

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2014/47/EU**av den 3 april 2014****om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen och om upphävande av direktiv 2000/30/EG****(Text av betydelse för EES)**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

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 fordonet 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) Flera tekniska standarder och krav med avseende på fordonssäkerhet och miljöprestanda har antagits i unionen. Det är nödvändigt att med hjälp av oväntade tekniska vägkontroller säkerställa att fordon förblir trafiksäkra.
- (5) Tekniska vägkontroller är en mycket viktig del i arbetet för att åstadkomma en hög trafiksäkerhetsnivå för nyttofordon under hela livscykeln. Sådana kontroller ökar inte bara trafiksäkerheten och minskar fordonens utsläpp, utan minskar även risken för illojal konkurrens inom vägtransporter som följer av olika kontrollnivåer i olika medlemsstater.

⁽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.

- (6) Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 ⁽¹⁾ inrättades Europeiska registret för vägtransportföretag (ERRU). Med hjälp av ERRU kan nationella elektroniska register över transportföretag sammanlänkas inom hela unionen, samtidigt som unionslagstiftningen om skydd av personuppgifter följs. Användningen av detta system, som drivs av den behöriga myndigheten i varje medlemsstat, underlättar samarbetet mellan medlemsstaterna.
- (7) Detta direktiv bör gälla för vissa nyttofordon med en konstruktionshastighet som överstiger 25 km/tim i de kategorier som definieras i Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG ⁽²⁾. Det bör emellertid inte hindra medlemsstaterna från att genomföra tekniska vägkontroller av fordon som inte omfattas av det här direktivet eller kontrollera andra aspekter av vägtransporterna, särskilt gällande kör- och vilotid, eller transport av farligt gods.
- (8) 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, likställas med lastbilar när det gäller tekniska vägkontroller.
- (9) Rapporter om genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/30/EG ⁽³⁾ visar tydligt vikten av vägkontroller. Under perioden 2009–2010 rapporterades att över 350 000 fordon som varit föremål för tekniska vägkontroller i unionen var i ett sådant skick att de måste beläggas med körförbud. Rapporterna visar även betydande skillnader när det gäller resultaten av de kontroller som utförts i olika medlemsstater. Under perioden 2009–2010 kunde procentsatsen för upptäckt av vissa brister variera mellan 2,1 % hos alla fordon som kontrollerats i en medlemsstat och 48,3 % i en annan. Slutligen visar rapporterna betydande skillnader i antalet genomförda tekniska vägkontroller mellan olika medlemsstater. För att nå en bättre balans bör medlemsstaterna åta sig att genomföra ett lämpligt antal kontroller som står i proportion till antalet nyttofordon som är registrerade och/eller i bruk på deras territorium.
- (10) Skåpbilar, såsom fordon i kategori N₁, och tillhörande släpvagnar omfattas inte av samma trafiksäkerhetskrav som på unionsnivå gäller för tunga nyttofordon, såsom bestämmelserna om körtider, kravet på utbildning för yrkesförare eller kravet på hastighetsbegränsande anordningar. Trots att fordon i kategori N₁ inte omfattas av detta direktivs tillämpningsområde bör medlemsstaterna ta hänsyn till dem i sina övergripande strategier för trafiksäkerhet och vägkontroller.
- (11) För att undvika ytterligare administrationsarbete och kostnader och för att öka effektiviteten vid kontrollerna bör behöriga nationella myndigheter kunna besluta att för kontroll i första hand välja ut fordon som används av företag som inte uppfyller standarder för trafiksäkerhet och miljö, medan väl underhållna fordon som används av ansvarsfulla och säkerhetsmedvetna brukare belönas med färre kontroller. Ett urval av fordon för vägkontroll som bygger på brukarens riskprofil skulle kunna vara ett användbart verktyg för att kontrollera högriskföretag mer ingående och oftare.
- (12) Vägkontrollerna bör stödjas av ett riskvärderingssystem. Enligt förordning (EG) nr 1071/2009 måste medlemsstaterna utvidga det riskvärderingssystem som inrättats enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG ⁽⁴⁾, när det gäller genomförandet av reglerna om körtid och viloperioder, till att omfatta andra angivna områden med anknytning till vägtransport, inbegripet trafiksäkerheten hos nyttofordon. Följaktligen bör

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG (EUT L 300, 14.11.2009, s. 51).

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/30/EG av den 6 juni 2000 om vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i gemenskapen (EGT L 203, 10.8.2000, s. 1).

⁽⁴⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG av den 15 mars 2006 om minimivillkor för genomförande av rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85 om sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG (EUT L 102, 11.4.2006, s. 35).

uppgifterna om antalet brister och dessas allvarlighetsgrad införs i det riskvärderingssystem som inrättats enligt artikel 9 i direktiv 2006/22/EG. Medlemsstaterna bör kunna besluta om lämpliga tekniska och administrativa arrangemang för användningen av riskvärderingssystemen. Effektiviteten hos riskvärderingssystemen inom hela unionen bör ytterligare undersökas, liksom frågan om en harmonisering av dem.

- (13) Innehavaren av registreringsbeviset och, i förekommande fall, fordonets brukare, bör vara ansvariga för att fordonet hålls i ett trafiksäkert skick.
- (14) När inspektörer utför tekniska vägkontroller bör de agera oberoende, och deras bedömning bör inte påverkas av någon intressekonflikt av till exempel ekonomisk eller personlig art, framför allt när det gäller föraren, brukaren eller innehavaren av registreringsbeviset, som skulle kunna inkräkta på ett opartiskt och objektivet beslutsfattande. Därför bör det inte finnas någon direkt koppling mellan inspektörernas ersättning och resultaten av de tekniska vägkontrollerna. Trots detta bör en medlemsstat kunna låta privata organ utföra både mera ingående tekniska vägkontroller och fordonsreparationer, även på samma fordon.
- (15) Tekniska vägkontroller bör bestå av grundläggande och, om så behövs, mer ingående kontroller. I båda fallen bör kontrollerna omfatta fordonets relevanta delar och system. För att åstadkomma harmonisering av mer ingående kontroller på unionsnivå bör det för varje provningskomponent införas rekommenderade provningsmetoder och exempel på brister och kategorisering av dessa med hänsyn till allvarlighetsgrad.
- (16) Lastsäkringen är avgörande för trafiksäkerheten. Lastsäkringen bör därför vara sådan, att fordonet kan klara av de accelerationer som uppstår då det används i trafiken. Av praktiska skäl bör de masskrafter som uppstår i samband med sådana accelerationer användas som gränsvärden på grundval av europeiska standarder. Personal som arbetar med att kontrollera att lastsäkringen är tillfredsställande bör ha lämplig utbildning.
- (17) Alla som arbetar med logistik, bland dem packare, lastare, åkerier, brukare och förare, har ansvar för att lasten är korrekt packad och lastad på ett lämpligt fordon.
- (18) Rapporter från vägkontroller upprättas i flera medlemsstater med elektroniska medel. I sådana fall bör en kopia av rapporten tillhandahållas föraren. All information från de tekniska vägkontrollerna bör överföras till en gemensam databas i den berörda medlemsstaten, så att data lätt kan behandlas och relevant information överföras utan att detta kräver mer administrativt arbete.
- (19) För att minska kontrollmyndigheternas administrativa börda, bör rapporter om grundläggande tekniska vägkontroller, också av tredjelandsregistrerade fordon, endast innehålla väsentlig information om att ett visst fordon genomgått sådan kontroll samt om resultaten av kontrollen. En detaljerad rapport bör endast krävas om en grundläggande kontroll följs av en mer ingående kontroll.
- (20) Kommissionen bör undersöka möjligheterna att kombinera rapportblanketten i bilaga IV med andra rapporter.
- (21) Genom att använda mobila kontrollenheter kan man minska fördröjningen och kostnaden för brukare eftersom mer ingående kontroller kan genomföras direkt på vägen. De mest närbelägna provningscentrum som praktiskt går att anlita, tillsammans med för ändamålet angivna anläggningar för vägkontroller, kan också användas för att genomföra mer ingående kontroller.

