

**SV**

**SV**

**SV**



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 29.2.2008  
KOM(2008) 100 slutlig

2008/0044 (COD)

Förslag till

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV .../.../EG**

**av den**

**om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet**

**(Text av betydelse för EES)**

(framlagt av kommissionen)

Förslag till

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV .../.../EG**

**av den [...]**

**om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet**

(omarbetad version)

## MOTIVERING

1. Genom sitt beslut av den 1 april 1987 gav kommissionen<sup>1</sup> sina avdelningar i uppdrag att kodifiera rättsakter senast efter det att de ändrats för tionde gången, samtidigt som den underströk att detta var en minimiregel, och att avdelningarna i syfte att uppnå en klar och begriplig gemenskapslagstiftning borde sträva efter att med ännu kortare mellanrum kodifiera de texter som de har ansvar för.
2. Kodifieringen av rådets direktiv 96/96/EG av den 20 december 1996 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet<sup>2</sup> har påbörjats av kommissionen. Det nya direktivet skulle ha ersatt de olika rättsakter som omfattas av kodifieringen<sup>3</sup>.
3. Under tiden har beslut 1999/468/EG om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter<sup>4</sup> ändrats genom beslut 2006/512/EG, genom vilket det föreskrivande förfarandet med kontroll införs för åtgärder med allmän räckvidd vilka är avsedda att ändra icke-väsentliga delar av en grundläggande rättsakt som antagits i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget, inbegripet genom strykning av vissa av dessa delar eller komplettering genom tillägg av nya icke-väsentliga delar.
4. För att detta nya förfarande skall vara tillämpligt på redan gällande rättsakter som antagits i enlighet med artikel 251 i fördraget, måste, enligt Europaparlamentets, rådets och kommissionens gemensamma uttalande<sup>5</sup> om beslut 2006/512/EG, dessa rättsakter anpassas i enlighet med tillämpliga förfaranden.
5. Det är därför lämpligt att kodifieringen av direktiv 96/96/EG övergår till att bli en omarbetning så att de ändringar kan införas som krävs för en anpassning till det föreskrivande förfarandet med kontroll.

---

<sup>1</sup> KOM(87) 868 PV.

<sup>2</sup> Genomfört i enlighet med kommissionens meddelande till Europaparlamentet och rådet - Kodifiering av gemenskapens regelverk, KOM(2001) 645 slutlig.

<sup>3</sup> Bilaga III, del A, till detta förslag.

<sup>4</sup> EGT L 184, 17.7.1999, s. 23. Beslutet ändat genom beslut 2006/512/EG (EUT L 200, 22.7.2006, s. 11).

<sup>5</sup> EUT C 255, 21.10.2006, s. 1.

Förslag till



**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV .../.../EG**

**av den**

**om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet**

**(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<sup>1</sup>,

med beaktande av Europeiska och sociala kommitténs yttrande<sup>2</sup>,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande<sup>3</sup>,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget<sup>4</sup>, och

av följande skäl:

↓ ny

(1) Rådets direktiv 96/96/EG av den 20 december 1996 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet<sup>5</sup> har ändrats flera gånger<sup>6</sup> har ändrats flera gånger på ett väsentligt sätt. Med anledning av nya ändringar bör det av tydlighetsskäl omarbetas.

<sup>1</sup> EUT C [...], [...], s. [...].

<sup>2</sup> EUT C [...], [...], s. [...].

<sup>3</sup> EUT C [...], [...], s. [...].

<sup>4</sup> EUT C [...], [...], s. [...].

<sup>5</sup> EGT L 46, 17.2.1997, s. 1. Direktivet senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1882/2003 (EUT L 284, 31.10.2003, s. 1).

<sup>6</sup> Se bilaga III, del A.

