vægten hvilende på hjulene. Visuel inspektion af slør og forbindelsesslangers eller kardanleds tilstand.	a) For stor vandring op eller ned i midten af rattet.		X	
		b) For stor vandring i toppen af ratsøjlen radiært fra ratsøjles akse.		X	
		c) Forbindelsesslanger i forringet tilstand.		X	
		d) Fastgørelse defekt. Meget alvorlig risiko for at ville løsnes.		X	X
		e) Uforsvarlig ændring <sup>3</sup>			X



Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
2.3. Slør i styreapparat	Drej let på rattet med uret og mod uret så langt som muligt uden at bevæge hjulene, når køretøjet står over en grav eller på en lift med vægten hvilende på hjulene, om muligt med motoren kørende (for køretøjer med servostyring) og hjulene pegende lige frem. Visuel inspektion af frigang.	For kraftig frigang i rattet (f.eks. bevægelse af et punkt på ratkransen med mere end en femtedel af rattets diameter eller manglende overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> . Styreevnens sikkerhed påvirkes.		X	X
2.4. Sporing af hjul (X) <sup>2</sup>	Kontrollér sporingen af de styrende hjul med egnet udstyr.	Sporing ikke i overensstemmelse med køretøjsfabrikantens data eller krav <sup>1</sup> . Ligeudkørsel påvirkes; retningsstabilitet påvirkes.	X	X	
2.5. Drejeled på påhængskøretøjs styrende aksel	Visuel inspektion eller anvendelse af specialtilpasset ratslørmåler.	a) Komponent lettere beskadiget. Komponent svært beskadiget eller revnet.		X	X
		b) For stort slid. Ligeudkørsel påvirkes; retningsstabilitet påvirkes.		X	X
		c) Fastgørelse defekt. Fastgørelse påvirkes i alvorlig grad.		X	X
2.6. Elektronisk servostyring (EPS)	Visuel inspektion og kontrol af overensstemmelse mellem rattets vinkel og hjulenes vinkel, når motoren startes og slukkes, og/eller anvendelse af køretøjets elektroniske grænseflade.	a) Fejlindikatorlampen for elektronisk servostyring giver signal om en given fejl i systemet.		X	
		b) Uoverensstemmelse mellem rattets vinkel og hjulenes vinkel. Styreevne påvirkes.		X	X

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
		c) Servoforstærkning virker ikke.		X	
		d) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade.		X	
3. UDSYN					
3.1. Synsfelt	Visuel inspektion fra førersædet.	Hindring inden for førerens synsfelt, som i væsentlig grad påvirker dennes udsyn foran eller til siderne (uden for området, der rengøres af forrudeviskere).  Udsynet hæmmes inden for området, der rengøres af forrudeviskere, eller udvendige spejle er ikke synlige.	X	X	
3.2. Rudernes tilstand	Visuel inspektion.	a) Revnet eller misfarvet rude eller gennemsigtigt panel (hvis tilladt) (uden for området, der rengøres af forrudeviskere).  Udsynet hæmmes inden for området, der rengøres af forrudeviskere, eller udvendige spejle er ikke synlige.	X	X	
		b) Rude eller gennemsigtigt panel (herunder reflekterende eller farvet folie), som ikke opfylder specifikationerne i kravene <sup>1</sup> (uden for området, der rengøres af forrudeviskere).  Udsynet hæmmes inden for området, der rengøres af forrudeviskere, eller udvendige spejle ikke synlige.	X	X	
		c) Rude eller gennemsigtigt panel i uacceptabel stand.  Udsynet hæmmes i høj grad inden for området, der rengøres af forrudeviskere.		X	X
3.3. Førerspejle eller spejlanordninger	Visuel inspektion.	a) Spejl eller anordning mangler eller er ikke monteret i henhold til kravene <sup>1</sup> . (mindst to førerspejle står til rådighed).  Færre end to førerspejle står til rådighed.		X	
				X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
		b) Spejl eller anordning lettere beskadiget eller sidder løst.  Spejl eller anordning virker ikke, er svært beskadiget, sidder løst eller er utilstrækkeligt fastgjort.	X	X	
		c) Nødvendigt synsfelt ikke dækket.		X	
3.4. Forrhudevaskere	Visuel inspektion og aktivering.	a) Viskere fungerer ikke eller mangler eller er ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .		X	
		b) Viskerblad defekt.  Viskerblad mangler eller er tydeligvis defekt.	X	X	
3.5. Forrhudevaskere	Visuel inspektion og aktivering.	Vaskere virker ikke tilfredsstillende (manglende sprinklervæske, men pumpen virker; eller sprinklerdyser ikke korrekt indstillet).  Vaskere virker ikke.	X	X	
3.6. Afdugningsanlæg (X) <sup>2</sup>	Visuel inspektion og aktivering.	Anlæg virker ikke eller er tydeligvis defekt.	X		
4. LYGTER, LYSSIGNALER, REFLEKSANORDNINGER OG ELEKTRISK UDSTYR					
4.1. Forlygter					
4.1.1. Tilstand og virkemåde	Visuel inspektion og aktivering.	a) Lygte/lyskilde defekt eller mangler (ved flere lygter/lyskilder: for LED: op til 1/3 virker ikke). Ved enkelt lygte/lyskilde: for LED: udsyn påvirkes i alvorlig grad.	X	X	
		b) Lygte (parabol og glas) lidt defekt. Lygte (parabol og glas) svært defekte eller mangler.	X	X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
		c) Lygte ikke forsvarligt fastgjort.		X	
4.1.2. Indstilling	Undersøg hver forlygtes horisontale lysstråle ved nærlys ved hjælp af et lygteindstillingsapparat eller en skærm eller ved anvendelse af køretøjets elektroniske grænseflade.	a) Forlygtes lysstråle overholder ikke de fastsatte grænseværdier i kravene <sup>1</sup> .		X	
		b) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade.		X	
4.1.3. Afbrydere	Visuel inspektion og aktivering eller anvendelse af køretøjets elektroniske grænseflade.	a) Afbryder virker ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> (antal forlygter, der tænder samtidig). Forlygternes maksimalt tilladte lysstyrke overskrides.	X		
		b) Betjeningsanordnings funktion forringet.		X	
		c) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade.		X	
4.1.4. Opfyldelse af kravene <sup>1</sup>	Visuel inspektion og aktivering.	a) Lygte, farven af det udsendte lys, position, lysstyrke eller markering ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .		X	
		b) Produkter på glasset eller lyskilden, som tydeligvis mindsker lysstyrken eller ændrer farven af det udsendte lys.		X	
		c) Lyskilde og lygte passer ikke sammen.		X	
4.1.5. Indstillings-anordning (hvis påbudt)	Visuel inspektion og aktivering eller anvendelse af køretøjets elektroniske grænseflade.	a) Anordning virker ikke.		X	
		b) Manuel anordning kan ikke betjenes fra førersædet.		X	
		c) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade.		X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
4.1.6. Forlygteviskere (hvis påbudt)	Visuel inspektion og aktivering, hvis muligt.	Anordning virker ikke. For gasudladningslamper.	X	X	
4.2. Positionslygter for og bag, sidemarkeringslygter, endemarkeringslygter og dagslyslamper					
4.2.1. Tilstand og virkemåde	Visuel inspektion og aktivering.	a) Lyskilde defekt.		X	
		b) Glas defekt.		X	
		c) Lygte ikke forsvarligt fastgjort. Meget alvorlig risiko for, at den falder af.	X	X	
4.2.2. Afbrydere	Visuel inspektion og aktivering.	a) Afbryder virker ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> . Baglygter samt sidemarkeringslygter kan afbrydes, når forlygter er tændt.		X	X
		b) Betjeningsanordnings funktion forringet.		X	
4.2.3. Opfyldelse af kravene <sup>1</sup> .	Visuel inspektion og aktivering.	a) Lygte, farven af det udsendte lys, position, lysstyrke eller markering ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> . Rødt lys fremad eller hvidt lys bagud; stærkt reduceret lysstyrke.	X	X	
		b) Produkter på glasset eller lyskilden, som mindsker lysstyrken eller ændrer farven af det udsendte lys. Rødt lys fremad eller hvidt lys bagud; stærkt reduceret lysstyrke.	X	X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
4.3. Stoplygter					
4.3.1. Tilstand og virkemåde	Visuel inspektion og aktivering.	a) Lyskilde defekt (arrangementer med flere LED-lyskilder: op til 1/3 virker ikke). Ved en enkelt lyskilde: for LED: færre end 2/3 virker. Ingen lyskilde fungerer.	X	X	X
		b) Lettere defekt glas (ingen indvirkning på lys, der udsendes). Stærkt defekt glas (det udsendte lys påvirkes).	X	X	
		c) Lygte ikke forsvarligt fastgjort. Meget alvorlig risiko for, at den falder af.	X	X	
4.3.2. Afbrydere	Visuel inspektion og aktivering eller anvendelse af køretøjets elektroniske grænseflade.	a) Afbryder virker ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> . Forsinket tænding. Virker slet ikke.	X	X	X
		b) Betjeningsanordnings funktion forringet.		X	
		c) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade.		X	
		d) Katastrofebremselyset fungerer ikke eller fungerer ikke korrekt.		X	
4.3.3. Opfyldelse af kravene <sup>1</sup> .	Visuel inspektion og aktivering.	Lygte, farven af det udsendte lys, position, lysstyrke eller markering ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> . Hvidt lys bagud; stærkt reduceret lysstyrke.	X	X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
4.4. Retningsviserblinklygter og havariblink					
4.4.1. Tilstand og virkemåde	Visuel inspektion og aktivering.	a) Lyskilde defekt (arrangementer med flere LED-lyskilder: op til 1/3 virker ikke). Ved en enkelt lyskilde: for LED: færre end 2/3 virker.	X	X	
		b) Lettere defekt glas (det udsendte lys påvirkes ikke). Stærkt defekt glas (det udsendte lys påvirkes).	X	X	
		c) Lygte ikke forsvarligt fastgjort. Meget alvorlig risiko for, at den falder af.	X	X	
4.4.2. Afbrydere	Visuel inspektion og aktivering.	Afbryder virker ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> . Virker ikke.	X	X	
4.4.3. Opfyldelse af kravene <sup>1</sup>	Visuel inspektion og aktivering.	Lygte, farven af det udsendte lys, position, lysstyrke eller markering ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .		X	
4.4.4. Blinkfrekvens	Visuel inspektion og aktivering.	Blinkfrekvens ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> (frekvensen afviger mere end 25 %).	X		
4.5. Tågelygter for og bag					
4.5.1. Tilstand og virkemåde	Visuel inspektion og aktivering.	a) Lyskilde defekt (ved flere LED-lyskilder: op til 1/3 virker ikke). Ved en enkelt lyskilde: for LED: færre end 2/3 virker.	X	X	
		b) Lettere defekt glas (det udsendte lys påvirkes ikke). Stærkt defekt glas (det udsendte lys påvirkes).	X	X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
		c) Lygte ikke forsvarligt fastgjort. Meget alvorlig risiko for, at den falder af eller blænder modkørende trafik.	X	X	
4.5.2 Indstilling (X) <sup>2</sup>	Ved aktivering og brug af lygteindstillingsapparat.	Tågeforlygtes horisontale indstilling forkert, når lysstrålen har en afskæringslinje (afskæringslinje for lav). Afskæringslinje højere end for nærlysgyter.	X	X	
4.5.3. Afbrydere	Visuel inspektion og aktivering.	Afbryder virker ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> . Virker ikke.	X	X	
4.5.4. Opfyldelse af kravene <sup>1</sup>	Visuel inspektion og aktivering.	a) Lygte, farven af det udsendte lys, position, lysstyrke eller markering ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .		X	
		b) System virker ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .		X	
4.6. Baklygter					
4.6.1. Tilstand og virkemåde	Visuel inspektion og aktivering.	a) Lyskilde defekt.	X		
		b) Glas defekt.	X		
		c) Lygte ikke forsvarligt fastgjort. Meget alvorlig risiko for, at den falder af.	X	X	
4.6.2. Opfyldelse af kravene <sup>1</sup>	Visuel inspektion og aktivering.	a) Lygte, farven af det udsendte lys, position, lysstyrke eller markering ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .		X	
		b) System virker ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .		X	



Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
4.6.3. Afbrydere	Visuel inspektion og aktivering.	Afbryder virker ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> . Baklygte kan tændes, uden at køretøjet er sat i bakgear.	X	X	
4.7. Bagnummerpladelygte					
4.7.1. Tilstand og virkemåde	Visuel inspektion og aktivering.	a) Lygte kaster lys direkte bagud eller afgiver hvidt lys bagud.	X		
		b) Lyskilde defekt. (Arrangementer med flere lyskilder). Lyskilde defekt. (Arrangementer med en enkelt lyskilde).	X	X	
		c) Lygte ikke forsvarligt fastgjort. Meget alvorlig risiko for, at den falder af.	X	X	
4.7.2. Opfyldelse af kravene <sup>1</sup>	Visuel inspektion og aktivering.	System virker ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .	X		
4.8. Refleksanordninger, (retroreflekterende) synlighedsmærkninger og markeringsplader bag					
4.8.1. Tilstand	Visuel inspektion.	a) Reflekterende udstyr defekt eller beskadiget. Refleksvirkningen påvirkes.	X	X	
		b) Refleks ikke forsvarligt fastgjort. Kan forventes at falde af.	X	X	
4.8.2. Opfyldelse af kravene <sup>1</sup>	Visuel inspektion.	Anordning, reflekteret farve eller position ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> . Manglende eller reflekterende rød farve fremad eller hvid farve bagud.	X	X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
4.9. Påkrævede signallamper for belysningsudstyr					
4.9.1. Tilstand og virkemåde	Visuel inspektion og aktivering.	Virker ikke. Virker ikke for fjernlyslygte eller tågebaglygte.	X	X	
4.9.2. Opfyldelse af kravene <sup>1</sup>	Visuel inspektion og aktivering.	Ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .	X		
4.10. Elektriske forbindelser mellem det trækkende køretøj og påhængskøretøj eller sættevogn	Visuel inspektion. Undersøg om muligt forbindelsens elektriske gennemgang.	a) Faste dele ikke forsvarligt fastgjort. Løs stikkontakt.	X	X	
		b) Beskadiget eller forringet isolering. Kan forventes at forårsage en kortslutning.	X	X	
		c) Påhængskøretøjs eller trækkende køretøjs elektriske forbindelser virker ikke korrekt. Påhængskøretøjets stoplys virker slet ikke.		X	X
4.11. Ledningsnet	Visuel inspektion, når køretøjet står over en grav eller på en lift, herunder også inde i motorrumme (hvis relevant).	a) Ledningsnet utilstrækkeligt eller uforsvarligt fastgjort. Fastgørelsesdele sidder løst, berører skarpe kanter, konnektorer kan forventes at blive afbrudt. Ledningsnet kan forventes at berøre varme dele, roterende dele eller stel, konnektorer kan forventes at blive afbrudt (relevante dele til bremses og styreapparat).	X	X	X
		b) Ledningsnet i lettere forringet tilstand. Ledningsnet i stærkt forringet tilstand. Ledningsnet i ekstremt forringet tilstand (relevante dele til bremses og styreapparat).	X	X	X

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
		c) Beskadiget eller forringet isolering. Kan forventes at forårsage en kortslutning. Overhængende risiko for brand og gnistdannelse.	X	X	X
4.12. Ikkeobligatoriske lygter og refleksanordninger (X) <sup>2</sup>	Visuel inspektion og aktivering.	a) En lygte/refleksanordning monteret i strid med kravene <sup>1</sup> . Udsender/reflekterer rødt lys fremad eller hvidt lys bagud.	X	X	
		b) Lygtefunktion ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> . Antallet af forlygter, som virker samtidig, gør, at den tilladte lysstyrke overskrides; udsender rødt lys fremad eller hvidt lys bagud.	X	X	
		c) Lygte/refleksanordning ikke forsvarligt fastgjort. Meget alvorlig risiko for, at den falder af.	X	X	
4.13. Batteri(er)	Visuel inspektion.	a) Utilstrækkeligt fastgjort. Ikke korrekt fastgjort. Kan forventes at forårsage en kortslutning.	X	X	
		b) Udsivning. Udslip af farlige stoffer.	X	X	
		c) Afbryder defekt (hvis påbudt).		X	
		d) Sikringer defekte (hvis påbudt).		X	
		e) Utilstrækkelig ventilation (hvis påbudt).		X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler			
			Mindre	Væsentlige	Farlige	
5. AKSLER, HJUL, DÆK OG AFFJEDRING						
5.1. Aksler						
5.1.1. Aksler	Visuel inspektion, når køretøjet står over en grav eller på en lift. Hjulsørsmåler kan anvendes og anbefales for køretøjer med en maksimal totalvægt på over 3,5 ton.	a) Brud på eller krum aksel.			X	
		b) Utilstrækkelig fastgørelse til køretøjet. Stabiliteten forringes; funktionsduelighed påvirkes. For stor bevægelse i forhold til anordningerne.		X		X
		c) Uforsvarlig ændring <sup>3</sup> . Stabiliteten påvirkes, funktionsduelighed påvirkes, utilstrækkelig afstand til andre køretøjsdele eller kørebanen.		X		X
5.1.2. Stubaksler	Visuel inspektion, når køretøjet står over en grav eller på en lift. Hjulsørsmåler kan anvendes og anbefales for køretøjer med en maksimal totalvægt på over 3,5 ton. Påvirk hvert hjul med en lodret eller vandret kraft og bemærk, hvor stor bevægelsen mellem akselstang og stubaksel er.	a) Brud på stubaksel.			X	
		b) For stort slid på drejetap og/eller bøsninger. Kan forventes at ville løsnes; retningsstabilitet påvirkes.		X		X
		c) For stor bevægelse mellem stubaksel og akselstang. Kan forventes at ville løsnes; retningsstabilitet påvirkes.		X		X
		d) Stubakseltap sidder løst på akslen. Kan forventes at ville løsnes; retningsstabilitet påvirkes.		X		X
5.1.3. Hjullege	Visuel inspektion, når køretøjet står over en grav eller på en lift. Hjulsørsmåler kan anvendes og anbefales for køretøjer med en maksimal totalvægt på over 3,5 ton. Vug hjulet eller påvirk hvert hjul med en vandret kraft og bemærk, hvor meget hjulet løftes i forhold til stubakslen.	a) For stort slør i et hulleje. Retningsstabilitet påvirkes; fare for sammenbrud.		X		X
		b) Hulleje for stramt eller blokeret. Fare for overophedning; fare for sammenbrud.		X		X