- (22) Personal som utför tekniska vägkontroller bör ha lämplig utbildning eller lämpliga kvalifikationer, också för att effektivt kunna utföra okulära kontroller. Inspektörer som utför mer ingående tekniska vägkontroller bör ha minst samma kompetens och uppfylla samma krav som de inspektörer som utför trafiksäkerhetsprovningar i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU ⁽¹⁾. Medlemsstaterna bör kräva att inspektörer som genomför kontroller vid angivna anläggningar för vägkontroller eller med användning av mobila kontrollenheter uppfyller dessa krav eller likvärdiga krav som godkänts av den behöriga myndigheten.
- (23) För att hålla nere kostnaderna för användning av teknisk utrustning för en mer ingående vägkontroll, bör medlemsstaterna kunna ta ut en avgift om brister upptäckts. Denna avgift bör vara skälig och proportionell.
- (24) Samarbete och utbyte av bästa praxis mellan medlemsstaterna är avgörande för att ett mer harmoniserat system för vägkontroller ska kunna uppnås i hela unionen. Därför bör medlemsstaterna i mån av möjlighet samarbeta bättre, även under verksamhetens genomförande. Samarbetet bör omfatta periodisk organisation av samordnade tekniska vägkontroller.
- (25) För att säkerställa ett effektivt informationsutbyte mellan medlemsstaterna, bör det i varje medlemsstat finnas en kontaktpunkt för samarbetet med andra berörda behöriga myndigheter. Denna kontaktpunkt bör även sammanställa relevant statistik. Dessutom bör medlemsstaterna tillämpa en sammanhängande nationell efterlevnadsstrategi på sitt territorium och bör kunna utse ett organ som samordnar det arbetet. De behöriga myndigheterna i varje medlemsstat bör utarbeta förfaranden för fastställande av tidsfrister och innehållet i den information som ska vidarebefordras.
- (26) Då kontaktpunkter utses bör konstitutionella bestämmelser och den befogenhetsnivå som följer därav respekteras.
- (27) För att möjliggöra övervakning av det system för vägkontroller som genomförts i unionen, bör medlemsstaterna före den 31 mars 2021 och före den 31 mars vartannat år därefter rapportera resultaten från de genomförda tekniska vägkontrollerna till kommissionen. Kommissionen bör vidarebefordra den insamlade informationen till Europaparlamentet och rådet.
- (28) För att minimera tidsspillan för företag och förare och öka effekten överlag av vägkontrollerna bör det uppmuntras att de tekniska vägkontrollerna genomförs jämsides med kontroller av att sociallagstiftningen för vägtransporter följs, framför allt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 ⁽²⁾, direktiv 2006/22/EG och rådets förordning (EEG) nr 3821/85 ⁽³⁾.
- (29) Medlemsstaterna bör föreskriva sanktioner för överträdelser av bestämmelserna i detta direktiv och säkerställa att de genomförs. Sanktionerna bör vara effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande. Medlemsstaterna bör framför allt ta med lämpliga åtgärder om en förare eller brukare inte samarbetat med inspektören och om ett fordon med farliga brister använts utan tillstånd.
- (30) 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 ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ 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 (se sidan 51 i detta nummer av EUT).

⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 (EUT L 102, 11.4.2006, s. 1).

⁽³⁾ Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter (EGT L 370, 31.12.1985, s. 8).

⁽⁴⁾ 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).

- (31) Kommissionen bör inte anta genomförandeakter om förfarandena för anmälan av fordon med större eller farliga brister till kontaktpunkterna i registreringsmedlemsstaterna, eller om dataformatet för översändandet till kommissionen av den information om kontrollerade fordon som insamlats av medlemsstaterna, om den kommitté som inrättas genom detta direktiv inte avger något yttrande om det utkast till genomförandeakt som kommissionen har lagt fram.
- (32) I syfte att när så är lämpligt uppdatera artikel 2.1 och punkt 6 i bilaga IV, utan att detta direktivs tillämpningsområde påverkas, uppdatera punkt 2 i bilaga II i fråga om metoder och anpassa punkt 2 i bilaga II med avseende på förteckningen över komponenter som ska provas, provningsmetoder, orsaker till underkännanden 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.
- (33) Eftersom målet för detta direktiv, nämligen att förbättra trafiksäkerheten genom att fastställa gemensamma minimikrav och harmoniserade regler för tekniska vägkontroller av fordon i trafik inom unionen, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna själva 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.
- (34) Detta direktiv respekterar de grundläggande rättigheterna och iakttar de principer som erkänns i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna, till vilken det hänvisas i artikel 6 i fördraget om Europeiska unionen.
- (35) Genom detta direktiv utvecklas det befintliga systemet för tekniska vägkontroller, uppdateras de tekniska kraven i direktiv 2000/30/EG och integreras reglerna i kommissionens rekommendation 2010/379/EU ⁽¹⁾. Direktiv 2000/30/EG bör därför upphöra att gälla.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE:

KAPITEL I

SYFTE, DEFINITIONER OCH TILLÄMPNINGSSOMRÅDE

Artikel 1

Syfte

I syfte att förbättra trafiksäkerheten och miljön fastställs genom detta direktiv minimikrav för ett system för tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon som går i trafik på medlemsstaternas territorium.

Artikel 2

Tillämpningsområde

1. Direktivet gäller nyttofordon med en konstruktionshastighet som överstiger 25 km/tim i följande kategorier enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/37/EG ⁽²⁾ och direktiv 2007/46/EG

- a) 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.

⁽¹⁾ Kommissionens rekommendation 2010/379/EU av den 5 juli 2010 om riskbedömning av brister som upptäcks vid vägkontroller av trafiksäkerheten (hos nyttofordon) i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/30/EG (EUT L 173, 8.7.2010, s. 97).

⁽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).

- b) Motorfordon som har konstruerats och tillverkats primärt för godstransport med en högsta vikt som överstiger 3,5 ton – fordonskategorierna N₂ och N₃.
- c) Släpvagnar som har konstruerats och tillverkats för gods- eller persontransport, samt som husrum, med en högsta vikt som överstiger 3,5 ton – fordonskategorierna O₃ och O₄.
- d) Hjultraktorer i kategori T5 som främst används på allmän väg för kommersiella vägtransporter med en maximal konstruktionshastighet som överstiger 40 km/tim.

2. Direktivet påverkar inte medlemsstaternas rätt att genomföra tekniska vägkontroller av fordon som inte omfattas av detta direktiv, såsom lätta nyttofordon i kategori N₁ med en högsta vikt som inte överstiger 3,5 ton, och att kontrollera andra aspekter av vägtransport och trafiksäkerhet eller genomföra kontroller på andra platser än på allmän väg. Ingenting i detta direktiv hindrar en medlemsstat från att av trafiksäkerhetsskäl begränsa användningen av en viss fordonstyp till vissa delar av sitt vägnät.

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 en del av påhängsvagnen vilar på motorfordonet och att en väsentlig del av påhängsvagnens vikt och dess lasts vikt upptas av motorfordonet.
5. *last*: alla varor som normalt skulle placeras i eller på den del av ett fordon som konstruerats för att bära last och som inte är varaktigt fastsatt på fordonet, vilket omfattar objekt på lastbärare, som spjällådor, växelflak eller containrar på fordon.
6. *nyttfordon*: ett motorfordon och dess släpvagn eller påhängsvagn som främst används för transport av varor eller passagerare i kommersiellt syfte, såsom transport för annans räkning mot ersättning eller transport för egen räkning eller annat yrkesmässigt syfte.
7. *fordon som är registrerat i en medlemsstat*: ett fordon som är registrerat eller som tagits i bruk i en medlemsstat.
8. *innehavare av registreringsbevis*: den juridiska eller fysiska person i vars namn fordonet är registrerat.
9. *företag*: ett företag enligt definitionen i artikel 2.4 i förordning (EG) nr 1071/2009.
10. *teknisk vägkontroll*: en oväntad teknisk kontroll av trafiksäkerheten hos ett nyttofordon, som genomförs av en medlemsstats behöriga myndigheter eller under direkt överinseende av dem.