---

↓ 96/96/EG skäl 2

- (2) Som ett led i den gemensamma transportpolitiken bör vissa vägtransporter inom gemenskapen utföras under gynnsammast möjliga omständigheter vad gäller såväl säkerhet som konkurrens mellan transportföretag i de olika medlemsstaterna.
- 

↓ 96/96/EG skäl 3

- (3) Vägtrafikens tillväxt och därav förorsakade ökning av faror och olägenheter ställer alla medlemsstater inför säkerhetsproblem av likartad natur och vikt.
- 

↓ 96/96/EG skäl 6

- (4) De provningar som skall utföras under ett fordonets brukstid bör vara förhållandevis enkla, snabba och billiga.
- 

↓ 96/96/EG skäl 7 (anpassad)

- (5) Därför bör gemenskapens minimikrav på normer och metoder för trafiksäkerhetsprovning av de komponenter som förtecknas i  detta direktiv  fastställas i särdirektiv.
- 

↓ 96/96/EG skäl 9

- (6) De normer och metoder som fastställs i särdirektiven måste snabbt anpassas till den tekniska utvecklingen och, för att underlätta genomförandet av de för detta ändamål nödvändiga åtgärderna, måste ett nära samarbete inrättas mellan medlemsstaterna och kommissionen i en kommitté för anpassning av trafiksäkerhetsprovningen till den tekniska utvecklingen.
- 

↓ 96/96/EG skäl 10 (anpassad)

- (7) När det gäller bromssystem är det  svårt  att fastställa normer för lufttrycksinställning, aktiveringstid  och liknande , med hänsyn till de skillnader i utrustning och metoder för provning som finns inom gemenskapen.
- 

↓ 96/96/EG skäl 15

- (8) Det är ett känt faktum för alla som har med trafiksäkerhetsprovning av fordon att göra att provningsmetoden, i synnerhet i vilken mån fordonet är lastat, påverkar provningspersonalens bedömning av bromssystemets tillförlitlighet.
- 

↓ 96/96/EG skäl 16 (anpassad)

- (9) Fastställande av referensnormer för bromskraften hos respektive fordonstyp under olika lastningstillstånd skulle underlätta bedömningen av denna tillförlitlighet. Detta direktiv  bör tillåta  sådan provning som alternativ till en provning av uppfyllandet av miniminormer för bromsprestanda hos respektive fordonskategori.

---

↓ 96/96/EG skäl 17 (anpassad)

- (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<sup>7</sup>] , men vissa fordonstyper har likväl godkänts enligt nationella normer som kan skilja sig från  det direktivet .
- 

↓ 96/96/EG skäl 18

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

↓ 96/96/EG skäl 19

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

↓ 96/96/EG skäl 20

- (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.
- 

↓ 96/96/EG skäl 21

- (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.
- 

↓ 96/96/EG skäl 22

- (15) Då det gäller motorer med kompressionständning (dieselmotorer) anses mätning av avgasutsläppens täthet ge tillräckliga indikationer om fordonets skick med avseende på utsläpp.
- 

↓ 96/96/EG skäl 23

- (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.
- 

↓ 96/96/EG skäl 24

- (17) Det kan antas att ett stort antal av de fordon som inte underhålls regelbundet kommer att underkännas vid avgaskontrollen.
- 

<sup>7</sup> EGT L 202, 6.9.1971, s. 37. Direktivet senast ändrat genom  direktiv 2006/96/EG (EUT L 363, 20.12.2006, s. 81) .

---

↓ 96/96/EG skäl 25

- (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.

---

↓ 2001/9/EG skäl 4

- (19) Enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 98/69/EG av den 13 oktober 1998 om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon och om ändring av rådets direktiv 70/220/EEG<sup>8</sup> skall 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. OBD-system för nya dieseldrivna fordon.

---

↓ 96/96/EG skäl 26

- (20) Medlemsstaterna kan vid behov utesluta vissa fordonskategorier av historiskt intresse från direktivets tillämpningsområde. De kan 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.

---

↓ 2001/11/EG skäl 4 (anpassad)

- (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 franchiseorganisation.