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
5.2. Hjul og dæk					
5.2.1. Hjulnav	Visuel inspektion.	a) Hjulmøtrikker eller -bolte mangler eller sidder løst. Fastgørelsesdel mangler eller er løs i en sådan grad, at trafiksikkerheden påvirkes i meget alvorlig grad.		X	X
		b) Nav slidt eller beskadiget. Nav slidt eller beskadiget på en sådan måde, at en forsvarlig fastgørelse af hjul er påvirket.		X	X
5.2.2. Hjul	Visuel inspektion af begge sider af hvert hjul, når køretøjet står over en grav eller på en lift.	a) Ethvert brud eller enhver svejsedefekt.			X
		b) Ringe til fastgørelse af dæk ikke korrekt monteret. Kan forventes at ville falde af.		X	X
		c) Hjul meget skævt eller slidt. En forsvarlig fastgørelse til navet påvirkes; en forsvarlig fastgørelse af dæk påvirkes.		X	X
		d) Hjulstørrelse, teknisk udformning, kompatibilitet eller hjultype ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> og påvirker trafiksikkerheden.		X	
5.2.3. Dæk	Visuel inspektion af hele dækket ved enten at rotere hjulet, når det er fri fra jorden, og køretøjet står over en grav eller på en lift, eller ved at rulle køretøjet baglæns og forlæns over en grav.	a) Dækstørrelse, belastningsevne, godkendelsesmærke eller hastighedsindeks ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> og påvirker trafiksikkerheden. Utilstrækkelig belastningsevne eller hastighedsindeks i forhold til den faktiske brug; dæk berører andre faste køretøjsdele, og påvirker derved trafiksikkerheden.		X	X
		b) Dæk på samme aksel eller på tvillingehjul har forskellig størrelse.		X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
		c) Dæk på samme aksel er af forskellig type (radialdæk/diagonaldæk).		X	
		d) Enhver alvorlig beskadigelse eller flænge i dæk. Tråd synlig eller beskadiget.		X	X
		e) Dækkets slidindikator bliver synlig. Dækmønsterdybde ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .		X	X
		f) Dæk gnider mod andre komponenter (fleksible afskærmningsanordninger). Dæk gnider mod andre komponenter (trafiksikkerheden påvirkes ikke)	X	X	
		g) Regummierede dæk ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> . Trådbeskyttelseslaget påvirkes.		X	X
		h) Anordning til kontrol af dæktryk virker ikke korrekt eller dækket er tydeligvis utilstrækkeligt oppumpet. Virker tydeligvis ikke.	X	X	
5.3. Affjedring					
5.3.1. Fjedre og stabilisator	Visuel inspektion, når køretøjet står over en grav eller på en lift. Hjulslørmåler kan anvendes og anbefales for køretøjer med en maksimal totalvægt på over 3,5 ton.	a) Utilstrækkelig fastgørelse af fjedre til chassis eller aksel. Relativ bevægelse er synlig; fastgørelsesdelene sidder løst i meget alvorlig grad.		X	X
		b) Fjederkomponent er beskadiget eller har brud. Hovedfjeder (bladfjeder) eller ekstra bladfjedre påvirkes i meget alvorlig grad.		X	X

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
		c) Fjeder mangler. Hovedfjeder (bladfjeder) eller ekstra bladfjedre påvirkes i meget alvorlig grad.		X	X
		d) Uforsvarlig ændring <sup>3</sup> . Utilstrækkelig afstand til køretøjets øvrige dele; fjedersystem virker ikke.		X	X
5.3.2. Støddæmpere	Visuel inspektion, når køretøjet står over en grav eller på en lift, eller ved hjælp af specialudstyr (hvis tilgængeligt).	a) Utilstrækkelig fastgørelse af støddæmpere til chassis eller aksel. Støddæmper sidder løst.	X	X	
		b) Beskadiget støddæmper med tegn på alvorlig utæthed eller defekt.		X	
5.3.2.1. Funktionalitetstest af dæmpning(X) <sup>2</sup>	Anvend specialudstyr og sammenlign forskelle mellem højre og venstre	a) Betydelig forskel mellem højre og venstre.		X	
		b) Oplyste minimumsværdier overholdes ikke.		X	
5.3.3. Torsionsrør, radiusarme, bærearmer og affjedringsarme	Visuel inspektion, når køretøjet står over en grav eller på en lift. Hjulslørmåler kan anvendes og anbefales for køretøjer med en maksimal totalvægt på over 3,5 ton.	a) Utilstrækkelig fastgørelse af komponent til chassis eller aksel. Kan forventes at ville løsnes; retningsstabilitet påvirkes.		X	X
		b) Komponent med beskadigelse eller kraftig tæring. Komponentens stabilitet påvirkes, eller komponenten har brud.		X	X
		c) Uforsvarlig ændring <sup>3</sup> . Utilstrækkelig afstand til køretøjets øvrige dele; system virker ikke.		X	X

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
5.3.4. Affjedningsled	Visuel inspektion, når køretøjet står over en grav eller på en lift. Hjulslørmåler kan anvendes og anbefales for køretøjer med en maksimal totalvægt på over 3,5 ton.	a) For stort slid i drejetap og/eller bøsninger eller i affjedningsled. Kan forventes at ville løsnes; retningsstabilitet påvirkes.		X	X
		b) Støvhætte er i alvorligt forringet tilstand. Støvhætte mangler eller har brud.	X	X	
5.3.5. Luftaffjedring	Visuel inspektion.	a) Anordning virker ikke.			X
		b) Komponent beskadiget, ændret eller forringet på en måde, som ville påvirke anordningens funktion negativt. Systemets funktionsduelighed påvirkes i alvorlig grad.		X	X
		c) Hørlig udsivning i anordning.		X	

## 6. CHASSIS OG DELE FASTGJORT TIL CHASSIS

### 6.1. Chassis eller ramme og dertil fastgjorte dele

6.1.1. Almindelig tilstand	Visuel inspektion, når køretøjet står over en grav eller på en lift.	a) Et mindre brud på eller deformation af en side eller travers. Et alvorligt brud på eller deformation af en side eller travers.		X	X
		b) Utilstrækkelig fastgørelse af forstærkningsplader eller befæstninger. Flertallet af befæstningerne løse; dele er ikke tilstrækkeligt solide.		X	X
		c) For kraftig tæring, som påvirker samlingernes styrke. Dele er ikke tilstrækkeligt solide.		X	X



Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
6.1.2. Udstødningsrør og lyddæmpere	Visuel inspektion, når køretøjet står over en grav eller på en lift.	a) Utilstrækkeligt fastgjort eller utæt udstødnings-system.		X	
		b) Dampe trænger ind i førerkabine eller passagerkabine. Fare for ombordværende personer.		X	X
6.1.3. Brændstoftank og -rør (herunder brændstoftank til opvarmning og rør)	Visuel inspektion, når køretøjet står over en grav eller på en lift. Anvend apparat til lækagedetektering, når det drejer sig om LPG/CNG/LNG-systemer.	a) Utilstrækkeligt fastgjort tank eller rør, hvilket medfører særlig brandfare.			X
		b) Brændstoflækage eller tankdæksel mangler eller er defekt. Brandfare; For stort udslip af farlige stoffer.		X	X
		c) Slidte rør. Beskadigede rør.	X	X	
		d) Stophane (hvis påbudt) virker ikke korrekt.		X	
		e) Brandrisiko pga.: — brændstoflækage — brændstoftank eller udstødning ikke korrekt afskærmet — motorrummets tilstand.			X
		f) LPG/CNG/LNG-system eller brintsystem ikke i overensstemmelse med kravene, en del af systemet defekt <sup>1</sup> .			X
6.1.4. Kofangere, sidebeskyttelse og underkøringsværn	Visuel inspektion.	a) Løshed eller beskadigelse kan forventes at forårsage skade ved (let) kontakt. Dele kan forventes at falde af; funktionsduelighed påvirkes i høj grad.		X	X
		b) Anordning tydeligvis ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .		X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
6.1.5. Fastgørelsesanordning til reservehjul (hvis monteret)	Visuel inspektion.	a) Anordning ikke i korrekt stand.	X		
		b) Anordning har brud eller er utilstrækkeligt fastgjort.		X	
		c) Reservehjul ikke forsvarligt fastgjort. Meget alvorlig risiko for, at det falder af.		X	X
6.1.6. Mekanisk tilkobling og trækanordning	Visuel inspektion for slid og korrekt funktion med særlig vægt på monteret sikkerhedsudstyr og/eller brug af måleapparat.	a) Komponent beskadiget, defekt eller revnet (hvis den ikke er i brug). Komponent beskadiget, defekt eller revnet (hvis den er i brug).		X	X
		b) For kraftigt slid i komponent. Overskrider opslidningsgrænse.		X	X
		c) Fastgørelse defekt. Enhver løs fastgørelsesdel med meget alvorlig risiko for at falde af.		X	X
		d) Sikkerhedsudstyr mangler eller virker ikke korrekt.		X	
		e) Koblingsindikator virker ikke.		X	
		f) Skjuler nummerplade eller lygte (når anordningerne ikke er i brug). Nummerplade ulæselig (når anordningerne ikke er i brug).	X	X	
		g) Uforsvarlig ændring <sup>3</sup> (sekundære dele). Uforsvarlig ændring <sup>3</sup> (primære dele).		X	X
		h) Kobling for svag.		X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
6.1.7. Transmission	Visuel inspektion.	a) Løse eller manglende sikringsbolte. Løse eller manglende sikringsbolte i et sådant omfang, at det bringer trafiksikkerheden alvorligt i fare.		X	X
		b) For kraftigt slid i aksellejer. Meget alvorlig risiko for, at de løsnes eller revner.		X	X
		c) For kraftigt slid i kardanled eller drivkæder/-remme. Meget alvorlig risiko for, at de løsnes eller revner.		X	X
		d) Forbindesslanger i forringet tilstand. Meget alvorlig risiko for, at de løsnes eller revner.		X	X
		e) Beskadiget eller bøjet aksel.		X	
		f) Lejehus har brud eller er utilstrækkeligt fastgjort. Meget alvorlig risiko for, at det løsnes eller revner.		X	X
		g) Støvhætte er i alvorligt forringet tilstand. Støvhætte mangler eller har brud.	X	X	
		h) Ulovlig ændring af drivlinjen.		X	
6.1.8. Motorophæng	Visuel inspektion, ikke nødvendigvis over en grav eller på en lift.	Ophæng i forringet stand, tydeligvis beskadiget i alvorlig grad. Ophæng sidder løst eller har brud.		X	X
6.1.9. Motorydelse (X) <sup>2</sup>	Visuel inspektion og/eller anvendelse af den elektroniske grænseflade.	a) Betjeningsanordning ændret, hvilket påvirker sikkerheden og/eller miljøet.		X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
		b) Ændring af motor, der påvirker sikkerheden og/eller miljøet.			X
6.2. Kabine og karrosseri					
6.2.1. Tilstand	Visuel inspektion.	a) Løst eller beskadiget panel eller del kan forventes at forårsage skade. Kan forventes at falde af.		X	X
		b) Utilstrækkeligt fastgjort karrosseristolpe. Stabiliteten påvirkes.		X	X
		c) Mulighed for indsvivning af dampe fra motor eller udstødning. Fare for ombordværende personer.		X	X
		d) Uforsvarlig ændring <sup>3</sup> . Utilstrækkelig afstand til roterende eller bevægelige dele og kørebanen		X	X
6.2.2. Fastgørelse	Visuel inspektion over en grav eller på en lift.	a) Karosseri eller kabine utilstrækkeligt fastgjort. Stabiliteten påvirkes.		X	X
		b) Karosseri/kabine tydeligvis ikke placeret lige på chassiset.		X	
		c) Utilstrækkelig eller manglende fastgørelse af karosseri/kabine på chassis eller travers, og om den er symmetrisk. Utilstrækkelig eller manglende fastgørelse af karosseri/kabine på chassis eller travers i en sådan grad, at det bringer trafiksikkerheden meget alvorligt i fare.		X	X
		d) For kraftig tæring ved fastgørelsespunkter på selv bærende karosseri. Stabiliteten påvirkes.		X	X

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
6.2.3. Døre og dørlåse	Visuel inspektion.	a) Dør vil ikke åbne eller lukke korrekt.		X	
		b) Dør kan forventes at åbne utilsigtet eller vil ikke forblive lukket. (skydedøre). Dør kan forventes at åbne utilsigtet eller vil ikke forblive lukket (døre på hængsler).		X	X
		c) Døre, hængsler, låse eller dørstolper er i en forringet tilstand. Døre, hængsler, låse eller dørstolper mangler eller sidder løst.	X	X	
6.2.4. Gulv	Visuel inspektion over en grav eller på en lift.	Gulv utilstrækkeligt fastgjort eller i alvorligt forringet tilstand. Ikke tilstrækkeligt stabilt.		X	X
6.2.5. Førersæde	Visuel inspektion.	a) Sæde med defekt struktur. Løst sæde.		X	X
		b) Justeringsanordning fungerer ikke korrekt. Sædet sidder løst, eller ryglænet kan ikke fastspændes.		X	X
6.2.6. Andre sæder	Visuel inspektion.	a) Sæder i defekt tilstand eller utilstrækkeligt fastgjort (sekundære dele). Sæder i defekt tilstand eller utilstrækkeligt fastgjort (hoveddele).	X	X	
		b) Sæder ikke monteret i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> . Tilladt antal sæder overskredet; placering ikke i overensstemmelse med godkendelse.	X	X	
6.2.7. Betjeningsanordninger	Visuel inspektion og aktivering.	Betjeningsanordning, der er nødvendig, for at køretøjet kan køre sikkert, virker ikke korrekt. Driftens sikkerhed påvirkes.		X	X

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
6.2.8. Trinbræt	Visuel inspektion.	a) Trin eller trinbøjle utilstrækkeligt fastgjort. Utilstrækkelig stabilitet.	X	X	
		b) Trin eller bøjle i en tilstand, der kan forventes at forårsage skade på brugerne.		X	
6.2.9. Andet indvendigt og udvendigt tilbehør og udstyr.	Visuel inspektion.	a) Fastgørelse af andet tilbehør eller udstyr defekt.		X	
		b) Andet tilbehør eller udstyr ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> . Monterede dele kan forventes at forvolde personskader; driftens sikkerhed påvirkes.	X	X	
		c) Udsivning fra hydraulisk udstyr. Omfattende udslip af farlige stoffer.	X	X	
6.2.10. Skærme, afskærmningsanordninger	Visuel inspektion.	a) Manger, er løse eller kraftigt tærede. Kan forventes at forvolde personskader; kan forventes at falde af.	X	X	
		b) Utilstrækkelig afstand til hjul (afskærmningsanordninger). Utilstrækkelig afstand til hjul (stænklapper).	X	X	
		c) Ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> . Utilstrækkelig dækning af slidbanemønstre.	X	X	
6.2.11. Støtteben	Visuel inspektion.	a) Mangler, er løse eller kraftigt tærede.		X	
		b) Ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .		X	
		c) Risikerer at folde sig ud, når køretøjet bevæger sig.			X

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
6.2.12. Håndgreb og fodstøtter	Visuel inspektion.	a) Mangler, er løse eller kraftigt tærede.		X	
		b) Ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .		X	
7. FORSKELLIGT Udstyr					
7.1. Sikkerhedsseler/lukkeanordninger og fastholdelsesanordninger					
7.1.1. Montering af sikkerhedsseler/lukkeanordninger	Visuel inspektion.	a) Forankringspunkt i alvorligt forringet tilstand. Stabiliteten påvirkes.		X	X
		b) Forankringspunkt løst.		X	
7.1.2. Sikkerhedsseler/lukkeanordningers tilstand	Visuel inspektion og aktivering.	a) Påbudt sikkerhedssele mangler eller er ikke monteret.		X	
		b) Sikkerhedssele beskadiget. Tegn på snit eller overbelastning.	X	X	
		c) Sikkerhedssele ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .		X	
		d) Lukkeanordning på sikkerhedssele beskadiget eller fungerer ikke korrekt.		X	
		e) Retraktor på sikkerhedssele beskadiget eller fungerer ikke korrekt.		X	
7.1.3. Kraftbegrænser på sikkerhedssele	Visuel inspektion og/eller anvendelse af den elektroniske grænseflade.	a) Kraftbegrænser mangler tydeligvis eller er uegnet til køretøjet.		X	
		b) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade.		X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
7.1.4. Selestrammere til sikkerhedsseleer	Visuel inspektion og/eller anvendelse af den elektroniske grænseflade.	a) Selestrammer mangler tydeligvis eller er uegnet til køretøjet.		X	
		b) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade.		X	
7.1.5. Airbag	Visuel inspektion og/eller anvendelse af den elektroniske grænseflade.	a) Airbag mangler tydeligvis eller er uegnet til køretøjet.		X	
		b) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade.		X	
		c) Airbag virker tydeligvis ikke.		X	
7.1.6. SRS-systemer	Visuel inspektion af fejlindikatorlampen og/eller anvendelse af den elektroniske grænseflade.	a) Fejlindikatorlampen for SRS giver signal om en given fejl i systemet.		X	
		b) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade.		X	
7.2. Ildslukker (X) <sup>2</sup>	Visuel inspektion.	a) Mangler.		X	
		b) Ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> . Hvis påbudt (f.eks. taxier, busser, rutebiler osv.).	X	X	
7.3. Låse og tyverisikringsanordning	Visuel inspektion og aktivering.	a) Anordning forhindrer ikke, at køretøjet kan køre.	X		
		b) Defekt. Låser eller blokerer utilsigtet.		X	X
7.4. Advarselstrekant (hvis påbudt) (X) <sup>2</sup>	Visuel inspektion.	a) Mangler eller mangelfuld.	X		
		b) Ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .	X		



Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
7.5. Førstehjælpkasse (hvis påbudt) (X) <sup>2</sup>	Visuel inspektion.	Mangler, mangelfuld eller ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .	X		
7.6. Stopklodser (hvis påbudt) (X) <sup>2</sup>	Visuel inspektion.	Mangler eller er ikke i god stand, utilstrækkelig stabilitet eller dimension.		X	
7.7. Lydsignalapparat	Visuel inspektion og aktivering.	a) Virker ikke korrekt. Virker slet ikke.	X	X	
		b) Betjeningsanordning utilstrækkeligt fastgjort.	X		
		c) Ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> . Lydsignalet kan forventes at blive forvekslet med officielle sirener.	X	X	
7.8. Hastighedsmåler (speedometer)	Visuel inspektion eller aktivering under testkørsel på vej eller elektronisk kontrol.	a) Monteret i strid med kravene <sup>1</sup> . Mangler(hvis påbudt).	X	X	
		b) Funktionsduelighed påvirkes. Fungerer overhovedet ikke.	X	X	
		c) Kan ikke oplyses tilstrækkeligt. Kan slet ikke oplyses.	X	X	
7.9. Fartskriver (hvis monteret/påbudt)	Visuel inspektion.	a) Monteret i strid med kravene <sup>1</sup> .		X	
		b) Virker ikke.		X	
		c) Plombering brudt eller mangler.		X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
		d) Kalibreringsplade mangler, er ulæselig eller ugyldig.		X	
		e) Tydelig manipulation.		X	
		f) Dækstørrelse ikke i overensstemmelse med kalibreringsparametrene.		X	
7.10. Hastighedsbegrænsende anordning (hvis monteret/påbudt)	Visuel inspektion og aktivering, hvis anordningen forefindes.	a) Monteret i strid med kravene <sup>1</sup> .		X	
		b) Virker tydeligvis ikke.		X	
		c) Ukorrekt fastsat hastighed (hvis dette kontrolleres).		X	
		d) Plombering brudt eller mangler.		X	
		e) Plade mangler eller er ulæselig.		X	
		f) Dækstørrelse ikke i overensstemmelse med kalibreringsparametrene.		X	
7.11. Kilometertæller hvis forefindes(X) <sup>2</sup>	Visuel inspektion og/eller anvendelse af den elektroniske grænseflade.	a) Tydelig manipulation (snyd) for at reducere eller give et forkert billede af køretøjets kilometerstand.		X	
		b) Virker tydeligvis ikke.		X	
7.12. Elektronisk stabilitetskontrol (ESC) hvis monteret/påbudt	Visuel inspektion og/eller anvendelse af den elektroniske grænseflade.	a) Hjulhastighedssensorer mangler eller er beskadigede.		X	
		b) Ledningsnet beskadiget.		X	
		c) Andre komponenter mangler eller er beskadigede.		X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
		d) Afbryder beskadiget eller fungerer ikke korrekt.		X	
		e) Fejlindikatorlampen for ESC giver signal om en given fejl i systemet.		X	
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade.		X	
8. GENER					
8.1. Støj					
8.1.1. Støjdæmpningssystem	Subjektiv vurdering (medmindre inspektøren vurderer, at støjniveauet kan være for højt, og der i dette tilfælde foretages en støjtest af et stationært køretøj ved hjælp af en støjmåler).	a) Støjniveau overskrider de tilladte grænser i kravene <sup>1</sup> .		X	
		b) En del af støjdæmpningssystemet sidder løst, er beskadiget, ukorrekt monteret, mangler eller er tydeligvis ændret på en måde, som ville påvirke støjniveauet negativt. Meget alvorlig risiko for, at den falder af.		X	X
8.2. Udstødning					
8.2.1. Udstødning fra motor med styret tænding					
8.2.1.1. Emissionskontroludstyr	Visuel inspektion.	a) Emissionskontroludstyr monteret af fabrikanten mangler, er ændret eller er tydeligvis defekt.		X	
		b) Utæthed, som ville påvirke emissionsmåling.		X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
8.2.1.2. Emission af forurenende luftarter	<p>— For køretøjer op til emissionsklasse Euro 5 og Euro V (7): måling ved hjælp af en udstødningsgasanalysator i overensstemmelse med kravene<sup>1</sup> eller aflæsning af egendiagnosesystemet. Prøvning ved udstødningsrøret skal altid være standardmetoden til måling af udstødningsemissioner. På baggrund af en overensstemmelsesvurdering og under hensyntagen til den relevante typegodkendelseslovgivning kan medlemsstater tillade anvendelsen af egendiagnosesystemer i overensstemmelse med fabrikantens anbefalinger og andre krav.</p> <p>— For køretøjer op til emissionsklasse Euro 6 og Euro VI (8): måling ved hjælp af en udstødningsgasanalysator i overensstemmelse med kravene<sup>1</sup> eller aflæsning af egendiagnosesystemet i overensstemmelse med fabrikantens anvisninger og andre krav<sup>1</sup>. Målinger gælder ikke for totaktsmotorer.</p>	a) Enten overstiger emissionen af forurenende luftarter de specifikke niveauer, som fabrikanten har angivet,		X	
		b) Eller, såfremt denne oplysning ikke foreligger, overstiger CO-emissionen, i) for køretøjer, der ikke har et avanceret emissionskontrollsystem, — 4,5 %, eller — 3,5 % i henhold til tidspunktet for første registrering eller ibrugtagning som angivet i kravene <sup>1</sup> . ii) for køretøjer, der har et avanceret emissionskontrollsystem, — med motoren i tomgang: 0,5 % — ved høj tomgangshastighed: 0,3 % eller — med motoren i tomgang: 0,3 % (7) — ved høj tomgangshastighed: 0,2 % i henhold til tidspunktet for første registrering eller ibrugtagning som angivet i kravene <sup>1</sup> .		X	
		c) Lambdakoefficient uden for området $1 \pm 0,03$ eller ikke i overensstemmelse med fabrikantens anvisning.		X	
		d) Aflæsning af egendiagnosesystemet viser en alvorlig fejl.		X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
8.2.2. Udstødning fra motor med kompressionstænding					
8.2.2.1. Emissionskontroludstyr	Visuel inspektion.	a) Emissionskontroludstyr monteret af fabrikanten mangler eller er tydeligvis defekt.		X	
		b) Utæthed, som ville påvirke emissionsmåling.		X	
8.2.2.2. Tæthed Køretøjer, der er registreret eller taget i brug inden 1. januar 1980, er undtaget fra dette krav.	<p>— For køretøjer op til emissionsklasse Euro 5 og Euro V <sup>(7)</sup>: Udstødningsskibens røgtæthed måles ved fri acceleration (ubelastet fra tomgang til tophastighed) i frigear med tilsluttet kobling eller aflæsning af egendiagnosesystemet. Prøvning ved udstødningsrøret skal altid være standardmetoden til måling af udstødningsemissioner. På baggrund af en overensstemmelsesvurdering kan medlemsstater tillade anvendelsen af egendiagnosesystemer i overensstemmelse med fabrikantens anbefalinger og andre krav.</p> <p>— For køretøjer op til emissionsklasse Euro 6 og Euro VI <sup>(8)</sup>: Udstødningsskibens røgtæthed måles ved fri acceleration (ubelastet fra tomgang til tophastighed) i frigear med tilsluttet kobling eller aflæsning af egendiagnosesystemet. i henhold til fabrikantens anbefalinger og andre krav<sup>1</sup>.</p> <p>Klargøring af køretøjet:</p> <p>1. Køretøjet kan kontrolleres uden klarlægning, selv om det af sikkerhedsgrunde bør påses, at motoren er varm og i forsvarlig mekanisk stand.</p>	a) For køretøjer, der er registreret eller taget i brug første gang efter den dato, der er angivet i kravene <sup>1</sup> ,  tætheden overstiger det niveau, der er angivet på fabrikationsskiltet på køretøjet.		X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
	<p>2. Krav til klargøring:</p> <p>i) Motoren skal være helt varm, f.eks. skal motoroliens temperatur målt ved hjælp af en sonde i målepindsrøret være mindst 80 °C eller normal driftstemperatur, hvis den er lavere, eller motorblokkens temperatur skal målt ved infrarødt strålingsniveau være på mindst en tilsvarende temperatur. Hvis denne måling ikke er mulig på grund af køretøjets konstruktion, kan motorens normale driftstemperatur konstateres ved hjælp af andre metoder, f.eks. ved at motorventilatoren sætter i gang.</p> <p>ii) Udstødningssystemet renses ved mindst tre frie accelerationscyklusser eller ved en tilsvarende metode.</p>				
		<p>b) Hvis disse oplysninger ikke foreligger, eller der i henhold til kravene<sup>1</sup> ikke må anvendes referencerværdier,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— indsugningsdieselmotorer: 2,5 m<sup>-1</sup>,</li> <li>— turboladede dieselmotorer: 3,0 m<sup>-1</sup>, eller</li> <li>— for køretøjer, der er omfattet af kravene<sup>1</sup> eller er registreret ellers taget i brug første gang efter den dato, der er angivet i kravene<sup>1</sup>:</li> </ul> <p>1,5 m<sup>-1</sup> (9)</p> <p>eller 0,7 m<sup>-1</sup> (10)</p>		X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
	<p>Kontrolprocedure:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Motoren og eventuel turbolader sættes i tomgang, før hver enkelt fri accelerationscyklus påbegyndes. For dieselmotorer til tunge køretøjer betyder det, at der ventes mindst 10 sekunder, efter at gaspedalen er sluppet.</li> <li>2. De enkelte frie accelerationscyklusser påbegyndes ved, at gaspedalen hurtigt (dvs. på under et sekund) og i én bevægelse, men uden voldsomhed, trædes helt i bund for at opnå maksimal indsprøjtning fra indsprøjtningssumpen.</li> <li>3. Under hver fri accelerationscyklus skal motoren nå tophastigheden eller, hvis køretøjet har automatisk gear, den hastighed, som producenten har angivet, eller, hvis disse oplysninger ikke foreligger, to tredjedele af tophastigheden, før gaspedalen slippes. Dette kan kontrolleres ved f.eks. at overvåge motorhastigheden eller ved at lade tilstrækkelig tid gå, fra gaspedalen trædes ned, til den slippes. Dette kan kontrolleres ved f.eks. at overvåge motorens omdrejningstal eller ved at lade tilstrækkelig tid gå, fra gaspedalen trædes ned, til den slippes; det vil for køretøjer i klasse M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> og N<sub>3</sub> sige mindst to sekunder.</li> <li>4. Et køretøj må kun kasseres, hvis det aritmetiske gennemsnit af mindst tre frie accelerationscyklusser ligger over grænseværdien. Dette kan beregnes ved at se bort fra målinger, der afviger betydeligt fra det målte gennemsnit, eller resultatet af andre statistiske beregninger, som tager hensyn til målingernes spredning. Medlemsstaterne kan begrænse antallet af kontrolcyklusser.</li> </ol>				