11. *allmän väg*: en för allmän trafik upplåten väg, såsom lokala, regionala eller nationella vägar, huvudvägar, motor- trafikleder eller motorvägar.
12. *trafiksäkerhetsprovning*: kontroll i enlighet med artikel 3.9 i direktiv 2014/45/EU.
13. *trafiksäkerhetsintyg*: en rapport från trafiksäkerhetsprovningen, som utfärdats av den behöriga myndigheten eller ett provningscentrum och som innehåller resultatet av trafiksäkerhetsprovningen.
14. *behörig myndighet*: en myndighet eller ett offentligt organ som av en medlemsstat har getts ansvar för hanteringen av systemet för tekniska vägkontroller, inklusive i tillämpliga fall genomförandet av tekniska vägkontroller.
15. *inspektör*: en person som av en medlemsstat eller dess behöriga myndighet getts tillstånd att genomföra grundläggande och/eller mer ingående tekniska vägkontroller.
16. *brister*: tekniska defekter och andra avvikelser från kraven som konstaterats vid en teknisk vägkontroll.
17. *samordnad vägkontroll*: en teknisk vägkontroll som genomförs gemensamt av två eller flera medlemsstaters behöriga myndigheter.
18. *brukare*: en fysisk eller juridisk person som använder ett fordon och samtidigt är fordonets ägare, eller som av fordonets ägare fått tillstånd att använda fordonet.
19. *mobil kontrollenhet*: ett transporterbart system med den testutrustning som behövs för genomförandet av mer ingående tekniska vägkontroller och vars personal består av inspektörer med kompetens att genomföra mer ingående vägkontroller.
20. *angiven anläggning för vägkontroller*: ett fastställt område där grundläggande och/eller mer ingående tekniska vägkontroller genomförs och där det också kan finnas varaktigt installerad testutrustning.

KAPITEL II

SYSTEM FÖR TEKNISKA VÄGKONTROLLER OCH ALLMÄNNA SKYLDIGHETER

Artikel 4

System för vägkontroller

Systemet med tekniska vägkontroller ska omfatta grundläggande tekniska vägkontroller enligt artikel 10.1 och mer ingående tekniska vägkontroller enligt artikel 10.2.

Artikel 5

Antalet fordon som ska kontrolleras angivet i procent

1. För fordon som avses i artikel 2.1 a, b och c ska varje kalenderår det totala antalet grundläggande tekniska vägkontroller i unionen motsvara minst 5 % av det totala antalet av dessa fordon som är registrerade i medlemsstaterna.
2. Varje medlemsstat ska sträva efter att genomföra ett lämpligt antal grundläggande tekniska vägkontroller, som står i proportion till det totala antalet sådana fordon som är registrerade på dess territorium.
3. Information om kontrollerade fordon ska lämnas till kommissionen i enlighet med artikel 20.1.

*Artikel 6***Riskvärderingssystem**

För fordon av som avses i artikel 2.1 a, b och c ska medlemsstaterna se till att den information om antalet brister och dessas allvarlighetsgrad som anges i bilaga II och, i tillämpliga fall, bilaga III, som upptäckts hos de fordon som används av enskilda företag införs i det riskvärderingssystem som inrättats enligt artikel 9 i direktiv 2006/22/EG. Då ett företag tilldelas en riskprofil får medlemsstaterna använda de kriterier som fastställs i bilaga I. Den informationen ska användas för att kontrollera företag med en hög riskvärdering oftare och mer ingående. Riskvärderingssystemet ska hanteras av medlemsstatens behöriga myndigheter.

Vid genomförandet av första stycket ska registreringsmedlemsstaten använda den information den fått från andra medlemsstater i enlighet med artikel 18.1.

Medlemsstaterna får tillåta ytterligare trafiksäkerhetsprovningar på frivillig basis. Information om efterlevnad av trafiksäkerhetskraven som erhålls till följd av frivilliga provningar får tas i beaktande för att förbättra ett företags riskprofil.

*Artikel 7***Ansvarsområden**

1. Medlemsstaterna ska kräva att trafiksäkerhetsintyget från den senaste periodiska trafiksäkerhetsprovningen eller en kopia av det, eller, om intyget upprättats i elektronisk form, en utskrift av det i form av bestyrkt kopia eller i original, och rapporten från den senaste tekniska vägkontrollen finns i fordonet, om de finns tillgängliga. Medlemsstaterna får låta sina myndigheter godta elektroniska bevis för sådana kontroller, om upplysningar i det avseendet finns tillgängliga.
2. Medlemsstaterna ska kräva att företag och förare av ett fordon som genomgår en teknisk vägkontroll samarbetar med inspektörerna och ger dem tillträde till fordonet, dess delar och all relevant dokumentation för kontrollen.
3. Medlemsstaterna ska se till att företagens ansvar för att hålla sina fordon i trafiksäkert skick fastställs, utan att det påverkar det ansvar som förarna av de fordonen har.

*Artikel 8***Inspektörer**

1. När de väljer ut ett fordon för teknisk vägkontroll och när de genomför kontrollen, ska inspektörerna avhålla sig från diskriminering på grund av förarens nationalitet eller det land i vilket fordonet är registrerat eller har tagits i bruk.
2. Vid genomförandet av en teknisk vägkontroll ska inspektören vara fri från intressekonflikter som skulle kunna inkräkta på ett opartiskt och objektivt beslutsfattande.
3. Inspektörernas ersättning får inte vara direkt kopplad till resultaten av grundläggande eller mer ingående tekniska vägkontroller.
4. Mer ingående tekniska vägkontroller ska genomföras av inspektörer som uppfyller de minimikrav på kompetens och utbildning som fastställs i artikel 13 i och bilaga IV till direktiv 2014/45/EU. Medlemsstaterna får föreskriva att inspektörer som genomför kontroller vid angivna anläggningar för vägkontroller eller med användning av mobila kontrollenheter ska uppfylla dessa krav eller likvärdiga krav som godkänts av den behöriga myndigheten.

KAPITEL III

KONTROLLFÖRFARANDEN

Artikel 9

Val av fordon för grundläggande teknisk vägkontroll

Vid identifiering av fordon som ska genomgå en grundläggande teknisk vägkontroll får inspektörerna i första hand välja fordon som används av företag med en högriskprofil enligt direktiv 2006/22/EG. Fordon får också väljas ut för kontroll slumpmässigt eller vid misstanke om att fordonet utgör en risk för trafiksäkerheten eller miljön.

Artikel 10

De tekniska vägkontrollernas innehåll och metoder

1. Medlemsstaterna ska se till att de fordon som valts ut i enlighet med artikel 9 genomgår en grundläggande teknisk vägkontroll.

Vid varje grundläggande teknisk vägkontroll av ett fordon:

- a) ska inspektören kontrollera det senaste trafiksäkerhetsintyget och den senaste tekniska vägkontrollrapporten, om de finns tillgängliga, som förvaras i fordonet, eller elektroniska bevis för dessa enligt artikel 7.1,
- b) ska inspektören göra en okulär bedömning av fordonets tekniska skick,
- c) får inspektören göra en okulär bedömning av fordonets lastsäkring i enlighet med artikel 13,
- d) får inspektören utföra tekniska kontroller med valfri metod som bedöms lämplig. Sådana tekniska kontroller får genomföras för att underbygga ett beslut om att fordonet ska genomgå en mer ingående teknisk vägkontroll eller för att begära att brister åtgärdas utan dröjsmål i enlighet med artikel 14.1.

Inspektören ska kontrollera om eventuella brister som anges i rapporten från den föregående tekniska vägkontrollen har åtgärdats.

2. På grundval av resultatet från den grundläggande kontrollen, ska inspektören besluta om fordonet eller dess släpvagn bör genomgå en mer ingående vägkontroll.