---

↓ 2001/11/EG skäl 5 (anpassad)

- (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<sup>9</sup>. ☒ Sedan 2003 är nya ☒ fordon försedda med sådan utrustning.

---

<sup>8</sup> EGT L 350, 28.12.1998, s. 1. Direktivet har upphävts med verkan från och med den 2 januari 2013 genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 (EUT L 171, 29.6.2007, s. 1).

<sup>9</sup> EGT L 274, 9.10.1998, s. 1. Förordningen senast ändrad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 (EUT L 102, 11.4.2006, s. 1).



---

↓ 96/96/EG skäl 32

- (23) Tekniska krav som gäller taxibilar och ambulanser är jämförbara med dem som gäller för privatbilar. De komponenter som skall provas kan vara desamma, även om intervallen mellan proven är olika.

---

↓ 96/96/EG skäl 13

- (24) Varje medlemsstat bör inom ramen för sin respektive behörighet övervaka kvaliteten av och metoderna för trafiksäkerhetsprovning av fordon.

---

↓ 96/96/EG skäl 14

- (25) Kommissionen bör kontrollera det praktiska genomförandet av detta direktiv.

---

↓ 96/96/EG skäl 33 (anpassad)

- (26) ☒ Eftersom syftet med den föreslagna åtgärden, 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 kan uppnås av medlemsstaterna själva och således, på grund av åtgärdens omfattning, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, får gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går inte detta direktiv utöver vad som är nödvändigt för det ändamålet. ☒

---

↓ ny

- (27) De åtgärder som är nödvändiga för genomförandet av 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<sup>1</sup>.
- (28) Kommissionen bör särskilt ges behörighet att anpassa normer och metoder som fastställs i särdirektiven till den tekniska utvecklingen. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra icke väsentliga delar av de direktiven bör de antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.
- (29) Detta direktiv får inte påverka medlemsstaternas skyldigheter vad gäller tidsfristerna för införlivande med nationell lagstiftning av de direktiv som anges i bilaga III del B.

---

<sup>1</sup> EGT L 184, 17.7.1999, s. 23. Beslutet ändrat genom beslut 2006/512/EG (EUT L 200, 22.7.2006, s. 11).

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

## KAPITEL I

### Allmänna bestämmelser

#### *Artikel 1*

1. I varje medlemsstat skall 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 skall provas, trafiksäkerhetsprovningarnas periodicitet och vilka komponenter som skall provas.

#### *Artikel 2*

De trafiksäkerhetsprovningar som avses i detta direktiv skall 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, skall medlemsstaterna särskilt kontrollera att objektivitet och en hög kvalitet på provningen upprätthålls.

#### *Artikel 3*

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

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

2. På samma grunder som om medlemsstaten själv hade utfärdat intyget, skall varje medlemsstat erkänna intyg som utfärdats i en annan medlemsstat och som styrker att ett motorfordon som är registrerat på den statens territorium, tillsammans med tillhörande släp- eller påhängsvagn, har genomgått en trafiksäkerhetsprovning som minst uppfyllt kraven i detta direktiv.

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

## KAPITEL II

### Undantag

---

↓ 96/96/EG

#### *Artikel 4*

1. Medlemsstaterna skall 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 konstruerats 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, låta fordonet genomgå 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 skall provas,
- e) utsträcka kravet på periodisk provning till andra fordonskategorier,
- f) föreskriva om särskilda kompletterande provningar,
- g) kräva högre värden för minsta bromsverkan och föreskriva om provning med större last än vad som framgår av värdena i bilaga II, för fordon som är registrerade på deras territorium, förutsatt att sådana krav inte överstiger kraven i fordonets ursprungliga typgodkännande.

## KAPITEL III

### Slutbestämmelser

---

↓ 96/96/EG Art. 7  
⇒ ny

#### Artikel 6

1. På förslag av kommissionen och med kvalificerad majoritet skall rådet anta de särdirektiv som är nödvändiga för att fastställa minimikraven på normer och metoder för provning av de i bilaga II förtecknade komponenterna.