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
	5. For at undgå unødvendig kontrol kan medlemsstaterne kassere køretøjer, hvis målte værdier ligger betydeligt over grænseværdien efter mindre end tre frie accelerationscyklusser eller efter rensningscyklusserne. For på samme måde at undgå unødvendig kontrol kan medlemsstaterne godkende køretøjer, hvis målte værdier ligger betydeligt under grænseværdien efter færre end tre frie accelerationscyklusser eller efter rensningscyklusserne.				
8.3. Dæmpning af elektromagnetisk støj					
Elektromagnetisk støj (X) <sup>2</sup>		Et givet krav blandt kravene <sup>1</sup> ikke opfyldt.	X		
8.4. Andre miljørelaterede punkter					
8.4.1. Væskeudsivning		En udsivning af anden væske end vand, der er for stor, og som kan forventes at skade miljøet eller udgøre en fare for andre trafikanter.  Konstant dråbedannelse, der udgør en meget alvorlig risiko.		X	X
9. YDERLIGERE KONTROLPUNKTER FOR KØRETØJER TIL PERSONBEFORDRING I KLASSE M <sub>2</sub> og M <sub>3</sub>					
9.1. Døre					
9.1.1. Indgange og udgange	Visuel inspektion og aktivering.	a) Defekt ved aktivering.		X	
		b) Forringet tilstand. Kan forventes at forvolde personskader.	X		X
		c) Defekt nødbetjening.		X	
		d) Fjernbetjening af døre eller alarmanordninger defekt.		X	
		e) Ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> . Dørens bredde er utilstrækkelig	X		X



Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
9.1.2. Nødudgange	Visuel inspektion og aktivering (hvis relevant).	a) Defekt ved aktivering.		X	
		b) Nødudgangsskilte ulæselige. Nødudgangsskilte mangler.	X	X	
		c) Hammer til at knuse ruder mangler.	X		
		d) Ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> . Utilstrækkelig bredde eller blokeret adgang.	X	X	
9.2. Afdugnings- og afrimningsanlæg (X) <sup>2</sup>	Visuel inspektion og aktivering.	a) Virker ikke korrekt. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.	X	X	
		b) Emission af giftig gas eller udstødningssgas til førerkabinen eller passagerkabinen. Fare for ombordværende personer.		X	X
		c) Afrimningsanlæg (hvis påbudt) defekt.		X	
9.3. Ventilations- og opvarmningsanlæg (X) <sup>2</sup>	Visuel inspektion og aktivering.	a) Defekt ved aktivering. Risiko for ombordværende personer.	X	X	
		b) Emission af giftig gas eller udstødningssgas til førerkabinen eller passagerkabinen. Fare for ombordværende personer.		X	X
9.4. Sæder					
9.4.1. Passagersæder (herunder sæder til ledsagende personale)	Visuel inspektion.	Klapsæder (hvis tilladt) virker ikke automatisk. Blokerer en nødudgang.	X	X	
9.4.2. Førersæde (supplerende krav)	Visuel inspektion.	a) Defekt specialudstyr såsom solfilm. Synsfelt påvirkes.	X	X	
		b) Beskyttelse af føreren utilstrækkelig eller ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> . Kan forventes at forvolde personskader.	X	X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
9.5. Indvendig belysning og GPS-udstyr (X) <sup>2</sup>	Visuel inspektion og aktivering.	Udstyr defekt eller ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> . Fungerer overhovedet ikke.	X	X	
9.6. Gangareal, ståpladser	Visuel inspektion.	a) Utilstrækkeligt fastgjort gulv. Stabiliteten påvirkes.		X	X
		b) Defekte gelændere eller håndgreb. Usikre eller ubrugelige.	X	X	
		c) Ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> . Utilstrækkelig bredde eller plads.	X	X	
9.7. Trapper og trin	Visuel inspektion og aktivering (hvis relevant).	a) Forringet tilstand. Beskadiget tilstand. Stabiliteten påvirkes.	X	X	X
		b) Trin, der kan foldes ind, virker ikke korrekt.		X	
		c) Ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> . Utilstrækkelig bredde, eller højde overskrides	X	X	
9.8. Anlæg til kommunikation med passagererne (X) <sup>2</sup>	Visuel inspektion og aktivering.	Defekt anlæg. Fungerer overhovedet ikke.	X	X	
9.9. Meddelelser (X) <sup>2</sup>	Visuel inspektion.	a) Manglende, urigtig eller ulæselig meddelelse.	X		
		b) Ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> . Urigtige oplysninger.	X	X	
9.10. Krav til befordring af børn. (X) <sup>2</sup>					
9.10.1. Døre	Visuel inspektion.	Beskyttelse af døre ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> til denne form for befordring.		X	
9.10.2. Signaleringsudstyr og specialudstyr	Visuel inspektion.	Signaleringsudstyr og specialudstyr mangler eller er ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .	X		

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
9.11. Krav til befordring af personer med nedsat mobilitet (X) <sup>2</sup>					
9.11.1. Døre, ramper og lifte	Visuel inspektion og aktivering.	a) Defekt ved aktivering. Driftens sikkerhed påvirkes.	X	X	
		b) Forringet tilstand. Stabiliteten påvirkes; kan forventes at forvolde personskader.	X	X	
		c) Defekt(e) betjeningsanordning(er). Driftens sikkerhed påvirkes.	X	X	
		d) Defekt(e) alarmanordning(er). Fungerer overhovedet ikke.	X	X	
		e) Ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .		X	
9.11.2. Fastgørelse af kørestol	Visuel inspektion og aktivering (hvis relevant).	a) Defekt ved aktivering. Driftens sikkerhed påvirkes.	X	X	
		b) Forringet tilstand. Stabiliteten påvirkes; kan forventes at forvolde personskader.	X	X	
		c) Defekt(e) betjeningsanordning(er). Driftens sikkerhed påvirkes.	X	X	
		d) Ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .		X	
9.11.3. Signaleringsudstyr og specialudstyr	Visuel inspektion.	Signaleringsudstyr og specialudstyr mangler eller er ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .		X	
9.12. Andet specialudstyr(X) <sup>2</sup>					
9.12.1. Installationer til tilberedning af fødevarer	Visuel inspektion.	a) Installation ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .		X	
		b) Installation beskadiget i en sådan grad, at det ville være farligt at anvende den.		X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
9.12.2. Sanitær installation	Visuel inspektion.	Installation ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> . Kan forventes at forvolde personskader.	X	X	
9.12.3. Andre anordninger (f.eks. audiovisuelle systemer)	Visuel inspektion.	Ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> . Sikker drift af køretøjet påvirkes.	X	X	

<sup>(1)</sup> De køretøjsklasser, der falder uden for dette direktivs anvendelsesområde, er medtaget til orientering.