3. En mer ingående teknisk vägkontroll ska omfatta de komponenter som förtecknas i bilaga II och som anses vara nödvändiga och relevanta, varvid särskild hänsyn ska tas till säkerheten hos bromsarna, däcken, hjulen och chassit och till störningar som fordonet orsakar, samt de rekommenderade metoder som gäller för provning av dessa komponenter.

4. Om trafiksäkerhetsintyget eller en rapport från en vägkontroll visar att kontroll av en av de komponenter som förtecknas i bilaga II har genomförts under de föregående tre månaderna, ska inspektören inte kontrollera denna komponent, utom när en sådan kontroll är motiverad på grund av en uppenbar brist.

Artikel 11

Kontrollanläggningar

1. En mer ingående teknisk vägkontroll ska genomföras med en mobil kontrollenhet, i en angiven anläggning för vägkontroller eller i ett provningscentrum som avses i direktiv 2014/45/EU.

2. Om en mer ingående kontroll ska utföras i ett provningscentrum eller en angiven anläggning för vägkontroller ska den utföras snarast möjligt i närmast möjliga centrum eller anläggning.

3. Mobila kontrollenheter och angivna anläggningar för vägkontroll ska ha lämplig utrustning för att genomföra mer ingående tekniska vägkontroller, vilket innefattar utrustning för att kontrollera skicket på fordonets bromsar, bromseffektivitet, styrning och fjädring samt vid behov störningar som fordonet orsakar. Om mobila kontrollenheter eller angivna anläggningar för vägkontroll saknar den utrustning som krävs för att kontrollera en komponent som angetts vid en grundläggande kontroll, ska fordonet hänvisas till ett provningscentrum eller en anläggning där en ingående kontroll av denna komponent kan utföras.

Artikel 12

Bedömning av brister

1. För varje komponent som ska kontrolleras återfinns i bilaga II en förteckning över möjliga brister och deras allvarlighetsgrad, och den förteckningen ska användas vid tekniska vägkontroller.

2. Brister som upptäcks vid tekniska vägkontroller av fordon ska kategoriseras i 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.

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 kontrollområden såsom de definieras för den tekniska vägkontrollens omfattning enligt punkt 1 i bilaga II, får klassificeras i närmaste högre allvarliga bristgrupp, om det anses att den kombinerade effekten av dessa brister resulterar i en högre risk för trafiksäkerheten.

Artikel 13

Kontroll av lastsäkring

1. Under en vägkontroll får fordonet underkastas en kontroll av sin lastsäkring i enlighet med bilaga III, för att säkerställa att lasten är säkrad på ett sådant sätt att den inte hindrar en säker körning eller utgör en risk för liv, hälsa, egendom eller miljön. Kontroller får utföras för att verifiera att lastenheter vid alla typer av drift av fordonet, inbegripet nödsituationer eller start i uppförbacke,

— kan förskjutas endast minimalt från sitt läge i förhållande till varandra, väggar eller andra ytor i fordonet, och

— inte kan förskjutas från lastutrymmet eller hamna utanför lastytan.

2. Utan att det påverkar de krav som är tillämpliga på transport av vissa varukategorier, t.ex. de som omfattas av den europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg (ADR) ⁽¹⁾, får lastsäkring och kontroll av lastsäkring utföras i enlighet med principerna och, i tillämpliga fall, standarderna i avsnitt I i bilaga III. Den senaste versionen av standarderna enligt avsnitt I.5 i bilaga III får användas.

⁽¹⁾ Införlivad genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG av den 24 september 2008 om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar (EUT L 260, 30.9.2008, s. 13), ändrad bland annat genom kommissionens direktiv 2012/45/EU (EUT L 332, 4.12.2012, s. 18).

3. De uppföljningsförfaranden som avses i artikel 14 får även tillämpas vid större eller farliga brister relaterade till lastsäkring.
4. Medlemsstaterna ska se till att personal som deltar i lastsäkringskontroller har fått lämplig utbildning för detta.

Artikel 14

Uppföljning vid större brister eller farliga brister

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 14.3 ska medlemsstaterna föreskriva att större eller farliga brister som identifierats vid en grundläggande eller mer ingående kontroll ska åtgärdas innan fordonet ytterligare används på allmän väg.
2. Inspektören får besluta att fordonet ska genomgå en fullständig trafiksäkerhetsprovning inom en angiven tidsfrist, om fordonet är registrerat i den medlemsstat där den tekniska vägkontrollen har genomförts. Om fordonet är registrerat i en annan medlemsstat, får den behöriga myndigheten via de kontaktpunkter som avses i artikel 17 begära att den behöriga myndigheten i den andra medlemsstaten ska genomföra en ny trafiksäkerhetsprovning av fordonet enligt förfarandet i artikel 18.2. Om större eller farliga brister konstateras hos ett fordon som är registrerat utanför unionen, får medlemsstaten besluta att informera den behöriga myndigheten i det land där fordonet är registrerat.
3. Vid alla brister som måste åtgärdas snabbt eller omedelbart på grund av att de utgör en direkt och omedelbar risk för trafiksäkerheten, ska medlemsstaten eller den berörda behöriga myndigheten begränsa eller förbjuda användningen av fordonet fram till dess att de bristerna har åtgärdats. Ett sådant fordon får tillåtas att användas för att föras till en av de närmaste verkstäderna där bristerna kan åtgärdas, på villkor att de farliga bristerna i fråga har åtgärdats på ett sådant sätt att fordonet kan föras till verkstaden och att detta inte innebär en omedelbar risk för passagerare eller andra trafikanter. Vid alla brister som inte måste åtgärdas omedelbart får medlemsstaterna eller den berörda behöriga myndigheten besluta om på vilka villkor och en skälig tidsperiod under vilken fordonet får användas innan bristerna åtgärdas.

Om fordonet inte kan åtgärdas på ett sådant sätt att det kan föras till verkstaden, får det föras till en tillgänglig plats där det kan repareras.

Artikel 15

Kontrollavgifter

När brister har identifierats efter en mer ingående kontroll, får medlemsstaterna kräva en skälig och proportionell avgift som bör knytas till kostnaderna för kontrollen.

Artikel 16

Kontrollrapport och databaser för tekniska vägkontroller

1. För varje grundläggande teknisk vägkontroll som genomförs ska följande uppgifter lämnas till den behöriga myndigheten:
 - a) Fordonets registreringsland.
 - b) Fordonskategori.
 - c) Resultatet av den grundläggande tekniska vägkontrollen.
2. När en mer ingående kontroll har genomförts ska inspektören upprätta en rapport i enlighet med bilaga IV. Medlemsstaterna ska se till att föraren av fordonet får en kopia av kontrollrapporten.
3. Inspektören ska vidarebefordra resultaten av den mer ingående tekniska vägkontrollen till den behöriga myndigheten inom en rimlig tid efter kontrollen. Den behöriga myndigheten ska, i enlighet med gällande uppgiftsskyddslagstiftning, spara den informationen i minst 36 månader från datumet för mottagande.

KAPITEL IV

SAMARBETE OCH INFORMATIONsutBYTE*Artikel 17***Utseende av kontaktpunkt**

1. Medlemsstaterna ska utse en kontaktpunkt som ska
 - säkerställa samordning med kontaktpunkter som utsetts av andra medlemsstater beträffande åtgärder enligt artikel 18,
 - vidarebefordra den information som avses i artikel 20 till kommissionen,
 - när så är lämpligt säkerställa annat eventuellt informationsutbyte med och stöd till kontaktpunkterna i andra medlemsstater.
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 18***Samarbete mellan medlemsstaterna**

1. När större eller farliga brister, eller brister som leder till en inskränkning av eller förbud mot fordonets användning, identifierats hos ett fordon som inte är registrerat i den medlemsstat där kontrollen genomförs, ska kontaktpunkten anmäla kontrollresultaten till kontaktpunkten i den medlemsstat där fordonet är registrerat. Anmälan ska innehålla de delar av vägkontrollrapporten som fastställs i bilaga IV och ska helst lämnas genom det nationella elektroniska register som avses i artikel 16 i förordning (EG) nr 1071/2009. Kommissionen ska fastställa närmare bestämmelser för förfarandet för anmälan av fordon med större eller farliga brister till kontaktpunkten i medlemsstaten där fordonet är registrerat, i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 23.2.
2. När större eller farliga brister identifieras hos ett fordon, får kontaktpunkten i den medlemsstat där fordonet har kontrollerats via kontaktpunkten begära att den behöriga myndigheten i den medlemsstat där fordonet är registrerat, via kontaktpunkten i den senare medlemsstaten, vidtar lämpliga uppföljningsåtgärder, som att låta fordonet genomgå en ny trafiksäkerhetsprovning enligt artikel 14.