2. ⇒ Kommissionen skall anta de ⇐ ändringar som är nödvändiga för att till den tekniska utvecklingen anpassa normer och metoder som fastställs i särdirektiven.

⇒ Dessa åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar av nämnda direktiv ⇐ skall antas i enlighet med det ⇒ föreskrivande ⇐ förfarande ⇒ med kontroll ⇐ som avses i artikel 7(2).

---

↓ 1882/2003 Art. 3 och bilaga III  
pnt. 68 (anpassad)  
⇒ ny

#### Artikel 7

1. Kommissionen skall biträdas av en kommitté för anpassning till den tekniska utvecklingen av direktivet om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet, nedan kallad 'kommittén'.

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

~~Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara tre månader.~~

~~3. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning.~~

---

↓ 96/96/EG Art. 9

#### Artikel 8

Kommissionen skall 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 och om gällande regler behöver ändras.

---

↓ 96/96/EG Art. 11

*Artikel 9*

Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texten till 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 rättsakterna som anges i bilaga III del A, skall 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 skall anses som hänvisningar till detta direktiv och skall läsas enligt jämförelsetabellen i bilaga IV.

---

↓ 96/96/EG Art. 12

*Artikel 11*

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

---

↓ 96/96/EG Art. 13

*Artikel 12*

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den [...]

*På Europaparlamentets vägnar*  
*Ordförande*  
[...]

*På rådets vägnar*  
*Ordförande*  
[...]

**BILAGA I**

**FORDONSKATEGORIER SOM SKALL 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 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 vartannat år.

## BILAGA II

### KOMPONENTER SOM OBLIGATORISKT SKALL KONTROLLERAS

Provningen skall 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 skall 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 skall kontrolleras vid provning av fordonens bromsutrustning. De provningsresultat som erhålls vid kontroll av bromsutrustningen skall så långt möjligt motsvara de tekniska normerna i [direktiv 71/320/EEG].

<i>Komponenter som skall kontrolleras</i>	<i>Orsak till underkännande</i>
1.1 Mekaniskt tillstånd och funktion	
1.1.1 Fotbromsens pedalaxel	– svårmanövrerad – slitet lager – stort slitage/glapp
1.1.2 Pedalens tillstånd och manöverorganets slaglängd	– för stor eller för liten tillgänglig slaglängd – manöverorganet utväxlar inte korrekt – halkskyddsbeläggning på bromspedalen saknas, har lossnat eller slitits ned

<p>1.1.3 Vakuumpump eller kompressor och behållare</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– för lång aktiveringstid för arbetstryck/vakuum för effektiv bromsning</li> <li>– otillräckligt lufttryck/vakuum för att aktivera bromsen minst två gånger efter det att larmsystemet utlösts (eller manometerutslaget signalerar fara)</li> <li>– läckage som orsakar märkbar trycksänkning eller förnimbart läckage</li> </ul>
<p>1.1.4 Kontrollampa för otillräckligt tryck eller manometer</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– kontrollampa/manometer felaktig eller skadad</li> </ul>
<p>1.1.5 Handmanövrerad bromsventil</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– manöverorganet spräckt, skadat eller starkt förslitet</li> <li>– bromsventilen defekt</li> <li>– ej tillförlitlig manövrering av ventilspindel eller av ventil</li> <li>– lösa kopplingar eller läcka i systemet</li> <li>– otillfredsställande funktion</li> </ul>
<p>1.1.6 Parkeringsbroms, manöverarm, låsmekanism</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– låsmekanism otillräcklig</li> <li>– för stort slitage på manöverarmens axel eller låsmekanismen</li> <li>– för stor slaglängd (felaktig inställning)</li> </ul>
<p>1.1.7 Bromsventiler (bottenventiler, utloppsventiler, reglerventiler osv.)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– skadade, otillräcklig täthet (luftläckage)</li> <li>– kompressorns oljeförbrukning för stor</li> <li>– felaktig eller otillräcklig montering</li> <li>– förlust av bromsvätska</li> </ul>
<p>1.1.8 Kopplingar till släpvagnens bromsanordning</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– avstängningskran eller självstängande ventil defekt</li> <li>– bristfällig fastsättning eller montering</li> <li>– otillräcklig täthet</li> </ul>



