

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2009/40/EG

av den 6 maj 2009

om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet

(omarbetning)

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska
gemenskapen, särskilt artikel 71,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska och sociala kommitténs yt-
rande ⁽¹⁾,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ⁽²⁾, och

av följande skäl:

- (1) Rådets direktiv 96/96/EG av den 20 december 1996 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet ⁽³⁾ har ändrats flera gånger ⁽⁴⁾ på väsentliga punkter. Eftersom ytterligare ändringar ska göras bör det omarbetas av tydlighetsskäl.
- (2) Inom ramen för den gemensamma transportpolitiken bör vissa vägtransporter inom gemenskapen utföras under gynnsammast möjliga omständigheter vad gäller såväl säkerhet som konkurrensförhållanden mellan transportföretag i de olika medlemsstaterna.
- (3) Vägtrafikens tillväxt och den därav följande ökningen av faror och olägenheter ställer alla medlemsstater inför säkerhetsproblem av likartad natur och betydelse.
- (4) Provningsmetoder under ett fordonens livscykel bör vara relativt enkla, snabba och billiga.
- (5) Därför bör gemenskapens minimikrav på normer och metoder för provning av de komponenter som förtecknas i detta direktiv fastställas i särdirektiv.

(6) De normer och metoder som fastställs i särdirektiven måste snabbt anpassas till den tekniska utvecklingen och för att de åtgärder som är nödvändiga för detta ändamål lättare ska kunna genomföras måste ett förfarande för nära samarbete inrättas mellan medlemsstaterna och kommissionen i en kommitté för anpassning till den tekniska utvecklingen av direktivet om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet.

(7) När det gäller bromssystem är det, mot bakgrund av skillnaderna i fråga om utrustning och metoder för provning inom gemenskapen, svårt att fastställa värden för lufttrycksinställning, aktiveringstid och liknande.

(8) De som sysslar med trafiksäkerhetsprovning av fordon är eniga om att provningsmetoden, i synnerhet om fordonet är lastat, delvis lastat, eller olastat, påverkar provningspersonalens förtroende för bromssystemets tillförlitlighet.

(9) Att fastställa referensvärden för bromskraften för respektive fordonstyp under olika lastningstillstånd skulle bidra till att återställa förtroendet. Detta direktiv bör tillåta sådan provning som alternativ till en provning av uppfyllandet av miniminormer för bromsprestanda hos respektive fordonskategori.

(10) I fråga om bromssystem bör detta direktiv i huvudsak gälla fordon som har typgodkänts enligt rådets direktiv 71/320/EEG av den 26 juli 1971 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om bromsutrustning på vissa kategorier av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon ⁽⁵⁾, men vissa fordonstyper har likväl godkänts enligt nationella normer som kan skilja sig från det direktivet.

(11) Medlemsstaterna får utvidga tillämpningen av bromsprovningen till fordonskategorier eller komponenter som inte omfattas av detta direktiv.

(12) Medlemsstaterna får införa strängare och oftare förekommande provningar av bromssystemen.

⁽¹⁾ EUT C 224, 30.8.2008, s. 66.

⁽²⁾ Europaparlamentets yttrande av den 23 september 2008 (ännu ej offentliggjort i EUT) och rådets beslut av den 30 mars 2009.

⁽³⁾ EGT L 46, 17.2.1997, s. 1.

⁽⁴⁾ Se bilaga III del A.

⁽⁵⁾ EGT L 202, 6.9.1971, s. 37.

- (13) Syftet med detta direktiv är att genom regelbunden provning säkerställa att avgasutsläpp hålls på en måttlig nivå under hela den tid fordonet används och att starkt luftförorenande fordon tas ur bruk till dess att de återställts i godtagbart skick.
- (14) Genom felaktig inställning och otillräckligt underhåll av motorn skadas inte endast motorn utan även miljön, eftersom detta medför ökad luftförorening och bränsleförbrukning. Det är viktigt att miljövänliga transportformer utvecklas.
- (15) Då det gäller motorer med kompressionständning (dieselmotorer) anses mätning av avgasutsläppens täthet ge tillräckliga indikationer om fordonets skick med avseende på utsläpp.
- (16) Då det gäller motorer med styrd tändning (bensinmotorer) anses mätning av koloxidutsläppen från avgasröret under tomgång ge tillräckliga indikationer på fordonets skick med avseende på utsläpp.
- (17) Det kan antas att ett stort antal av de fordon som inte underhålls regelbundet kommer att underkännas vid avgaskontrollen.
- (18) När det gäller fordon med bensinmotor som enligt normerna får typgodkännas endast om de är utrustade med avancerade system för avgasrening, t.ex. trevägskatalysatorer med lambdasond, bör normerna vid den återkommande avgaskontrollen vara strängare än för fordon av konventionell typ.
- (19) Enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 98/69/EG av den 13 oktober 1998 om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon⁽¹⁾ ska bensindrivna bilar och lätta lastbilar, från 2000, vara utrustade med fordonsburna övervakningssystem (OBD-system, i det direktivet kallade system för omborddiagnos) för övervakning av fordonets system för kontroll av utsläpp. Från 2003 krävs OBD-system även för nya dieseldrivna fordon.
- (20) Medlemsstaterna får vid behov utesluta vissa fordonskategorier av historiskt intresse från direktivets tillämpningsområde. De får också fastställa egna provningsnormer för dessa fordon. Denna möjlighet för medlemsstaterna får dock inte leda till att strängare normer tillämpas än de som fordonet ursprungligen var avsett att uppfylla.
- (21) Det finns enkla, vanligt förekommande kontrollsystem som provningsorganisationer kan använda för provning av de flesta typer av hastighetsbegränsande anordningar. För fordon där sådana befintliga kontrollsystem inte kan användas måste myndigheterna antingen använda tillgänglig apparatur från fordonstillverkaren eller se till att det finns godtagbara provintyg från fordonstillverkaren eller dennes franchise-organisation.
- (22) Regelbunden kontroll av att den hastighetsbegränsande anordningen fungerar underlättas för fordon som är utrustade med färdskrivare (digital färdskrivare) i enlighet med rådets förordning (EG) nr 2135/98 av den 24 september 1998 om ändring av förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter, och direktiv 88/599/EEG om enhetligt förfarande vid kontroll av förordningarna (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85⁽²⁾. Sedan 2003 är nya fordon försedda med sådan utrustning.
- (23) Tekniska krav som gäller taxibilar och ambulanser liknar dem som gäller för privatbilar. De komponenter som ska provas kan därför vara likartade, även om intervallen mellan proven är olika.
- (24) Varje medlemsstat bör inom ramen för sin respektive behörighet säkerställa att trafiksäkerhetsprovningar av fordon genomförs metodiskt och håller hög standard.
- (25) Kommissionen bör kontrollera det praktiska genomförandet av detta direktiv.
- (26) Eftersom målen för den föreslagna åtgärden, nämligen att harmonisera bestämmelserna om provning av trafiksäkerheten för att förhindra en snedvridning av konkurrensen mellan transportföretag och för att säkerställa att fordon provas och underhålls på ett riktigt sätt, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför, på grund av åtgärdens omfattning, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (27) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter⁽³⁾.