*Artikel 19***Samordnade tekniska vägkontroller**

Medlemsstaterna ska på årsbasis regelbundet genomföra samordnade vägkontroller. Medlemsstaterna får samordna dessa kontroller med dem som föreskrivs i artikel 5 i direktiv 2006/22/EG.

*Artikel 20***Rapportering av uppgifter till kommissionen**

1. Före den 31 mars 2021 och före den 31 mars vartannat år därefter ska medlemsstaterna till kommissionen på elektronisk väg översända den information som samlats in under de två föregående kalenderåren avseende de fordon som kontrollerats på deras territorium. Informationen ska innehålla följande:
 - a) Antalet kontrollerade fordon.
 - b) Fordonskategorier som kontrollerats.
 - c) Registreringsland för varje fordon som kontrollerats.

- d) Vid mer ingående kontroller, vilka områden som kontrollerats och vilka komponenter som underkänts i enlighet med punkt 10 i bilaga IV.

Den första rapporten ska omfatta en period på två år som inleds den 1 januari 2019.

2. Kommissionen ska i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 23.2 fastställa närmare bestämmelser för i vilket format den information som avses i punkt 1 ska insändas elektroniskt. I avvaktan på att sådana bestämmelser fastställs ska standardformuläret i bilaga V användas.

Kommissionen ska vidarebefordra den insamlade informationen till Europaparlamentet och rådet.

KAPITEL V

DELEGERADE AKTER OCH GENOMFÖRANDEAKTER

Artikel 21

Delegerade akter

Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 22 för att

- vid behov uppdatera artikel 2.1 och punkt 6 i bilaga IV för att beakta ändringar av fordonskategorierna till följd av ändringar i den lagstiftning som avses i den artikeln, utan att det påverkar detta direktivs tillämpningsområde,
- uppdatera punkt 2 i bilaga II med avseende på metoder i de fall då effektivare provningsmetoder utvecklas och utan att utvidga förteckningen över komponenter som ska provas,
- anpassa punkt 2 i bilaga II efter en positiv kostnads-nyttanalys 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 miljölagerstiftning.

Artikel 22

Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 21 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 befogenhet 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 21 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 antas enligt artikel 21 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 23***Kommittéförfarande**

1. Kommissionen ska bistås av den trafiksäkerhetskommitté som avses i direktiv 2014/45/EU. Den kommittén ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
2. När hänvisning görs till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas. Om kommittén inte avger något yttrande, ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt, och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

KAPITEL VI

SLUTBESTÄMMELSER*Artikel 24***Rapportering**

1. Kommissionen ska senast den 20 maj 2016 till Europaparlamentet och rådet överlämna en rapport om genomförandet och effekterna av detta direktiv. Rapporten ska framför allt innehålla en analys av hur direktivet har bidragit till att förbättra trafiksäkerheten samt av kostnaderna för och nyttan av att i direktivets tillämpningsområde även inbegripa fordon i kategorierna N₁ och O₂.
2. Kommissionen ska senast den 20 maj 2022 till Europaparlamentet och rådet överlämna en rapport om tillämpningen och effekterna av detta direktiv, särskilt i fråga om riskvärderingssystemens effektivitet och harmoniseringen av dem, framför allt när det gäller att fastställa en riskprofil som möjliggör inbördes jämförelser mellan de olika berörda företagen. Rapporten ska åtföljas av en detaljerad konsekvensbedömning där kostnaderna och nyttan i hela unionen analyseras. Konsekvensbedömningen ska göras tillgänglig för Europaparlamentet och rådet minst sex månader innan eventuella lagstiftningsförslag läggs fram för att, om så är lämpligt, i tillämpningsområdet för detta direktiv inkludera nya fordonskategorier.

*Artikel 25***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 26***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.

De ska tillämpa bestämmelserna beträffande det riskvärderingssystem som avses i artikel 6 i detta direktiv från och med den 20 maj 2019.

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 27***Upphävande**

Direktiv 2000/30/EG ska upphöra att gälla med verkan från den 20 maj 2018.

*Artikel 28***Ikraftträdande**

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

*Artikel 29***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

RISKVÄRDERINGSSYSTEMETS BESTÅNDSDELAR

Riskvärderingssystemet ska utgöra grunden för ett riktat urval av fordon som används av företag som har haft problem med att uppfylla kraven på fordonsunderhåll och trafiksäkerhet. I systemet ska man ta hänsyn till resultat från både periodiska trafiksäkerhetsprovningar och tekniska vägkontroller.

I riskvärderingssystemet ska följande parametrar beaktas för att fastställa riskvärderingen av det berörda företaget:

- Antal brister.
- Bristernas allvarlighet.
- Antal tekniska vägkontroller eller periodiska och frivilliga trafiksäkerhetsprovningar.
- Tidsfaktor.

1. Bristerna ska viktas med hänsyn till allvarlighetsgrad med hjälp av följande faktorer:

- Farliga brister = 40
- Större brister = 10
- Mindre brister = 1

2. Utvecklingen av ett företags (fordons-)situation ska speglas genom att tillämpa en lägre viktning för "äldre" kontrollresultat (brister) än för "nyare" resultat enligt följande faktorer:

- År 1 = de senaste 12 månaderna = faktor 3
- År 2 = månad 13–24 = faktor 2
- År 3 = månad 25–36 = faktor 1

Detta gäller endast vid beräkning av den övergripande riskvärderingen.

3. Riskvärderingen ska beräknas med följande formler:

a) Formeln för övergripande riskvärdering

$$RR = \frac{(D_{Y1} \times 3) + (D_{Y2} \times 2) + (D_{Y3} \times 1)}{\#C_{Y1} + \#C_{Y2} + \#C_{Y3}}$$

där:

RR = övergripande riskvärderingsbetyg

D_{Yi} = totalt för defekter under år 1, 2 och 3

D_{Y1} = $(\#DD \times 40) + (\#MaD \times 10) + (\#MiD \times 1)$ under år 1

$\#...$ = antal ...

DD = farliga brister

MaD = större brister

MiD = mindre brister

C = kontroller (tekniska vägkontroller eller periodiska och frivilliga trafiksäkerhetsprovningar) under år 1, 2 och 3

b) Formeln för årlig riskvärdering

$$AR = \frac{(\#DD \times 40) + (\#MaD \times 10) + (\#MiD \times 1)}{\#C}$$

där:

AR = årligt riskbetyg

... = antal ...

DD = farliga brister

MaD = större brister

MiD = mindre brister

C = kontroller (tekniska vägkontroller eller periodiska och frivilliga trafiksäkerhetsprovningar)

Den årliga risken ska användas för att bedöma företagets utveckling under åren.

Klassificeringen av företag (fordon) som baseras på den övergripande riskvärderingen ska utföras så att företagen (fordonen) fördelas enligt följande:

— < 30 % låg risk

— 30 % – 80 % medelstor risk

— > 80 % hög risk.

BILAGA II

DEN TEKNISKA VÄGKONTROLLENS OMFATTNING

1. KONTROLLOMRÅDEN

- (0) Identifiering av fordonet
- (1) Bromsutrustning
- (2) Styrning
- (3) Sikt
- (4) Belysningsutrustning och delar av elsystem
- (5) Axlar, hjul, däck och fjädring
- (6) Chassi och chassiinfästningar
- (7) Övrig utrustning
- (8) Störningar
- (9) Ytterligare provningar för passagerarfordon i kategorierna M₂ och M₃

2. KRAV VID KONTROLL

Punkter som endast kan kontrolleras med hjälp av utrustning har markerats med E.