1.1.9 Energiackumulator, tryckluftsbehållare	<ul style="list-style-type: none"> <li>– skadad, korroderad, otät</li> <li>– avtappningsanordning fungerar inte</li> <li>– montering ej fungerade eller felaktig</li> </ul>
1.1.10 Servostyrenheter, huvudcylinder (hydraulsystem)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– servostyrenhet defekt eller ineffektiv</li> <li>– huvudcylinder defekt eller otät</li> <li>– huvudcylinder otillräckligt fastsatt</li> <li>– för liten mängd bromsvätska</li> <li>– lock på huvudcylindern saknas</li> <li>– kontrollampan för bromsvätska lyser eller är defekt</li> <li>– bristfällig funktion hos varningsanordningen för bromsvätskenivån</li> </ul>
1.1.11 Bromsrör	<ul style="list-style-type: none"> <li>– risk för funktionsfel eller brott</li> <li>– otätheter i rör eller kopplingar</li> <li>– skadade eller starkt korroderade</li> <li>– felmonterade</li> </ul>
1.1.12 Bromsslangar	<ul style="list-style-type: none"> <li>– risk för funktionsfel eller brott</li> <li>– skadade, skavda, för korta, snodda</li> <li>– otätheter i slangar eller kopplingar</li> <li>– utvidgas extremt under tryck</li> <li>– porösa</li> </ul>
1.1.13 Bromsbelägg (bromsbackar)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– stort slitage</li> <li>– nedmutsade av olja, fett osv.</li> </ul>

1.1.14 Bromstrummor, bromsskivor	<ul style="list-style-type: none"> <li>– stort slitage, repor, sprickor, brott och andra fel som kan utgöra en säkerhetsrisk</li> <li>– nedsmutsade av olja, fett osv.</li> <li>– bromsskölden ej tillräckligt fastmonterad</li> </ul>
1.1.15 Bromskablar, stänger, spakar, kopplingar	<ul style="list-style-type: none"> <li>– kablar skadade eller bockade</li> <li>– stort slitage eller framskriden korrosion</li> <li>– kablar eller stänger för löst monterade</li> <li>– bristfällig kabelmontering</li> <li>– begränsning i bromssystemets rörlighet</li> <li>– onormala rörelser hos spakar/stänger/kopplingar till följd av felaktig inställning eller onormalt slitage</li> </ul>
1.1.16 Bromscylindrar (även fjäderbromsar och hydraulcylindrar)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– spruckna eller skadade</li> <li>– otäta</li> <li>– bristfälligt monterade</li> <li>– starkt korroderade</li> <li>– för stor slaglängd för cylindern</li> <li>– dammskydd saknas eller är mycket skadat</li> </ul>
1.1.17 Lastavkännande, automatisk bromskraftregulator	<ul style="list-style-type: none"> <li>– defekt förbindelse</li> <li>– felaktig inställning</li> <li>– låst, fungerar inte</li> <li>– saknas</li> </ul>
1.1.18 Automatiska bromsjusterare	<ul style="list-style-type: none"> <li>– låsta eller rör sig onormalt efter alltför stort slitage eller felaktig inställning</li> <li>– funktionen defekt</li> </ul>

1.1.19	Retarder (om sådan monterats)	–	bristfällig montering eller anslutning
		–	funktionen defekt
1.2	Färdbromsens prestanda och verkan		
1.2.1	Prestanda (ökas successivt till maximal verkan)	–	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	–	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 % <sup>1</sup>  kategori 2: 43 % <sup>2</sup>  kategori 3: 40 % <sup>3</sup>

<sup>1</sup> 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 ibrukttagande utan europeiskt typgodkännande) (direktiv [71/320/EEG, såsom ändrat genom kommissionens direktiv 88/194/EEG, EGT L 92, 9.4.1988, s. 47]).