(1) EGT L 350, 28.12.1998, s. 1.

(2) EGT L 274, 9.10.1998, s. 1.

(3) EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

- (28) Kommissionen bör särskilt ges befogenhet att fastställa vissa minimistandarder och metoder för provningar och att anpassa dem till den tekniska utvecklingen. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv genom att komplettera det med nya icke väsentliga delar, måste de antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.
- (29) Detta direktiv bör inte påverka medlemsstaternas skyldigheter vad gäller tidsfristerna för införlivande med nationell lagstiftning av de direktiv som anges i bilaga III del B.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1

1. I varje medlemsstat ska i den staten registrerade motorfordon med tillhörande släp- och påhängsvagnar genomgå periodisk trafiksäkerhetsprovning i enlighet med detta direktiv.
2. I bilagorna I och II anges de fordonskategorier som ska provas, trafiksäkerhetsprovningarnas periodicitet och vilka komponenter som ska provas.

Artikel 2

De trafiksäkerhetsprovningar som föreskrivs i detta direktiv ska utföras av medlemsstaten eller av ett offentligt organ som utsetts av staten för detta uppdrag eller av organ eller institutioner, även i vederbörlig ordning auktoriserade privata sådana, som utsetts av och som direkt övervakas av staten. Om de institutioner som utsetts att handha trafiksäkerhetsprovning samtidigt utför reparationer av fordon, ska medlemsstaterna särskilt kontrollera att objektivitet och en hög kvalitet på provningen upprätthålls.

Artikel 3

1. Medlemsstaterna ska vidta sådana åtgärder som de anser nödvändiga för att det ska kunna styrkas att ett fordon har genomgått en trafiksäkerhetsprovning som minst uppfyllt kraven i detta direktiv.

Dessa åtgärder ska anmälas till de övriga medlemsstaterna och till kommissionen.

2. På samma grunder som om medlemsstaten själv hade utfärdat intyget, ska varje medlemsstat erkänna intyg som utfärdats i en annan medlemsstat och som styrker att ett motorfordon som är registrerat på den statens territorium, tillsam-

mans med tillhörande släp- eller påhängsvagn, har genomgått en trafiksäkerhetsprovning som minst uppfyller kraven i detta direktiv.

3. Medlemsstaterna ska tillämpa lämpliga förfaranden för att så långt det är möjligt säkerställa att bromsprestandan hos fordon som är registrerade på deras territorium uppfyller de krav som fastställs i detta direktiv.

KAPITEL II

UNDANTAG

Artikel 4

1. Medlemsstaterna ska ha rätt att från detta direktivs tillämpningsområde undanta fordon som tillhör försvarsmakten, ordningsmakten och brandförsvaret.
2. Efter samråd med kommissionen får medlemsstaterna undanta vissa fordon från detta direktivs tillämpningsområde vilka används under speciella förhållanden eller som aldrig eller praktiskt taget aldrig körs på allmän väg, inbegripet fordon av historiskt intresse som tillverkats före den 1 januari 1960, eller som är tillfälligt tagna ur trafik, eller underkasta dessa fordon särskilda föreskrifter.
3. Efter samråd med kommissionen får medlemsstaterna fastställa egna normer för provning av fordon som anses ha historiskt intresse.