<sup>(2)</sup> 43 % for sættevogne, der er godkendt før den 1. januar 2012.

<sup>(3)</sup> 48 % for køretøjer uden ABS eller typegodkendt før den 1. oktober 1991.

<sup>(4)</sup> 45 % for køretøjer, der er registreret efter 1988, eller fra den dato, der er angivet i kravene, idet det seneste tidspunkt lægges til grund.

<sup>(5)</sup> 43 % for sættevogne og påhængskøretøjer med trækstang, der er registreret efter 1988, eller fra den dato, der er angivet i kravene, idet det seneste tidspunkt lægges til grund.

<sup>(6)</sup> F.eks. 2,5 m/s<sup>2</sup> for køretøjer i klasse N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> og N<sub>3</sub> registreret første gang efter den 1. januar 2012.

<sup>(7)</sup> Typegodkendt i overensstemmelse med direktiv 70/220/EØF, forordning (EF) nr. 715/2007 bilag I, tabel 1 (Euro 5), direktiv 88/77/EØF og direktiv 2005/55/EF.

<sup>(8)</sup> Typegodkendt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 715/2007, bilag I, tabel 2 (Euro 6), og forordning (EF) nr. 595/2009 (Euro VI).

<sup>(9)</sup> Typegodkendt i overensstemmelse med grænseværdierne i linje B i tabellen i punkt 5.3.1.4 i bilag I til direktiv 70/220/EØF som ændret ved direktiv 98/69/EF eller senere; linje B1, B2 eller C i punkt 6.2.1 i bilag I til direktiv 88/77/EØF eller første gang registreret eller taget i brug efter 1. juli 2008.

<sup>(10)</sup> Typegodkendt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 715/2007, bilag I, tabel 2 (Euro 6). Typegodkendt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 595/2009 (Euro VI).

#### NOTER:

<sup>1</sup> »Kravene« er fastsat i henhold til typegodkendelse på tidspunktet for godkendelse, første registrering eller første ibrugtagning samt kravene til eftermontering eller den nationale lovgivning i registreringslandet. Disse årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes, gælder først, når overholdelsen af kravene er kontrolleret.

<sup>2</sup> (X) Markerer punkter, som vedrører køretøjets tilstand og dets egnethed til brug på vejen, men som ikke betragtes som en væsentlig del af en teknisk kontrol.

<sup>3</sup> Ved uforsvarlig ændring forstås en ændring, som forringer køretøjets trafikikkerhed eller i uforholdsmæssig grad påvirker miljøet negativt.

## BILAG II

**MINDSTEKRAV TIL INDHOLDET AF EN SYNSRAPPORT**

Synsrapporten, som udstedes efter en teknisk kontrol, skal mindst omfatte følgende elementer, der anføres efter de respektive harmoniserede EU-koder:

- 1) Køretøjets identifikationsnummer (VIN eller stelnummer)
  - 2) Køretøjets nummerpladenummer og registreringslandets nationalitetsmærke
  - 3) Tid og sted for prøvningen
  - 4) Kilometertællerens stand på prøvningstidspunktet, hvis tilgængelig
  - 5) Køretøjsklasse, hvis tilgængelig
  - 6) Påviste mangler med angivelse af alvorgrad
  - 7) Resultatet af den tekniske kontrol
  - 8) Datoen for næste tekniske kontrol eller datoen for den nuværende rapports udløbstidspunkt, hvis denne oplysning ikke fremgår på anden vis
  - 9) Prøvningsorganisationens eller synsvirksomhedens navn og underskrift eller identifikation af den prøvningsansvarlige inspektør
  - 10) Andre oplysninger
-

## BILAG III

**MINDSTEKRAV VEDRØRENDE FACILITETER TIL TEKNISK KONTROL OG PRØVNINGSUDSTYR**

## I. Faciliteter og udstyr

Teknisk kontrol, der gennemføres i overensstemmelse med de anbefalede metoder i bilag I, skal udføres ved hjælp af passende faciliteter og udstyr. Dette kan i givet fald omfatte brug af mobile prøvningsenheder. Det prøvningsudstyr, der er nødvendigt, afhænger af de køretøjsklasser, der skal kontrolleres, jf. tabel I. Faciliteter og udstyr skal opfylde følgende mindstekrav:

- 1) en prøvningsfacilitet med tilstrækkelig plads til at undersøge køretøjer, som opfylder de nødvendige sundheds- og sikkerhedskrav
- 2) en prøvekørebane af tilstrækkelig størrelse til hver prøve, en grav eller en lift og for køretøjer med en totalvægt på over 3,5 ton en anordning til at løfte et køretøj på en af akslerne, med egnet belysning og om nødvendigt med udstyr til udluftning
- 3) til kontrol af alle køretøjer en rulleprøvestand, som kan måle, vise og registrere bremsekræfter og lufttryk for tryklufsbremseapparater i overensstemmelse med bilag A til standard ISO 21069-1 om tekniske krav til rulleprøvestande eller tilsvarende standarder
- 4) til kontrol af køretøjer med en totalvægt på ikke over 3,5 ton en rulleprøvestand i overensstemmelse med punkt 3, eventuelt uden registrering og visning af bremsekræfter, pedalkraft og lufttryk i tryklufsbremseapparater

eller

en pladeprøvestand svarende til den rulleprøvestand i overensstemmelse med punkt 3, eventuelt uden registrering af bremsekræfter og pedalkraft og visning af lufttryk i tryklufsbremseapparater

- 5) en registrerende decelerationsmåder, som ikke måler kontinuerligt, skal registrere/lagre målinger mindst 10 gange pr. sekund
- 6) faciliteter til prøvning af tryklufsbremseapparater som f.eks. manometre, konnektorer og slanger
- 7) en anordning til måling af hjulbelastning med henblik på at bestemme akseltryk (valgfrit udstyr til måling af belastningen på to hjul, f.eks. hjultryksvægt og akseltryksvægt)
- 8) en anordning til prøvning af hjulakselophæng (ratslørmåler) uden at løfte akslen, som skal opfylde følgende krav:
  - a) anordningen skal være forsynet med mindst to motordrevne plader, som kan flyttes i modsat retning både i længdegående og tværgående retning
  - b) operatøren skal kunne regulere flytningen af pladerne fra prøvepladsen
  - c) for køretøjer med en totalvægt på over 3,5 ton skal pladerne opfylde følgende tekniske krav:
    - langsgående og tværgående bevægelsesfrihed på mindst 95 mm
    - langsgående og tværgående bevægelse med hastighed 5 cm/s til 15 cm/s

- 9) en lydniveaumåler af klasse II, hvis lydniveauet måles
- 10) en 4-gas tester i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/22/EF <sup>(1)</sup>
- 11) en anordning til måling af absorptionskoefficienten med en tilstrækkelig nøjagtighed
- 12) et lygteprøveapparat, hvormed lygteindstillingen kan prøves i overensstemmelse med bestemmelserne for indstilling af forlygter på motorkøretøjer (direktiv 76/756/EØF); lys-/mørkegrænse skal let kunne ses i dagslys (uden direkte sollys)
- 13) en anordning til måling af dæks slidbanetykkelse
- 14) en anordning for tilslutning til køretøjets elektroniske grænseflade som f.eks. et OBD-scanningsværktøj
- 15) en anordning til detektering af LPG/CNG/LNG-lækage, hvis sådanne køretøjer kontrolleres.

Enhver af ovennævnte anordninger kan kombineres i én anordning, forudsat at dette ikke berører den enkelte anordnings nøjagtighed.

## II. Kalibrering af måleudstyr

Medmindre andet er specificeret i den relevante EU-lovgivning, må intervallet mellem to på hinanden følgende kalibreringer ikke overstige

- i) 24 måneder til måling af vægt, tryk og støjniveau
- ii) 24 måneder for kraftmåling
- iii) 12 måneder for måling af luftformige emissioner.

---

<sup>(1)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/22/EF af 31. marts 2004 om måleinstrumenter (EUT L 135 af 30.4.2004, s. 1).