<sup>2</sup> 45 % för fordon som är registrerade efter 1988 eller från och med datum för tillämpning av direktiv [71/320/EEG, såsom ändrat genom kommissionens direktiv 85/647/EEG (EGT L 380, 31.12.1985, s. 1)], i medlemsstaternas nationella lagstiftning, om detta datum infaller senare.

<sup>3</sup> 43 % för släpvagnar och påhängsvagnar som är registrerade efter 1988 eller från och med datum för tillämpning av direktiv [71/320/EEG, såsom ändrat genom kommissionens direktiv 85/647/EEG], i medlemsstaternas nationella lagstiftning, om detta datum infaller senare.

		<p>kategori 4: 50 %</p> <p>kategori 5: 45 %<sup>4</sup></p> <p>kategori 6: 50 %</p> <p>eller</p> <p>– en bromskoefficient som är lägre än de av fabrikanten eventuellt fastställda referensvärdena för fordonsaxeln<sup>5</sup></p>
1.3	Reservbromsens prestanda och verkan (vid separata system)	
1.3.1	Prestanda	<p>– bromsen fungerar inte på ena sidan</p> <p>– bromsverkan på det minst bromsade hjulet på axeln är mindre än 70 % av den maximala verkan på det andra hjulet</p> <p>– ingen gradvis bromsverkan (låsning)</p> <p>– släpvagnens automatiska bromssystem fungerar inte</p>
1.3.2	Verkan	<p>– för alla fordonskategorier en bromskoefficient som är lägre än 50 %<sup>6</sup> 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</p>

<sup>4</sup> 50 % för fordon i kategori 5 som är registrerade efter 1988 eller från och med datum för tillämpning av direktiv [71/320/EEG, såsom ändrat genom kommissionens direktiv 85/647/EEG], i medlemsstaternas nationella lagstiftning, om detta datum infaller senare.

<sup>5</sup> 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.

<sup>6</sup> För fordon i kategorierna 2 och 5 är minimiprestandan för reservbroms (som inte berörs av direktiv [71/320/EEG, såsom ändrat genom kommissionens direktiv 85/647/EEG]) fastställd till 2,2 m/s<sup>2</sup>.

1.4	Parkeringsbromsens prestanda och verkan	
1.4.1	Prestanda	– bromsen fungerar inte på ena sidan
1.4.2	Verkan	– 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	– ingen gradvis bromsverkan (retarder) – funktionen defekt
1.6	Antilåsninganordning	– varningssystemet för antilåsninganordningen defekt – anordningen defekt

FORDON I KATEGORIerna 1, 2 OCH 3	FORDON I KATEGORIerna 4, 5 OCH 6
<b>2. Styrning och ratt</b>	<b>2. Styrning</b>
2.1 Mekaniskt skick	2.1 Mekaniskt skick
2.2 Ratt	2. Glapp i styrningen
2.3 Glapp i styrningen	2.3 Styrsystemets infästning
	2.4 Hjullager
<b>3. Sikt</b>	<b>3. Sikt</b>
3.1 Synfält	3. Synfält
3.2 Fönsterglasets skick	3.2 Fönsterglasets skick
3.3 Bakspeglar	3.3 Bakspeglar
3.4 Vindrutetorkare	3.4 Vindrutetorkare
3.5 Vindrutespolare	3.5 Vindrutespolare
<b>4. Lampor, reflektorer och elutrustning</b>	<b>4. Belysning</b>
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:
4.2.1 Skick och funktion	4.2.1 Sido- och bakljus
4.2.2 Färg och optisk verkningsgrad	4.2.2 Stoppljus
	4.2.3 Körriktningsvisare
	4.2.4 Backljus
	4.2.5 Dimljus
	4.2.6 Belysning av bakre registreringsskylt