Artikel 5

Trots vad som föreskrivs i bilagorna I och II får medlemsstaterna

- a) tidigarelägga datum för de första obligatoriska trafiksäkerhetsprovningarna och, om så är lämpligt, kräva att fordonet genomgår provning innan registrering skett,
- b) förkorta tiden mellan två på varandra följande obligatoriska provningar,
- c) göra provning av frivillig utrustning obligatorisk,
- d) öka antalet komponenter som ska provas,
- e) utsträcka kravet på periodisk provning till andra fordonskategorier,
- f) föreskriva särskilda kompletterande provningar,
- g) kräva högre värden för minsta bromsverkan än vad som framgår av värdena i bilaga II och inkludera provning av fordon med större last, för fordon som är registrerade på deras territorium, förutsatt att sådana krav inte överstiger kraven i fordonets ursprungliga typgodkännande.

KAPITEL III

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 6

1. Kommissionen ska anta de särdirektiv som är nödvändiga för att fastställa minimikraven på standarder och metoder för provning av de i bilaga II förtecknade komponenterna samt ändringar som är nödvändiga för att anpassa dessa standarder och metoder till den tekniska utvecklingen.

2. Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar i detta direktiv genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 7.2.

Artikel 7

1. Kommissionen ska biträdas av en kommitté för anpassning till den tekniska utvecklingen av direktivet om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet.

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5a.1–5a.4 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Artikel 8

Kommissionen ska senast tre år efter införandet av periodisk provning av hastighetsbegränsande anordningar undersöka om de fastställda proven, på grundval av de vunna erfarenheterna, är tillräckliga för att upptäcka felaktiga eller manipulerade hastighetsbegränsande anordningar eller om gällande regler behöver ändras.

Artikel 9

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

Artikel 10

Direktiv 96/96/EG, i dess lydelse enligt de rättsakter som anges i bilaga III del A, ska upphöra att gälla, utan att det påverkar medlemsstaternas skyldigheter vad gäller tidsfristerna för införlivande med nationell lagstiftning av de direktiv som anges i bilaga III del B.

Hänvisningar till det upphävda direktivet ska anses som hänvisningar till det här direktivet och ska läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga IV.

Artikel 11

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

Artikel 12

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 6 maj 2009.

På Europaparlamentets vägnar

H.-G. PÖTTERING

Ordförande

På rådets vägnar

J. KOHOUT

Ordförande

BILAGA I

FORDONSKATEGORIER SOM SKA TRAFIKSÄKERHETSPROVAS OCH PROVNINGARNAS PERIODICITET

Fordonskategori	Provningsperiodicitet
1. Motorfordon för persontransport med mer än åtta sittplatser utöver förarplatsen.	Ett år efter tidpunkten för första användning av fordonet och därefter en gång om året.
2. Motorfordon för godstransport och med en tillåten maximimassa över 3 500 kg.	Ett år efter tidpunkten för första användning av fordonet och därefter en gång om året.
3. Släp- och påhängsvagnar med en tillåten maximimassa över 3 500 kg.	Ett år efter tidpunkten för första användning av fordonet och därefter en gång om året.
4. Taxibilar, ambulanser.	Ett år efter tidpunkten för första användning av fordonet och därefter en gång om året.
5. Motorfordon med minst fyra hjul som normalt används vid godstransport på väg och med en tillåten maximimassa på högst 3 500 kg, utom jordbrukstraktorer och jordbruksmaskiner.	Fyra år efter tidpunkten för första användning av fordonet och därefter en gång vartannat år.
6. Motorfordon med minst fyra hjul för persontransport på väg med högst åtta sittplatser, utöver förarplatsen.	Fyra år efter tidpunkten för första användning av fordonet och därefter en gång vartannat år.

BILAGA II

KOMponenter som obligatoriskt ska kontrolleras

Provningsen ska omfatta åtminstone de komponenter som räknas upp nedan, förutsatt att dessa hör till den obligatoriska utrustningen i de fordon som provas i den berörda medlemsstaten.

De provningar som behandlas i denna bilaga får utföras utan att fordonsdelar monteras isär.

Om ett fordon befinner sig ha brister i fråga om nedanstående komponenter ska de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna fastställa ett förfarande för att bestämma på vilka villkor fordonet får användas innan det har godkänts vid förnyad provning.

FORDON I KATEGORIerna 1, 2, 3, 4, 5 OCH 6

1. Bromsutrustning

Följande komponenter ska kontrolleras vid trafiksäkerhetsprovning av fordonens bromsutrustning. De provningsresultat som erhålls vid kontroll av bromsutrustningen ska så långt möjligt motsvara de tekniska normerna i direktiv 71/320/EEG.

Komponenter som ska kontrolleras	Orsak till underkännande
1.1 Mekaniskt tillstånd och funktion	
1.1.1 Fotbromsens pedalaxel	<ul style="list-style-type: none"> — svårmanövrerad — slitet lager — stort slitage/glapp
1.1.2 Pedalens tillstånd och manöverorganets slaglängd	<ul style="list-style-type: none"> — för stor eller för liten tillgänglig slaglängd — manöverorganet utväxlar inte korrekt — halkskyddsbeläggning på bromspedalen saknas, har lossnat eller slitits ned
1.1.3 Vakuumpump eller kompressor och behållare	<ul style="list-style-type: none"> — för lång aktiveringstid för arbetstryck/vakuum för effektiv bromsning — otillräckligt lufttryck/vakuum för att aktivera bromsen minst två gånger efter det att larmsystemet utlösts (eller manometerutslaget signalerar fara) — läckage som orsakar märkbar trycksänkning eller förnimbart läckage
1.1.4 Kontrollampa för otillräckligt tryck eller manometer	<ul style="list-style-type: none"> — kontrollampa/manometer felaktig eller skadad
1.1.5 Handmanövrerad bromsventil	<ul style="list-style-type: none"> — manöverorganet spräckt, skadat eller starkt förslitet — bromsventilen defekt — ej tillförlitlig manövrering av ventilspindel eller av ventil — lösa kopplingar eller läcka i systemet — otillfredsställande funktion
1.1.6 Parkeringsbroms, manöverarm, låsmekanism	<ul style="list-style-type: none"> — låsmekanism otillräcklig — för stort slitage på manöverarmens axel eller låsmekanismen — för stor slaglängd (felaktig inställning)
1.1.7 Bromsventiler (bottenventiler, utloppsventiler, reglerventiler osv.)	<ul style="list-style-type: none"> — skadade, otillräcklig täthet (luftläckage) — kompressorns oljeförbrukning för stor — felaktig eller otillräcklig montering — förlust av bromsvätska
1.1.8 Kopplingar till släpvagnens bromsanordning	<ul style="list-style-type: none"> — avstängningskran eller självstängande ventil defekt — bristfällig fastsättning eller montering — otillräcklig täthet

