

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

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

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

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

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

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ⁽²⁾, och

av följande skäl:

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

⁽¹⁾ EUT C 44, 15.2.2013, s. 128.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

SYFTE, DEFINITIONER OCH TILLÄMPNINGSOMRÅDE

Artikel 1

Syfte

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

Artikel 2

Tillämpningsområde

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 3

Definitioner

Följande definitioner ska endast gälla i detta direktiv:

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

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

KAPITEL II

ALLMÄNNA SKYLDIGHETER

Artikel 4

Ansvarsområden

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

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

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

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

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

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

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

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

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

KAPITEL III

MINIMIKRAV FÖR TRAFIKSÄKERHETSPROVNING

Artikel 5

Datum och frekvens för provning

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

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

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

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

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

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

Artikel 6

Provningsmetod och innehåll

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

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

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

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

Artikel 7

Bedömning av brister

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

Artikel 8

Trafiksäkerhetsintyg

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

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

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

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

Artikel 9

Uppföljning av brister

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

Artikel 10

Provningsbevis

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

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

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

KAPITEL IV

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Artikel 11

Provningsanläggningar och provningsutrustning

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

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

Artikel 12

Provningscentrum

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

Artikel 13

Inspektörer

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

Artikel 14

Tillsyn av provningscentrum

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

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

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

KAPITEL V

SAMARBETE OCH INFORMATIONsutBYTE

Artikel 15

Administrativt samarbete mellan medlemsstaterna

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

Artikel 16

Elektronisk plattform för fordonsinformation

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

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

KAPITEL VI

DELEGERADE AKTER OCH GENOMFÖRANDEAKTER

Artikel 17

Delegerade akter

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

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

Artikel 18

Utövande av delegeringen

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

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

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

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

Artikel 19

Kommittéförfarande

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

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

KAPITEL VII

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 20

Rapportering

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

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

Artikel 21

Sanktioner

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

Artikel 22

Övergångsbestämmelser

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

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

Artikel 23

Införlivande

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

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

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

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

Artikel 24

Upphävande

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

Artikel 25

Ikraftträdande

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

Artikel 26

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 3 april 2014.

På Europaparlamentets vägnar

M. SCHULZ

Ordförande

På rådets vägnar

D. KOURKOULAS

Ordförande

BILAGA I

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

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

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

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

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

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

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

2. PROVNINGENS OMFATTNING

Provningsen ska omfatta minst följande områden:

0. Identifiering av fordonet

1. Bromsutrustning

2. Styrning

3. Sikt

4. Belysningsutrustning och delar av elsystemet

5. Axlar, hjul, däck och fjädring

6. Chassi och chassiinfästningar

7. Övrig utrustning

8. Störningar

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.2 Ratt, rattstång och styrstång

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

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

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

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

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

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

4.2 Främre och bakre positionslyktor, sidomarkeringslyktor, breddmarkeringslyktor och varselljus

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.3 Fjädringssystem

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

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

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
5.3.4 Kulleder	Okulär kontroll med fordonet över en smörjgrop eller på en lyftanordning. Kraftplattor kan användas och rekommenderas för fordon som har en högsta vikt som överstiger 3,5 ton.	a) Kraftigt slitage på spindelbult och/eller bussningar eller på kulle. Risk för att delen faller av, försämrade riktningss stabilitet.		X	X
		b) Dammskydd kraftigt förslitet. Dammskydd saknas eller är brottskadat.	X	X	
5.3.5 Luftfjädring	Okulär kontroll	a) Systemet fungerar inte.			X
		b) Någon del skadad, ändrad eller försliten på ett sätt som påverkar systemets funktion negativt. Systemets funktion allvarligt påverkat.		X	X
		c) Förnimbart läckage på systemet		X	
6. CHASSI OCH CHASSINFÄSTNINGAR					
6.1 Chassi eller ram och infästningar					
6.1.1 Allmänt skick	Okulär kontroll med fordonet över en smörjgrop eller på en lyftanordning.	a) Sidobalk eller tvärbalk något brottskadad eller deformationerad. Sidobalk eller tvärbalk svårt brottskadad eller deformationerad.		X	X
		b) Förstärkningsplattor eller fästnanordningar bristfälligt fastsatta. Flertalet fästnanordningar lösa, svaga delar.		X	X
		c) Kraftig korrosion som påverkar styvheten. Svaga delar.		X	X

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

8. STÖRNINGAR

8.1 Buller

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

8.2 Avgasutsläpp

8.2.1 Gnisttändning, utsläpp från motor

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

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

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga

8.2.2 Kompressionständering, utsläpp från motor

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Anmärkningar:

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

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

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

BILAGA II

MINIMIKRAV PÅ INNEHÅLL I TRAFIKSÄKERHETSINTYG

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

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

BILAGA III

MINIMIKRAV FÖR TRAFIKSÄKERHETSANLÄGGNINGAR OCH PROVNINGSUTRUSTNING

I. Enheter och utrustning

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

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

eller

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

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

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

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

II. Kalibrering av mätutrustning

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

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

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

Tabell I (¹)

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

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

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

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

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

BILAGA IV

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

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

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

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

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

2. Grundutbildning och repetitionsutbildning

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

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

a) Grundutbildning eller lämplig examination

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

i) Fordonsteknik:

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

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

b) Repetitionsutbildning eller lämplig examination

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

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

3. Behörighetsbevis

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

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

BILAGA V

TILLSYNSORGAN

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

1. Tillsynsorganens uppgifter

Tillsynsorgan ska åtminstone genomföra följande uppgifter:

a) Tillsyn av provningscentrum:

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

b) Kontroll av utbildning och examination av inspektörer:

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

c) Granskning:

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

d) Kontroll genom att använda exempelvis följande åtgärder:

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

e) Kontroll av mätresultat vid trafiksäkerhetsprovningar.

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

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

2. Krav på tillsynsorganet

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

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

3. Innehåll i regler och förfaranden

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

a) Krav som rör godkännande och kontroll av provningscentrum:

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

b) Inspektörer på provningscentrum:

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

c) Utrustning och lokaler:

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

d) Tillsynsorgan:

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