	4.2.7	Reflexanordningar
	4.2.	Varningsljus
4.3		Stoppljus
4.3.1		Skick och funktion
4.3.2		Färg och optisk verkningsgrad
4.4		Körriktningsvisare
4.4.1		Skick och funktion
4.4.2		Färg och optisk verkningsgrad
4.4.3		Strömbrytare
4.4.4		Blinkfrekvens
4.5		Dimljus fram och bak
4.5.1		Position
4.5.2		Skick och funktion
4.5.3		Färg och optisk verkningsgrad
4.6		Backljus
4.6.1		Skick och funktion
4.6.2		Färg och optisk verkningsgrad
4.7		Beslysning av bakre registreringskylt
4.8		Reflexanordningar – skick och färg
4.9		Kontrollampor
4.10		Elförbindelserna mellan dragfordon och släp- eller påhängsvagn
4.11		Elkabelsystemet

<b>5.</b>	<b>Axlar, hjul, däck, fjädring</b>	<b>5.</b>	<b>Axlar, hjul, däck, fjädring</b>
5.1	Axlar	5.1	Axlar
5.2	Hjul och däck	5.2	Hjul och däck
5.3	Fjädring	5.3	Fjädring
<b>6.</b>	<b>Chassi och chassiinfästningar</b>	<b>6.</b>	<b>Chassi och chassiinfästningar</b>
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 lastbilars 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		
<b>7.</b>	<b>Övrig utrustning</b>	<b>7.</b>	<b>Övrig utrustning</b>
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		
7.8	Hastighetsmätare		
7.9	Färdskrivare (plombering skall finnas och vara obruten) <ul style="list-style-type: none"> <li>– Giltigheten av färdskrivarplattan skall kontrolleras om färdskrivare krävs enligt <input checked="" type="checkbox"/> rådets <input checked="" type="checkbox"/> förordning (EEG) nr 3821/85<sup>1</sup>.</li> <li>– i tveksamma fall skall kontrolleras om däckens nominella omkrets eller dimension svarar mot de data som angivits på färdskrivaren.</li> <li>– Om så kan ske, skall kontrolleras att färdskrivarens plombering och, i förekommande fall, andra medel för att skydda färdskrivaren mot olovlig manipulation är intakta.</li> </ul>		

<sup>1</sup> EGT L 370, 31.12.1985, s. 8.

<p>7.10 Hastighetsbegränsande anordningar</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Om möjligt, kontrollera att anordningen är monterad i enlighet med direktiv 92/6/EEG.</li> <li>– Giltigheten av anordningens monteringsplatta.</li> <li>– Om så kan ske, skall kontrolleras att anordningens plombering och, i förekommande fall, andra medel för att skydda mot olovlig manipulation är intakta.</li> <li>– →<sub>1</sub> 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. ←</li> </ul>	
<p><b>8. Störningar</b></p>	<p><b>8. Störningar</b></p>
<p>8.1 Buller</p>	<p>8.1 Buller</p>

↓ 2003/27/EG Art. 1 och bilaga  
(anpassad)

## 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 skall uppfylla kraven i  [rådets  direktiv 70/220/EEG]<sup>2</sup> och den 1 oktober 1986: koloxid – 4,5 volymprocent.
  - 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.

---

<sup>2</sup> EGT L 76, 9.3.1970, s. 1.

3. Bestämning av effektiviteten hos fordonets system för avgasrening genom mätning av avgasernas lambdavärde 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, ändrat genom  Europaparlamentets och rådets  direktiv 98/69/EG<sup>3</sup>, eller senare ändringar, är högsta tillåtna CO-halt 0,3 volymprocent. Om direktiv [70/220/EEG], ändrat genom direktiv 98/69/EG, 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<sup>-1</sup>:

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, ändrat genom direktiv 98/69/EG, eller senare ändringar, är högsta tillåtna CO-halt 0,2 volymprocent. Om direktiv [70/220/EEG], ändrat genom direktiv 98/69/EG, 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] (ändrat genom direktiv 98/69/EG och senare ändringar) 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)

---

<sup>3</sup> EGT L 350, 28.12.1998, s. 1.