Punkter som endast kan kontrolleras i viss utsträckning utan utrustning har markerats med (+ E).

Om en kontrollmetod beskrivs som okulär kontroll innebär det att inspektören, förutom att titta på de berörda punkterna, i tillämpliga fall även ska prova dem, utvärdera buller från dem eller använda andra lämpliga kontrollmedel utan att använda någon utrustning.

Tekniska vägkontroller kan omfatta punkterna i tabell 1, där det också anges vilka rekommenderade provningsmetoder som bör användas. Ingenting i denna bilaga ska hindra en inspektör från att i tillämpliga fall använda extrautrustning som lyftanordningar eller servicegropar.

Provningarna ska utföras med hjälp av den teknik och utrustning som finns tillgänglig i dagens läge, utan användning av verktyg för att montera isär fordonet eller avlägsna någon del av det. Provningen får också inbegripa kontroll av att fordonets delar och komponenter uppfyller de säkerhets- och miljökrav som var gällande vid tiden för godkännandet eller, i tillämpliga fall, tiden för efterjusteringen.

Om fordonets konstruktion inte möjliggör användning av de provningsmetoder som anges i denna bilaga, ska provningen utföras i enlighet med de rekommenderade provningsmetoder som godtagits av de behöriga myndigheterna.

"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 första gången togs i bruk eller enligt efterjusteringskrav.

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

Provningen ska omfatta de punkter som anses nödvändiga och relevanta, med särskilt beaktande av säkerheten när det gäller bromsar, däck, hjul, chassi och störningar, och de rekommenderade metoder som anges i nedanstående tabell.

För varje fordonssystem och komponent som genomgår provning ska bedömningen av brister genomföras i enlighet med kriterierna i den tabellen utifrån det enskilda fallet.

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

Komponent		Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
				Mindre	Större	Farliga
0. IDENTIFIERING AV FORDONET						
0.1	Registreringsskyltar (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, uppenbarligen 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 när bromssystemet är i drift. Obs: Fordon med servobromssystem ska kontrolleras när motorn är avstängd.	a) Pedalaxeln svårmanövrerad.		X	
			b) Stort slitage eller glapp.		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
1.1.2 Pedalens/ skick och manöverspakens manöverorganets slaglängd	Okulär kontroll av komponenterna när bromssystemet är i drift. Obs: Fordon med servobromssystem ska kontrolleras när motorn är avstängd.	a) För stor eller för liten tillgänglig slaglängd. Bromsen har inte full bromsverkan eller är blockerad.		X	X
		b) Felaktig utväxling på manöverorganet. Om funktionen är påverkad.	X	X	
		c) Halkskyddsbeläggning på bromspedalen saknas, har lossnat eller slitits ned.		X	
1.1.3 Vakuumpump eller kompressor och behållare	Okulär kontroll av komponenterna vid normalt arbetstryck. Kontrollera den tid det tar för vakuum eller lufttryck att nå säkert driftvärde samt funktionen hos varningsanordning, flerkrets-skyddsventil och övertrycksventil.	a) Otillräckligt lufttryck/vakuum för att aktivera bromsen minst fyra gånger efter det att larmsystemet har utlöst (eller manometerutslaget anger fara). Minst två aktiveringar av bromsen efter det att larmsystemet utlöst (eller manometerutslaget anger fara).		X	X
		b) Den tid som behövs för att bygga upp lufttryck/vakuum till säkert driftvärde är för lång enligt kraven ¹ .		X	
		c) Flerkretsskyddsventilen eller övertrycksventilen fungerar inte.		X	
		d) Läckage som orsakar märkbar trycksänkning eller förnimbart läckage.		X	
		e) Yttre skada som sannolikt påverkar bromssystemets funktion. Reservbromsens prestanda uppfylls inte.		X	X
1.1.4 Indikator eller mätare för otillräckligt tryck	Funktionsprovning.	Felaktig eller skadad indikator eller mätare.	X		
		Lågt tryck går inte att identifiera.		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
1.1.5 Hand-manövrerad bromsventil	Okulär kontroll av komponenterna när bromssystemet är i drift.	a) Manöverorganet spräckt, skadat eller starkt förslitet.		X	
		b) Manöverorganet bristfälligt fastsatt vid ventilen eller ventilen bristfälligt fastsatt.		X	
		c) Lösa kopplingar eller läckor i systemet.		X	
		d) Otillfredsställande funktion.		X	
1.1.6 Parkeringsbroms-aktivator, manöverarm, låsmekanism, elektrisk parkeringsbroms	Okulär kontroll av komponenterna när bromssystemet är i drift.	a) Låsmekanismen otillräcklig.		X	
		b) Slitage på manöverarmens axel eller på låsmekanismen. För 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 när bromssystemet är i drift.	a) Skadad ventil eller luftläckage. Om funktionen är påverkad.		X	X
		b) Kompressorns oljeförbrukning för stor.	X		
		c) Ventil felaktig eller bristfälligt monterad.		X	
		d) Förlust eller läckage av hydraulvätska. Om funktionen är påverkad.		X	X
1.1.8 Kopplingar till släpvagnens bromsanordning (elektriska och pneumatiska)	Koppla ur och återanslut bromssystemets alla kopplingar mellan dragfordon och släpvagn.	a) Kran eller självstängande ventil defekt. Om funktionen är påverkad.	X	X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
		b) Kran eller ventil felaktig eller bristfälligt monterad. Om funktionen är påverkad.	X	X	
		c) Otillräcklig täthet. Om funktionen är påverkad.		X	X
		d) Otillräcklig funktion. Bromsens funktion påverkad.		X	X
1.1.9 Energi-ackumulator/ tryck-lufts-behållare	Okulär kontroll.	a) Behållare lätt skadad eller korroderad. Behållare svårt skadad. Korroderad eller otät.	X	X	
		b) Avtappningsanordning fungerar inte.		X	
		c) Behållare felaktig eller bristfälligt monterad.		X	
1.1.10 Servostyr-enheter, huvud-cylinder (hydraulsystem)	Okulär kontroll av komponenterna när bromssystemet är i drift, 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 bristfälligt fastsatt.		X	X
		d) Otillräcklig mängd bromsvätska under markering för miniminivå. Bromsvätska långt under markering för miniminivå. Ingen bromsvätska synlig.	X	X	X