<i>Komponenter som ska kontrolleras</i>	<i>Orsak till underkännande</i>
1.1.9 Energiackumulator, tryckluftsbehållare	<ul style="list-style-type: none"> — skadad, korroderad, otät — avtappningsanordning fungerar inte — montering ej fungerade eller felaktig
1.1.10 Servostyrenheter, huvudcylinder (hydraulsystem)	<ul style="list-style-type: none"> — servostyrenhet defekt eller ineffektiv — huvudcylinder defekt eller otät — huvudcylinder otillräckligt fastsatt — för liten mängd bromsvätska — lock på huvudcylindern saknas — kontrollampan för bromsvätska lyser eller är defekt — bristfällig funktion hos varningsanordningen för bromsvätskenivån
1.1.11 Bromsrör	<ul style="list-style-type: none"> — risk för funktionsfel eller brott — otätheter i rör eller kopplingar — skadade eller starkt korroderade — felmonterade
1.1.12 Bromsslangar	<ul style="list-style-type: none"> — risk för funktionsfel eller brott — skadade, skavda, för korta, snodda — otätheter i slangar eller kopplingar — utvidgas extremt under tryck — porösa
1.1.13 Bromsbelägg (bromsbackar)	<ul style="list-style-type: none"> — stort slitage — nedsmutsade av olja, fett osv.
1.1.14 Bromstrummor, bromsskivor	<ul style="list-style-type: none"> — stort slitage, repor, sprickor, brott och andra fel som kan utgöra en säkerhetsrisk — nedsmutsade av olja, fett osv. — bromsskölden ej tillräckligt fastmonterad
1.1.15 Bromskablar, stänger, spakar, kopplingar	<ul style="list-style-type: none"> — kablar skadade eller bockade — stort slitage eller framskriden korrosion — kablar eller stänger för löst monterade — bristfällig kabelmontering — begränsning i bromssystemets rörlighet — onormala rörelser hos spakar/stänger/kopplingar till följd av felaktig inställning eller onormalt slitage
1.1.16 Bromscylindrar (även fjäderbromsar och hydraulcylindrar)	<ul style="list-style-type: none"> — spruckna eller skadade — otäta — bristfälligt monterade — starkt korroderade — för stor slaglängd för cylindern — dammskydd saknas eller är mycket skadat
1.1.17 Lastavkännande, automatisk bromskraftregulator	<ul style="list-style-type: none"> — defekt förbindelse — felaktig inställning — låst, fungerar inte — saknas
1.1.18 Automatiska bromsjusterare	<ul style="list-style-type: none"> — låsta eller rör sig onormalt efter alltför stort slitage eller felaktig inställning — funktionen defekt

Komponenter som ska kontrolleras	Orsak till underkännande
1.1.19 Retarder (om sådan monterats)	<ul style="list-style-type: none"> — bristfällig montering eller anslutning — funktionen defekt
1.2 Färdbromsens prestanda och verkan	
1.2.1 Prestanda (ökas successivt till maximal verkan)	<ul style="list-style-type: none"> — obefintlig eller otillräcklig bromsverkan på ett eller flera hjul — bromsverkan på det minst bromsade hjulet på axeln är mindre än 70 % av den maximala verkan på det andra hjulet; vid bromsprov på väg avviker fordonet för mycket från körriktningen under inbromsning — ingen gradvis bromsverkan (låsning) — onormal fördröjning före bromsverkan på något hjul — alltför stora variationer i bromsverkan på grund av deformerade skivor eller orunda trummor
1.2.2 Verkan	<ul style="list-style-type: none"> — bromskoefficienten i förhållande till den högsta tillåtna massan eller, när det rör sig om påhängsvagnar, till summan av det tillåtna axeltrycket när detta är tillämpligt, är lägre än följande: minsta bromsverkan kategori 1: 50 % ⁽¹⁾ kategori 2: 43 % ⁽²⁾ kategori 3: 40 % ⁽³⁾ kategori 4: 50 % kategori 5: 45 % ⁽⁴⁾ kategori 6: 50 % — eller en bromskoefficient som är lägre än de av fabrikanten eventuellt fastställda referensvärdena för fordonsaxeln ⁽⁵⁾
1.3 Reservbromsens prestanda och verkan (vid separata system)	
1.3.1 Prestanda	<ul style="list-style-type: none"> — bromsen fungerar inte på ena sidan — bromsverkan på det minst bromsade hjulet på axeln är mindre än 70 % av den maximala verkan på det andra hjulet — ingen gradvis bromsverkan (låsning) — släpvagnens automatiska bromssystem fungerar inte
1.3.2 Verkan	<ul style="list-style-type: none"> — för alla fordonskategorier en bromskoefficient som är lägre än 50 % ⁽⁶⁾ av den bromsverkan som fastställs i 1.2.2 i förhållande till den högsta tillåtna massan eller, när det rör sig om påhängsvagnar, till summan av de tillåtna axeltrycken
1.4 Parkeringsbromsens prestanda och verkan	
1.4.1 Prestanda	<ul style="list-style-type: none"> — bromsen fungerar inte på ena sidan
1.4.2 Verkan	<ul style="list-style-type: none"> — för alla fordonskategorier en bromskoefficient som är lägre än 16 % i förhållande till den högsta tillåtna massan eller, när det rör sig om motorfordon, som är lägre än 12 % i förhållande till fordonets högsta tillåtna kombinerade massa, om detta värde är högre
1.5 Retardens eller motorbromsens prestanda	<ul style="list-style-type: none"> — ingen gradvis bromsverkan (retarder) — funktionen defekt