Tabel I (1)

Minimumsudstyr, der kræves for at udføre en teknisk kontrol																		
Køretøjer		Klasse		Udstyr, der kræves for hver prøveposition, der er anført i afdeling I														
	Maksimal masse			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1. Motorcykler			1															
		L1e	P	x								x	x		x	x	x	
		L3e,L4e	P	x								x	x		x	x	x	
		L3e,L4e	D	x								x		x	x	x	x	
		L2e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L2e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L5e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L5e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L6e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L6e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L7e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L7e	D	x	x							x		x	x	x	x	
2. Køretøjer til personbefordring																		



Minimumsudstyr, der kræves for at udføre en teknisk kontrol																		
Køretøjer		Klasse		Udstyr, der kræves for hver prøveposition, der er anført i afdeling I														
	Maksimal masse			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	Op til 3 500 kg	M <sub>1</sub> ,M <sub>2</sub>	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Op til 3 500 kg	M <sub>1</sub> ,M <sub>2</sub>	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	> 3 500 kg	M <sub>2</sub> ,M <sub>3</sub>	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	M <sub>2</sub> ,M <sub>3</sub>	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
3. Køretøjer til godstransport																		
	Op til 3 500 kg	N <sub>1</sub>	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Op til 3 500 kg	N <sub>1</sub>	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	> 3 500 kg	N <sub>2</sub> ,N <sub>3</sub>	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	N <sub>2</sub> ,N <sub>3</sub>	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
4. Specialkøretøjer afledt af køretøjer tilhørende klasse N, T5																		
	Op til 3 500 kg	N <sub>1</sub>	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Op til 3 500 kg	N <sub>1</sub>	D	x	x		x					x		x	x	x	x	

Minimumsudstyr, der kræves for at udføre en teknisk kontrol																		
Køretøjer		Klasse		Udstyr, der kræves for hver prøveposition, der er anført i afdeling I														
	Maksimal masse			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	> 3 500 kg	N <sub>2</sub> ,N <sub>3</sub> ,T5	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	N <sub>2</sub> ,N <sub>3</sub> ,T5	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
5. Påhængskøretøjer	Op til 750 kg	O <sub>1</sub>		x													x	
	> 750 til 3 500 kg	O <sub>2</sub>		x	x		x										x	
	> 3 500 kg	O <sub>3</sub> ,O <sub>4</sub>		x	x	x			x	x	x						x	

(<sup>1</sup>) De køretøjsklasser, som falder uden for dette direktivs anvendelsesområde, er indsat som vejledning.

<sup>1</sup> P ... benzin (motor med styret tænding); D ... diesel (kompressionstænding).

## BILAG IV

**MINDSTEKRAV TIL KOMPETENCE, UDDANNELSE OG CERTIFICERING AF INSPEKTØRER**

## 1. Kompetence

Inden en ansøger til en stilling som inspektør godkendes til at foretage periodisk teknisk kontrol, skal medlemsstaterne eller de kompetente myndigheder kontrollere, at denne person:

a) har dokumenteret viden og forståelse relevant for vej køretøjer på følgende områder:

- mekanik
- dynamik
- køretøjsdynamik
- forbrændingsmotorer
- materialer og materialeforarbejdning
- elektronik
- elektriske systemer
- elektroniske komponenter i køretøjet
- IT-applikationer

b) har mindst tre års dokumenteret erfaring eller tilsvarende som f.eks. dokumenteret vejledning eller dokumenterede studier og passende uddannelse på det ovenfor anførte vej køretøjsområde.

## 2. Grunduddannelse og genopfriskningskurser

Medlemsstaterne eller de kompetente myndigheder sikrer, at inspektørerne modtager relevant grund- og genopfriskningsuddannelse eller underkastes passende prøve, herunder i teoretiske og praktiske elementer, for at gøre dem i stand til at blive godkendt til at foretage teknisk kontrol.

Mindsteindholdet af grund- og genopfriskningsuddannelsen eller en passende prøve skal omfatte følgende emner:

a) Grunduddannelse eller passende prøve

Grunduddannelsen, der tilvejebringes af medlemsstaten eller af et godkendt uddannelsescenter i medlemsstaten, skal mindst dække følgende emner:

- i) køretøjsteknologi
  - bremseapparater
  - styreapparatet
  - synsfelter
  - lysinstallation, belysningsudstyr og elektroniske komponenter
  - aksler, hjul og dæk
  - chassis og karrosseri
  - gener og emissioner
  - yderligere krav til specialkøretøjer

- ii) prøvningsmetoder
- iii) vurdering af mangler
- iv) gældende retlige krav til køretøjets stand, for at det kan godkendes
- v) retlige krav i forbindelse med teknisk kontrol
- vi) administrative bestemmelser i forbindelse med godkendelse, registrering og teknisk kontrol af køretøjer
- vii) IT-applikationer i forbindelse med prøvning og administration.

b) Genopfriskningsuddannelse eller passende prøve

Medlemsstaterne sikrer, at inspektører regelmæssigt modtager en genopfriskningsuddannelse eller regelmæssigt underkastes passende prøve, som tilvejebringes eller fastsættes af medlemsstaten eller af et godkendt uddannelsescenter i medlemsstaten.

Medlemsstaterne sikrer, at genopfriskningsuddannelsens eller en passende prøves indhold gør det muligt for inspektører at opretholde og genopfriske den krævede viden og de krævede færdigheder for så vidt angår emnerne i ovenstående litra a), nr. i) til vii).

3. Kompetencecertifikat

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

- identifikation af inspektøren (fornavn, efternavn)
  - køretøjsklasser, for hvilke inspektøren er godkendt til at foretage teknisk kontrol
  - navn på den udstedende myndighed
  - udstedelsesdato.
-

## BILAG V

## TILSYNSORGANER

Regler og procedurer vedrørende tilsynsorganer, der er oprettet af medlemsstaterne i henhold til artikel 14, skal omfatte følgende mindstekrav:

## 1. Tilsynsorganers opgaver og aktiviteter

Tilsynsorganer udfører mindst følgende opgaver:

## a) Tilsyn med synsvirksomheder:

- kontrol af, om mindstekrav til lokaler og udstyr til prøvningen er opfyldt
- verifikation af, at den godkendte enhed opfylder obligatoriske krav.

## b) Kontrol med uddannelse og eksamination af inspektører:

- verifikation af inspektørers grunduddannelse
- verifikation af inspektørers periodiske genopfriskningsuddannelse
- periodisk genopfriskningsuddannelse af tilsynsorganets eksaminatorer
- udførelse af eller tilsyn med prøver.

## c) Kontrol:

- kontrol forud for godkendelse af synsvirksomheder
- periodisk fornyet kontrol hos synsvirksomheder
- målrettet kontrol i tilfælde af uregelmæssigheder
- kontrol hos uddannelsescentret eller hvor prøven aflægges.

## d) Overvågning, idet foranstaltninger såsom følgende benyttes:

- fornyet prøvning af en statistisk signifikant andel af de prøvede køretøjer
- »mystery shopper«-kontrol (der kan gøres brug af defekte køretøjer)
- analyse af resultaterne af teknisk kontrol (statistiske metoder)
- verifikation af ankeproceduren
- undersøgelse af klager.

## e) Validering af den tekniske kontrols måleresultater.

## f) Indstiller inddragelse eller tilbagetrækning af synsvirksomheders og/eller inspektørers godkendelse:

- hvis den pågældende synsvirksomhed eller de pågældende inspektører ikke opfylder krav af væsentlig betydning for godkendelsen
- hvis væsentlige uregelmæssigheder er afsløret
- hvis der er vedvarende negative resultater af tilsynet
- hvis den pågældende synsvirksomhed eller inspektør mister sit gode omdømme.

2. Krav, som tilsynsorganet skal opfylde

Krav til personale, der er ansat af et tilsynsorgan, skal omfatte følgende områder:

- teknisk kompetence
- uvildighed
- standarder for kvalifikationer og uddannelse.

3. Regler og procedurer

Hver medlemsstat eller dens kompetente myndighed skal fastsætte relevante regler og procedurer, der mindst skal omfatte følgende:

a) Krav vedrørende godkendelse af og tilsyn med synsvirksomheder:

- ansøgning om tilladelse til at fungere som synsvirksomhed
- synsvirksomhedens ansvar
- et eller flere besøg inden godkendelsen for at verificere, at alle krav er opfyldt
- godkendelse af en synsvirksomhed
- periodisk fornyet prøvning af eller kontrol med synsvirksomheder
- periodisk kontrol af synsvirksomheder for at undersøge, hvorvidt de løbende overholder gældende regler og procedurer
- uanmeldte særlige prøvninger eller kontrolbesøg hos synsvirksomheder på baggrund af hændelser
- analyse af prøvningsdata for at undersøge, hvorvidt der er tegn på manglende overholdelse af gældende regler og procedurer
- inddragelse eller tilbagetrækning af synsvirksomheders tilladelser.

b) Synsvirksomhedernes inspektører:

- krav, som skal opfyldes for at blive certificeret inspektør
- grunduddannelse, genopfriskningsuddannelse og prøver
- inddragelse eller tilbagetrækning af inspektørers certifikat.

c) Udstyr og faciliteter:

- krav til prøvningsudstyret
- krav til prøvningsfaciliteter
- krav til skiltning
- krav til vedligeholdelse og kalibrering af prøvningsudstyr
- krav til IT-systemer.

d) Tilsynsorganer:

- de tilsynsførende organers beføjelser
  - krav vedrørende tilsynsorganers personale
  - anker og klager.
-