- a) Avgasernas opacitet skall mätas vid fri acceleration (utan belastning och från tomgång till maximivärvtal) med växeln i friläge och kopplingen nedtryckt.



b) Konditionering av fordon

1. Provningsförfarande får 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 skall ha uppnått arbetstemperatur, vilket t.ex. innebär att temperaturen på motoroljan som mäts med en oljemätsticka skall vara minst 80 °C eller motsvara normal arbetstemperatur om den är lägre, eller att motorblocktemperaturen, mätt som nivå på den infraröda strålningen, skall vara minst lika hög. Om denna mätmetod är opraktisk på grund av fordonets konstruktion skall motorns normala arbetstemperatur uppnås på annat sätt, t.ex. genom att kylfläkten går igång.
  - ii) Avgassystemet skall rensas genom minst tre fria accelerationscykler eller motsvarande metod.

c) Prövningsförfarande

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 skall 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 skall 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 skall 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,  $\frac{2}{3}$  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 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  rådets  direktiv 72/306/EEG<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> EGT L 190, 20.8.1972, s. 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<sup>-1</sup>,
- turboladdade dieselmotorer = 3,0 m<sup>-1</sup>,
- ett gränsvärde på 1,5 m<sup>-1</sup> gäller för följande fordon som typgodkänts i enlighet med gränsvärdena i
  - a) rad B i tabellen i punkt 5.3.1.4 i bilaga I till direktiv 70/220/EEG, ändrat genom direktiv 98/69/EG – (lätta dieselfordon – Euro 4),
  - b) rad B1 i tabellerna i punkt 6.2.1 i bilaga I till  rådets  direktiv 88/77/EEG  <sup>5</sup> , ändrat genom  Europaparlamentets och rådets  direktiv 1999/96/EG<sup>6</sup> – (tunga dieselfordon – Euro 4),
  - c) rad B2 i tabellerna i punkt 6.2.1 i bilaga I till direktiv 88/77/EEG, ändrat genom direktiv 1999/96/EG – (tunga dieselfordon – Euro 5),
  - d) rad C i tabellerna i punkt 6.2.1 i bilaga I till direktiv 88/77/EEG, ändrat genom direktiv 1999/96/EG – (tunga fordon – EEV),

eller gränsvärden i senare ändringar av direktiv 70/220/EEG, ändrat genom direktiv 98/69/EG, eller gränsvärden i senare ändringar av direktiv 88/77/EEG, ändrat genom direktiv 1999/96/EG, 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, ändrat genom direktiv 98/69/EG, eller punkt 6.2.1 i bilaga I till direktiv 88/77/EEG, ändrat genom direktiv 1999/96/EG 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.

---

<sup>5</sup> EGT L 36, 9.2.1988, s. 33.

<sup>6</sup> EGT L 44, 16.2.2000, s. 1.

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.
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 skall 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 skall genast meddela detta till kommissionen som i sin tur skall underrätta övriga medlemsstater.



↓ 96/96/EG

FORDON I KATEGORIerna 1, 2 OCH 3		FORDON I KATEGORIerna 4, 5 OCH 6	
8.3	Avskärmning av radiostörningar		
<b>9.</b>	<b>Kompletterande provningsmoment för fordon för kollektiv persontransport</b>		
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		
<b>10.</b>	<b>Identifiering av fordonet</b>	<b>10.</b>	<b>Identifiering av fordonet</b>
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 stecksatsen	Artikel 5, punkt a till g
Artikel 6	-
Artikel 7.1	Artikel 6.1
Artikel 7.2	Artikel 6.2, första stycket
-	Artikel 6.2, andra stycket
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
Bilaga I - II	Bilaga I - II
Bilaga III - IV	-
-	Bilaga III
-	Bilaga IV