Komponenter som ska kontrolleras	Orsak till underkännande
1.6 Antilåsningsanordning	— varningssystemet för antilåsningsanordningen defekt — anordningen defekt

- (1) 48 % för fordon i kategori 1 som inte är utrustade med ABS eller som är typgodkända före den 1 oktober 1991 (datum för förbud mot ibruktagande utan EG-typgodkännande av komponenter) (direktiv 71/320/EEG).
- (2) 45 % för fordon som är registrerade efter 1988 eller från och med datum för tillämpning av direktiv 71/320/EEG, i medlemsstaternas nationella lagstiftning, om detta datum infaller senare.
- (3) 43 % för släpvagnar och påhängsvagnar som är registrerade efter 1988 eller från och med datum för tillämpning av direktiv 71/320/EEG, i medlemsstaternas nationella lagstiftning, om detta datum infaller senare.
- (4) 50 % för fordon i kategori 5 som är registrerade efter 1988 eller från och med datum för tillämpning av direktiv 71/320/EEG, i medlemsstaternas nationella lagstiftning, om detta datum infaller senare.
- (5) Referensvärdet för fordonsaxeln är den bromsverkan (uttryckt i newton) som är nödvändig för att uppnå denna bromskoefficient vid den vikt som fordonet har vid provningstillfället.
- (6) För fordon i kategorierna 2 och 5 är minimiprestandan för reservbroms (som inte berörs av direktiv 71/320/EEG) fastställd till 2,2 m/s².

FORDON I KATEGORIerna 1, 2 OCH 3	FORDON I KATEGORIerna 4, 5 OCH 6
2. Styrning och ratt	2. Styrning
2.1 Mekaniskt skick	2.1 Mekaniskt skick
2.2 Ratt	2.2 Glapp i styrningen
2.3 Glapp i styrningen	2.3 Styrsystemets infästning
2.4 Hjullager	
3. Sikt	3. Sikt
3.1 Synfält	3.1 Synfält
3.2 Fönsterglasets skick	3.2 Fönsterglasets skick
3.3 Backspeglar	3.3 Backspeglar
3.4 Vindrutetorkare	3.4 Vindrutetorkare
3.5 Vindrutespolare	3.5 Vindrutespolare
4. Lampor, reflektorer och elutrustning	4. Belysning
4.1 Strålkastare för hel- och halvljus	4.1 Strålkastare för hel- och halvljus
4.1.1 Skick och funktion	4.1.1 Skick och funktion
4.1.2 Inställning	4.1.2 Inställning
4.1.3 Strömbrytare	4.1.3 Strömbrytare
4.1.4 Optisk verkningsgrad	
4.2 Sido- och parkeringsljus	4.2 Skick och funktion, linsernas skick, färg och optisk verkningsgrad med avseende på:

FORDON I KATEGORIerna 1, 2 OCH 3	FORDON I KATEGORIerna 4, 5 OCH 6
<p>4.2.1 Skick och funktion</p> <p>4.2.2 Färg och optisk verkningsgrad</p>	<p>4.2.1 Sido- och bakljus</p> <p>4.2.2 Stoppljus</p> <p>4.2.3 Körriktningsvisare</p> <p>4.2.4 Backljus</p> <p>4.2.5 Dimljus</p> <p>4.2.6 Belysning av bakre registreringsskylt</p> <p>4.2.7 Reflexanordningar</p> <p>4.2.8 Varningsljus</p>
<p>4.3 Stoppljus</p> <p>4.3.1 Skick och funktion</p> <p>4.3.2 Färg och optisk verkningsgrad</p>	
<p>4.4 Körriktningsvisare</p> <p>4.4.1 Skick och funktion</p> <p>4.4.2 Färg och optisk verkningsgrad</p> <p>4.4.3 Strömbrytare</p> <p>4.4.4 Blinkfrekvens</p>	
<p>4.5 Dimljus fram och bak</p> <p>4.5.1 Position</p> <p>4.5.2 Skick och funktion</p> <p>4.5.3 Färg och optisk verkningsgrad</p>	
<p>4.6 Backljus</p> <p>4.6.1 Skick och funktion</p> <p>4.6.2 Färg och optisk verkningsgrad</p>	