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
		e) Lock på huvudcylindern saknas.	X		
		f) Kontrollampan för bromsvätska lyser eller är defekt.	X		
		g) Bristfällig funktion hos varningsanordningen för bromsvätskenivå.	X		
1.1.11 Bromsrör	Okulär kontroll av komponenterna när bromssystemet är i drift, om möjligt.	a) Hög risk för funktionsfel eller brott.			X
		b) Otätheter i rör eller kopplingar (tryckluftbromssystem).		X	
		Otätheter i rör eller kopplingar (hydraulbromssystem).			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 när bromssystemet är i drift, 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 (tryckluftbromssystem). Otätheter i slangar eller kopplingar (hydraulbromssystem).		X	X
		d) Slangar buktar ut under tryck. Sladd fungerar bristfälligt.		X	X
		e) Porösa slangar.		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
1.1.13 Broms-belägg och bromsklossar	Okulär kontroll.	a) Stort slitage på belägg eller klossar. (minimimarkering har nåtts).		X	
		Stort slitage på belägg eller klossar. (minimimarkering syns inte).			X
		b) Belägg eller klossar nedsmutsade (av olja, fett etc.). Bromsprestanda påverkad.		X	X
		c) Belägg eller klossar saknas eller är felmonterade.			X
1.1.14 Broms-trummor, bromsskivor	Okulär kontroll.	a) Bromstrumma eller bromsskiva försliten. Bromstrumma eller bromsskiva kraftigt repad, sprucken, bristfälligt fastsatt eller skadad.		X	X
		b) Bromstrumma eller bromsskiva nedsmutsad (av olja, fett etc.) Bromsprestanda allvarligt påverkad.		X	X
		c) Bromstrumma eller bromsskiva saknas.			X
		d) Bromsskölden bristfälligt fastsatt.		X	
1.1.15 Broms-kablar, stänger, spakar, kopplingar	Okulär kontroll av komponenterna när bromssystemet är i drift, om möjligt.	a) Kabel skadad eller bockad. Bromsprestanda påverkad.		X	X
		b) Stort slitage eller korrosion på komponent. Bromsprestanda påverkad.		X	X
		c) Kablar eller stänger för löst monterade.		X	
		d) Bristfällig kabelmontering.		X	
		e) Begränsning i bromssystemets rörlighet.		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
		f) Onormala rörelser hos spakar/kopplingar till följd av felaktig inställning eller onormalt slitage.		X	
1.1.16 Broms-cylindrar (även fjäderbromsar och hydraul-cylindrar)	Okulär kontroll av komponenterna när bromssystemet är i drift, om möjligt.	a) Cylinder sprucken eller skadad. Bromsprestanda påverkad.		X	X
		b) Otät 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 är skadat. Dammskydd saknas eller är kraftigt skadat.	X	X	
1.1.17 Last-kännande ventil	Okulär kontroll av komponenterna när bromssystemet är i drift, 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 så krävs).			X
		e) Tillverkarskyt 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 Broms-justerare 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 Tillsats-bromsanordning (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 släpvagns-bromsar	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. frostskyddspump, lufttork etc.) har yttre skador eller är korroderade så att bromssystemet påverkas negativt. Bromsprestanda påverkad.		X	X
		b) Lufttork eller frostskyddspump ej tillräckligt tät. Systemets funktioner har påverkats.	X	X	
		c) Komponent felaktig eller bristfälligt monterad.		X	
		d) Farlig ändring av någon komponent ³ . Bromsprestanda påverkad.		X	X
1.1.22 Provan-slutningar (om sådana monterats)	Okulär kontroll.	Saknas.		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
1.1.23 Påskjuts-broms	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	Otillräcklig verkan.		X	
1.2 Färdbromsens prestanda och verkan					
1.2.1 Prestanda (E)	Under ett bromsprov, aktivera bromsarna successivt till maximal verkan.	a) Otillräcklig bromsverkan på ett eller flera hjul.		X	
		Ingen bromsverkan på ett eller flera hjul.			X
		b) Bromsverkan på det minst bromsade hjulet på en axel är mindre än 70 % av den maximala verkan på det andra hjulet på samma axel. Alternativt avviker fordonet vid bromsprov på väg för mycket från korriktningen vid inbromsning. Bromsverkan på något hjul 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	
1.2.2 Verkan (E)	Prov med en bromsprovare eller, om en sådan inte kan användas av tekniska skäl, genom bromsprov på väg med hjälp av en retardationsmätare ⁽¹⁾ .	Uppfyller ej nedanstående minimivärden ⁽²⁾ . Kategorierna M ₁ , M ₂ och M ₃ : 50 % ⁽³⁾ . Kategori N ₁ : 45 %. Kategorierna N ₂ och N ₃ : 43 % ⁽⁴⁾ . Kategorierna O ₃ och O ₄ : 40 % ⁽⁵⁾ . 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 (E)	Om reservbromssystemet är separat från färbromssystemet används metoden enligt 1.2.1.	a) Otillräcklig bromsverkan på ett eller flera hjul.		X	
			Ingen bromsverkan på ett eller flera hjul.			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 något hjul 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 (E)	Om reservbromssystemet är separat från färbromssystemet används metoden enligt 1.2.2.	Bromsverkan är mindre än 50 % ⁽⁶⁾ av den verkan som krävs på färbromsen enligt avsnitt 1.2.2 i förhållande till den tillåtna totalvikten. Mindre än 50 % av ovan nämnda bromsverkansvärden har uppnåtts i förhållande till fordonets vikt vid provning.		X	X
1.4 Parkeringsbromsens prestanda och verkan						
1.4.1	Prestanda (E)	Aktivera bromsen under ett prov 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 bromsverkansvärden 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 (E)	Prov med en bromsprovare. Om detta inte är möjligt, prov genom bromsprov på väg med hjälp av en retardationsmätare.	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 ovan nämnda bromskoefficientvärden har uppnåtts i förhållande till fordonets vikt vid provning.		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) Varningsanordningen anger systemfel.		X	
		c) Hastighetssensorer på hjulen saknas eller är skadade		X	
		d) Ledningar skadade.		X	
		e) Andra delar saknas eller är skadade.		X	
		f) Systemet anger fel via det elektroniska fordonsgränssnittet.		X	
1.7 Elektriskt bromssystem (EBS)	Okulär kontroll och kontroll av varningsanordning och/eller med användning av elektroniskt fordonsgränssnitt.	a) Felaktig varningsanordning.		X	
		b) Varningsanordningen anger systemfel.		X	
		c) Systemet anger fel via det elektroniska fordonsgränssnittet.		X	
		d) Anslutning mellan dragfordon och släpvagn passar inte eller saknas.			X

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
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	Styr-inrättningens skick	Okulär kontroll av styrinrättningens drift när ratten vrids.	a) Styrarmsaxeln vriden eller spåren utslitna. Påverkar funktionen.	X	X
			b) Stort slitage på styrarmsaxeln. Påverkar funktionen.	X	X
			c) För stor rörelse på styrarmsaxeln. Påverkar funktionen.	X	X
			d) Läckage. Droppar.	X	X
2.1.2	Infästning av styrinrättningens hölje	Okulär kontroll av infästningen av styrinrättningens hölje vid chassiet samtidigt som ratten vrids medurs och moturs.	a) Styrinrättningens hölje ej ordentligt fäst. Infästningarna är farligt lösa eller har relativ rörlighet mot synligt chassi/karosseri.	X	X
			b) Förlängda fästhål i chassiet. Infästningarna allvarligt påverkade.	X	X
			c) Fästskruvar saknas eller är brottskadade. Infästningarna allvarligt påverkade.	X	X
			d) Styrinrättningens hölje brottskadat. Höljets stabilitet eller infästning är påverkat	X	X

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
2.1.3 Länk-systemets skick	Okulär kontroll av styrkomponenterna med avseende på slitage, brottskador och säkerhet samtidigt som ratten vrids medurs och moturs.	a) Relativ rörelse mellan komponenter som bör vara fasta. För stor rörelse eller risk för brott i länksystemet.		X	X
		b) Stort slitage vid leder. Mycket allvarlig risk för brott i länksystemet.		X	X
		c) Någon komponent brottskadad eller deformerad. Påverkar funktionen.		X	X
		d) Låsanordningar saknas.		X	
		e) Felaktig inriktning av komponenter (t.ex. parallellstag eller styrstag).		X	
		f) Farlig ändring ³ . Påverkar funktionen.		X	X
		g) Dammskyddet skadat eller slitet. Dammskydd saknas eller är kraftigt förslitet.	X	X	
2.1.4 Länk-systemets manövrering	Okulär kontroll av styrkomponenterna med avseende på slitage, brottskador och säkerhet samtidigt som ratten vrids medurs och moturs med hjulen på marken och motorn igång (servostyrning).	a) Rörelse på länksystemet smutsar ner viss del av chassiet.		X	
		b) Styrningsstopp fungerar inte eller saknas.		X	
2.1.5 Servo-styrning	Kontrollera styrsystemet med avseende på läckor och nivå i hydraulvätskebehållaren (om den är synlig). Kontrollera att servostyrningen fungerar med hjulen på marken och motorn igång.	a) Vätskeläckage.		X	
		b) Otillräcklig mängd vätska (under minimimarkering). Otillräcklig vätskebehållare.		X	X

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
		c) Mekanismen fungerar inte. Styrningen påverkas.		X	X
		d) Mekanismen är brottskadad eller bristfälligt fastsatt. Styrningen påverkas.		X	X
		e) Felaktig inriktning eller nedsmutsning av komponenter. Styrningen påverkas.		X	X
		f) Farlig ändring ³ . Styrningen påverkas.		X	X
		g) Kablar/mantlar skadade eller kraftigt korroderade. Styrningen påverkas.		X	X