FORDON I KATEGORIerna 1, 2 OCH 3	FORDON I KATEGORIerna 4, 5 OCH 6
4.7 Belysning av bakre registreringsskylt	
4.8 Reflexanordningar — skick och färg	
4.9 Kontrollampor	
4.10 Elförbindelserna mellan dragfordon och släp- eller påhängsvagn	
4.11 Elkabelsystemet	
5. Axlar, hjul, däck, fjädring	5. Axlar, hjul, däck, fjädring
5.1 Axlar	5.1 Axlar
5.2 Hjul och däck	5.2 Hjul och däck
5.3 Fjädring	5.3 Fjädring
6. Chassi och chassiinfästningar	6. Chassi och chassiinfästningar
6.1 Chassi eller ram och infästningar	6.1 Chassi eller ram och infästningar
6.1.1 Allmänt skick	6.1.1 Allmänt skick
6.1.2 Avgasrör och ljuddämpare	6.1.2 Avgasrör och ljuddämpare
6.1.3 Bränsletank och bränsleledningar	6.1.3 Bränsletank och bränsleledningar
6.1.4 Geometriska egenskaper och skick med avseende på tunga lastbilers bakre påkörningsskydd	6.1.4 Reservhjulshållare
6.1.5 Reservhjulshållare	6.1.5 Kopplingsmekanismens tillförlitlighet (om sådan mekanism finns)
6.1.6 Kopplingsmekanism på dragfordon, släp- och påhängsvagnar	
6.2 Hytt och karosseri	6.2 Karosseri
6.2.1 Allmänt skick	6.2.1 Bärande konstruktion
6.2.2 Montering	6.2.2 Dörrar och lås
6.2.3 Dörrar och lås	
6.2.4 Golv	
6.2.5 Förarsäte	
6.2.6 Fotsteg	
7. Övrig utrustning	7. Övrig utrustning
7.1 Bilbälten	7.1 Förarsätets montering
7.2 Brandsläckare	7.2 Montering av batteri
7.3 Lås och stöldskydd	7.3 Ljudsignalanordning
7.4 Varningstriangel	7.4 Varningstriangel
7.5 Första hjälpen-låda	7.5 Bilbälten
7.5.1 Fästpunkternas tillförlitlighet	7.5.2 Bilbältenas skick
7.5.3 Funktion	
7.6 Hjulkil(ar)	
7.7 Ljudsignalanordning	

FORDON I KATEGORIerna 1, 2 OCH 3	FORDON I KATEGORIerna 4, 5 OCH 6
7.8 Hastighetsmätare	
7.9 Färdskrivare (plombering ska finnas och vara obruten) — Giltigheten av färdskrivarplattan ska kontrolleras om färdskrivare krävs enligt förordning (EEG) nr 3821/85 ⁽¹⁾ . — I tveksamma fall ska kontrolleras om däckens nominella omkrets eller dimension svarar mot de data som angivits på färdskrivaren. — Om så kan ske, ska kontrolleras att färdskrivarens plombering och, i förekommande fall, andra medel för att skydda färdskrivaren mot olovlig manipulation är intakta.	
7.10 Hastighetsbegränsande anordningar — Om möjligt, kontrollera att anordningen är monterad i enlighet med direktiv 92/6/EEG ⁽²⁾ . — Giltigheten av anordningens monteringsplatta. — Om så kan ske, ska kontrolleras att anordningens plombering och, i förekommande fall, andra medel för att skydda mot olovlig manipulation är intakta. — Kontrollera, om det är praktiskt möjligt, att den hastighetsbegränsande anordningen förhindrar att de fordon som anges i artiklarna 2 och 3 i direktiv 92/6/EEG överskrider de förinställda hastigheterna.	
8. Störningar	8. Störningar
8.1 Buller	8.1 Buller

⁽¹⁾ Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter (EGT L 370, 31.12.1985, s. 8).
⁽²⁾ Rådets direktiv 92/6/EEG av den 10 februari 1992 om montering och användning av hastighetsbegränsande anordningar i vissa kategorier av motorfordon inom gemenskapen (EGT L 57, 2.3.1992, s. 27).

FORDON I KATEGORIerna 1, 2, 3, 4, 5 OCH 6

8.2 Avgasutsläpp

8.2.1 Motorfordon med bensindrivna motorer med styrd tändning

- a) Om avgasutsläppen inte kontrolleras genom ett avancerat system för avgasrening, som trevägskatalysator med lambdasond:

1. Okulärbesiktning av avgassystemet för att kontrollera att det är komplett, i tillfredsställande skick och att det inte finns några läckor.
2. Okulärbesiktning av eventuellt fabriksmonterat avgaskontrollsystem för att kontrollera att det är komplett, i tillfredsställande skick och att det inte finns några läckor.

Efter rimlig uppvärmningstid (med beaktande av tillverkarens rekommendationer) mäts halten koloxid (CO) i avgaserna under tomgång (utan belastning).

Högsta tillåtna CO-halt är den som anges av tillverkaren. Om ett sådant värde inte finns att tillgå, eller om de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna beslutar att inte använda det som referensvärde, får CO-halten inte överstiga följande värden:

- i) För fordon som registrerats eller tagits i bruk för första gången mellan det datum från och med vilket medlemsstaterna har krävt att fordon ska uppfylla kraven i direktiv 70/220/EEG ⁽¹⁾ och den 1 oktober 1986: koloxid – 4,5 volymprocent.

⁽¹⁾ Rådets direktiv 70/220/EEG av den 20 mars 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon (EGT L 76, 6.4.1970, s. 1).

- ii) För fordon som registrerats eller tagits i bruk för första gången efter den 1 oktober 1986: koloxid – 3,5 volymprocent.
- b) Om avgasutsläppen kontrolleras genom ett avancerat system för avgasrening, som trevägskatalysator med lambdasond:
1. Okulärbesiktning av avgassystemet för att kontrollera att det är komplett, i tillfredsställande skick och att det inte finns några läckor.
 2. Okulärbesiktning av eventuellt fabriksmonterat avgaskontrollsystem för att kontrollera att det är komplett, i tillfredsställande skick och att det inte finns några läckor.
 3. Bestämning av effektiviteten hos fordonets system för avgasrening genom mätning av avgasernas lambda-värde och koloxidhalt enligt punkt 4 eller med de förfaranden som föreslås av tillverkaren och som godkänts i samband med typgodkännandet. Vid varje prov värms motorn först upp enligt tillverkarens rekommendationer.
4. Utsläpp från avgasröret – gränsvärden
- Högsta tillåtna CO-halt är den som anges av tillverkaren.
- Om ett sådant värde inte finns att tillgå, får CO-halten inte överstiga följande värden:
- i) Mätning vid tomgångskörning:

Högsta tillåtna CO-halt är 0,5 volymprocent och för fordon som typgodkänts enligt gränsvärdena i rad A eller rad B i tabellen i punkt 5.3.1.4 i bilaga I till direktiv 70/220/EEG är högsta tillåtna CO-halt 0,3 volymprocent. Om direktiv 70/220/EEG inte kan tillämpas, gäller ovanstående för fordon som registrerats eller för första gången tagits i bruk efter den 1 juli 2002.
 - ii) Mätning vid högt tomgångsvarvtal, (utan belastning) motorvarvtal minst 2 000 v/min⁻¹:

Högsta tillåtna CO-halt är 0,3 volymprocent och för fordon som typgodkänts enligt gränsvärdena i rad A eller rad B i tabellen i punkt 5.3.1.4 i bilaga I till direktiv 70/220/EEG är högsta tillåtna CO-halt 0,2 volymprocent. Om direktiv 70/220/EEG inte kan tillämpas, gäller ovanstående för fordon som registrerats eller för första gången tagits i bruk efter den 1 juli 2002.

Lambda: $1 \pm 0,03$ eller enligt tillverkarens specifikationer.
 - iii) I stället för att genom proverna under punkt i kontrollera om utsläppssystemet fungerar på motorfordon som är utrustade med omborddiagnosystem (OBD-system) i enlighet med direktiv 70/220/EEG får medlemsstaterna göra detta genom att på lämpligt sätt läsa av OBD-anordningen och samtidigt kontrollera att OBD-systemet fungerar.

8.2.2 Motorfordon med motorer med kompressionständning (dieselmotorer)

- a) Avgasernas opacitet ska mätas vid fri acceleration (utan belastning och från tomgång till maximivarvtal) med växeln i friläge och kopplingen nedtryckt.
- b) Konditionering av fordon
 1. Provningsförfarande ska utföras på fordon utan konditionering. Av säkerhetsskäl är det dock lämpligt att kontrollera att motorn är varm och i tillfredsställande mekaniskt skick.
 2. Med undantag av vad som avses i d 5 nedan godkänns samtliga fordon som har konditionerats enligt följande bestämmelser.
 - 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 i gång.
 - ii) Avgassystemet ska rensas genom minst tre fria accelerationscykler eller motsvarande metod.
- c) Provningsförfarande
 1. Okulärbesiktning av eventuellt fabriksmonterat avgaskontrollsystem för att kontrollera att det är komplett, i tillfredsställande skick och att det inte finns några läckor.
 2. 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.

3. För att igångsätta 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.
4. 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 motorvarvet eller genom att man låter tillräckligt lång tid förflöta mellan den första tryckningen på gaspedalen och det ögonblick den släpps upp, vilket för fordon i kategorierna 1 och 2 i bilaga I bör vara minst 2 sekunder.

d) Gränsvärden

1. Koncentrationsnivån får inte överstiga den nivå som angivits på installationsplattan i enlighet med direktiv 72/306/EEG ⁽¹⁾.
2. Om ett sådant värde inte finns att tillgå, eller om de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna beslutar att inte använda det som referensvärde, får koncentrationsnivån inte överstiga den nivå som tillverkaren angivit eller gränsvärdena för absorptionskoefficienten som är följande:

Högsta absorptionskoefficient gäller enligt följande:

— Insugningsdieselmotorer = 2,5 m⁻¹.

— Turboladdade dieselmotorer = 3,0 m⁻¹.

— Ett gränsvärde på 1,5 m⁻¹ gäller för följande fordon som typgodkänt i enlighet med gränsvärdena i

- a) rad B i tabellen i punkt 5.3.1.4 i bilaga I till direktiv 70/220/EEG (lätta dieselfordon – Euro 4),
- b) rad B1 i tabellerna i punkt 6.2.1 i bilaga I till direktiv 88/77/EEG ⁽²⁾ (tung dieselfordon – Euro 4),
- c) rad B2 i tabellerna i punkt 6.2.1 i bilaga I till direktiv 88/77/EEG (tung dieselfordon – Euro 5),
- d) rad C i tabellerna i punkt 6.2.1 i bilaga I till direktiv 88/77/EEG (tung fordon – EEV),

eller gränsvärden i senare ändringar av direktiv 70/220/EEG, eller gränsvärden i senare ändringar av direktiv 88/77/EEG, eller motsvarande värden om utrustningen är av annan typ än den som användes vid EG-typgodkännandet.

Om punkt 5.3.1.4 i bilaga I till direktiv 70/220/EEG, eller punkt 6.2.1 i bilaga I till direktiv 88/77/EEG, inte kan tillämpas, gäller ovanstående för fordon som registrerats eller för första gången tagits i bruk efter den 1 juli 2008.

3. Fordon som registrerades eller togs i bruk för första gången före den 1 januari 1980 är befriade från dessa krav.
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.

⁽¹⁾ Rådets direktiv 72/306/EEG av den 2 augusti 1972 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av föroreningar från dieselmotorer som används i fordon (EGT L 190, 20.8.1972, s. 1).

⁽²⁾ Rådets direktiv 88/77/EEG av den 3 december 1987 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från motorer med kompressionständning som används i fordon samt mot utsläpp av gasformiga föroreningar från motorer med gnistständning drivna med naturgas eller motorgas (LPG) vilka används i fordon (EGT L 36, 9.2.1988, s. 33).

5. För att undvika onödiga provningar får medlemsstaterna, genom undantag från bestämmelserna i punkt 8.2.2 d 4, underkänna fordon om värdena efter mindre än tre fria accelerationscykler eller efter rensningscykeln (eller motsvarande) som avses i punkt 8.2.2 b ii ovan ligger mycket högre än gränsvärdet. Likaså för att undvika onödiga provningar får medlemsstaterna, genom undantag från bestämmelserna i punkt 8.2.2 d 4, godkänna fordon om värdena efter mindre än tre fria accelerationscykler eller efter rensningscykeln (eller motsvarande) som avses i punkt 8.2.2 b ii ligger mycket under gränsvärdet.

8.2.3 Provningsutrustning

Kontrollen av fordonens avgasutsläpp ska ske med utrustning som gör det möjligt att med noggrannhet bestämma om de gränsvärden som föreskrivs, eller som har angivits av tillverkaren, iakttas.

- 8.2.4 Om en fordonstyp vid EG-typgodkännandet inte uppfyller de gränsvärden som fastställs i detta direktiv, får medlemsstaterna fastställa högre gränsvärden för denna fordonstyp med stöd av bevisning från tillverkaren. De ska genast meddela detta till kommissionen som i sin tur ska underrätta övriga medlemsstater.

FORDON I KATEGORIerna 1, 2 OCH 3	FORDON I KATEGORIerna 4, 5 OCH 6
8.3 Avskärmning av radiostörningar	
9. Kompletterande provningsmoment för fordon för kollektiv persontransport	
9.1 Nödutgång(ar) (inklusive hammare för att krossa fönsterrutor), skyltar som markerar nödutgång(ar)	
9.2 Värme	
9.3 Ventilation	
9.4 Sittplatsernas placering	
9.5 Inre belysning	
10. Identifiering av fordonet	10. Identifiering av fordonet
10.1 Registreringsskylt	10.1 Registreringsskylt
10.2 Chassinummer	10.2 Chassinummer

BILAGA III

DEL A

**Upphävt direktiv och en förteckning över dess efterföljande ändringar
(hänvisningar i artikel 10)**

Rådets direktiv 96/96/EG
(EGT L 46, 17.2.1997, s. 1)

Kommissionens direktiv 1999/52/EG
(EGT L 142, 5.6.1999, s. 26)

Kommissionens direktiv 2001/9/EG
(EGT L 48, 17.2.2001, s. 18)

Kommissionens direktiv 2001/11/EG
(EGT L 48, 17.2.2001, s. 20)

Kommissionens direktiv 2003/27/EG
(EUT L 90, 8.4.2003, s. 41)

Europaparlamentets och rådets förordning
(EG) nr 1882/2003
(EUT L 284, 31.10.2003, s. 1)

endast bilaga III, punkt 68

DEL B

**Tidsfrister för införlivande med nationell lagstiftning
(hänvisningar i artikel 10)**

Direktiv	Tidsfrist för införlivande
96/96/EG	9 mars 1998
1999/52/EG	30 september 2000
2001/9/EG	9 mars 2002
2001/11/EG	9 mars 2003
2003/27/EG	1 januari 2004

BILAGA IV

JÄMFÖRELSETABELL

Direktiv 96/96/EG	Detta direktiv
Artikel 1–4	Artikel 1–4
Artikel 5 inledningen	Artikel 5 inledningen
Artikel 5 första till sjunde strecksatsen	Artikel 5 punkterna a–g
Artikel 6	—
Artikel 7	Artikel 6.1
—	Artikel 6.2
Artikel 8.1	Artikel 7.1
Artikel 8.2 första stycket	Artikel 7.2
Artikel 8.2 andra stycket	—
Artikel 8.3	—
Artikel 9.1	—
Artikel 9.2	Artikel 8
Artikel 10	—
Artikel 11.1	—
Artikel 11.2	Artikel 9
Artikel 11.3	—
—	Artikel 10
Artikel 12	Artikel 11
Artikel 13	Artikel 12
Bilagorna I–II	Bilagorna I–II
Bilagorna III–IV	—
—	Bilaga III
—	Bilaga IV