2.2 Ratt, rattstång och styrrång

2.2.1 Rattens skick	Med hjulen på marken, dra och tryck på ratten i linje med rattstången, tryck ratten i olika riktningar i rät vinkel mot rattstången. Okulär kontroll av glapp och skicket på elastiska kopplingar och kardanknutar.	a) Relativ rörelse mellan ratt och rattstång 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
		d) Farlig ändring ³ .		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
2.2.2 Rattstång och styrgafflar	Dra och tryck på ratten i linje med rattstången, tryck ratten i olika riktningar i rät linje med rattstången. 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 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
2.3 Glapp i styrningen	Vrid ratten försiktigt medurs och moturs så långt som möjligt utan att hjulen förflyttar sig med motorn igång för fordon med servostyrning och med hjulen riktade rakt framåt. 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 Hjul-inställning (X) ²	Okulär kontroll.	Uppenbart felaktig inställning. Körning rakt fram påverkad, försämrad riktningstabilitet.	X	X	
2.5 Vändskiva för släpvagnens styraxel	Okulär kontroll eller kontroll med hjälp av en särskilt anpassad kraftplatta.	a) Komponent lätt skadad. Komponent kraftigt skadad eller sprucken.		X	X
		b) Stort glapp. Körning rakt fram påverkad, försämrad riktningstabilitet.		X	X
		c) Bristfällig fastsättning. Fastsättningen allvarligt påverkad.		X	X

Komponent		Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
				Mindre	Större	Farliga
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) Servon fungerar inte.		X	
			c) Systemet anger fel via det elektroniska fordonsgränssnittet.		X	
3. SIKT						
3.1	Siktfält	Okulär kontroll från förarplatsen.	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) Glasruta eller transparent ruta ej i acceptabelt skick. Sikt genom inre vindrutetorkares rengöringsområde starkt påverkad.		X	X

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
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).	X		
		Mindre än två anordningar för sikt bakåt tillgängliga.		X	
		b) Spegel eller annan anordning lätt skadad eller lös. Spegel eller annan anordning fungerar inte, är kraftigt skadad, sitter löst eller är bristfälligt fastsatt.	X	X	
		c) Nödvändigt siktfält inte täckt.		X	
3.4 Vindrute-torkare	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Vindrutetorkare fungerar inte eller saknas.		X	
		b) Torkarblad defekt. Torkarblad saknas eller är uppenbarligen defekta.	X	X	
3.5 Vindrute-spolare	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 Avimnings-anordning (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 färre än en tredjedel av lamporna ur funktion).	X		
		Enkla lampor/ljuskällor; vid LED-belysning allvarligt påverkad sikt.		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
		b) Defekt projektionssystem (reflektor och lins).	X		
		Allvarligt defekt projektionssystem (reflektor och lins).		X	
		c) Lampa bristfälligt fastsatt.		X	
4.1.2 Inställning	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Strålkastare allvarligt felriktad.		X	
		b) Ljuskälla felaktigt monterad.			
4.1.3 Av- och påslagning	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Omkopplaren fungerar inte i enlighet med kraven ¹ (antal strålkastare som är tända samtidigt).	X		
		Överskrider tillåten främre ljusintensitet.		X	
		b) Manöverorganet fungerar bristfälligt.		X	
4.1.4 Överensstämmelse med kraven ¹	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Lampan, det avgivna ljusets färg, position, ljusstyrka eller märkning överensstämmer inte med kraven ¹ .		X	
		b) Produkter på lins eller ljuskälla som uppenbart minskar ljusstyrkan eller ändrar färgen på det avgivna ljuset.		X	
		c) Ljuskälla och lampa är ej kompatibla.		X	
4.1.5 Inställnings-anordning (om obligatorisk)	Okulär kontroll och om möjligt kontroll genom manövrering.	a) Anordningen fungerar inte.		X	
		b) Manuell anordning kan inte manövreras från förarlatsen.		X	
4.1.6 Strålkastar-rengörare (där sådan är obligatorisk)	Okulär kontroll och om möjligt kontroll genom manövrering.	Anordningen fungerar inte.	X		
		Om gasurladdningslampor används.		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
4.2 Främre och bakre positionslyktor, sidomarkeringslyktor, breddmarkeringslyktor och varsellyktor					
4.2.1 Skick och funktion	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Defekt ljuskälla.		X	
		b) Defekt lins.		X	
		c) Lampa 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) Strömbrytaren fungerar inte i enlighet 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, ljusstyrka eller märkning överensstämmer inte med kraven ¹ . Rött ljus fram eller vitt ljus bak, kraftigt försämrad ljusstyrka.	X	X	
		b) Produkter på lins eller ljuskälla som minskar ljusstyrka eller ändrar färgen på det avgivna ljuset. Rött ljus fram eller vitt ljus bak, kraftigt försämrad ljusstyrka.	X	X	
4.3 Stopplyktor					
4.3.1 Skick och funktion	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Defekt ljuskälla (flera ljuskällor, vid LED-belysning är färre än 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

Komponent		Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
				Mindre	Större	Farliga
			b) Något defekt lins (påverkar inte ljuset som avges).	X		
			Kraftigt defekt lins (påverkar ljuset som avges).		X	
			c) Lampan bristfälligt fastsatt.	X		
			Mycket allvarlig risk för att den faller av.		X	
4.3.2	Av- och påslagning	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Strömbrytaren fungerar inte i enlighet med kraven ¹ . Fördröjd manövrering. Fungerar inte.	X		
			b) Manöverorganet fungerar bristfälligt.		X	
4.3.3	Överens-stämmelse med kraven ¹	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	Lampan, det avgivna ljusets färg, position, ljusstyrka eller märkning överensstämmer inte med kraven ¹ .	X		
			Vitt ljus bakåt, kraftigt försämrade ljusstyrka.		X	
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 färre än en tredjedel av lamporna ur funktion).	X		
			Enkla ljuskällor, vid LED-belysning fungerar färre än två tredjedelar av lamporna.		X	
			b) Något defekt lins (påverkar inte ljuset som avges).	X		
			Kraftigt defekt lins (påverkar ljuset som avges).		X	
			c) Lampan bristfälligt fastsatt.	X		
			Mycket allvarlig risk för att den faller av.		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
4.4.2 Av- och påslagning	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	Strömbrytaren fungerar inte i enlighet 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, ljusstyrka 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 färre än en tredjedel av lamporna ur funktion). Enkla ljuskällor, vid LED-belysning fungerar färre 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 lampan faller av eller att mötande trafik bländas.	X	X	
4.5.2 Inställning (X) ²	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	Främre dimljusets horisontella inställning felaktig när ljusmönstret har en ljus-/mörkergräns (för låg ljus-/mörkergräns). Ljus/mörker-gränsen överstiger gränsen för halvljusstrålkastare.	X	X	
4.5.3 Av- och påslagning	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	Strömbrytaren fungerar inte i enlighet med kraven ¹ . Fungerar inte.	X	X	

Komponent		Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
				Mindre	Större	Farliga
4.5.4	Överens-stämmelse med kraven ¹	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Lampan, det avgivna ljusets färg, position, ljusstyrka 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	Överens-stämmelse med kraven ¹ .	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Lampan, det avgivna ljusets färg, position, ljusstyrka eller märkning överensstämmer inte med kraven ¹ .		X	
			b) Systemet överensstämmer inte med kraven ¹ .		X	
4.6.3	Av- och påslagning	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	Strömbrytaren fungerar inte i enlighet med kraven ¹ .	X		
			Backljus kan aktiveras utan att växeln ligger i backläge.		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	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
4.7.2 Överens-stämmelse 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.	X		
		Reflekterande utrustning påverkad.		X	
		b) Reflektorn bristfälligt fastsatt.	X		
		Kan riskera att falla av.		X	
4.8.2 Överens-stämmelse med kraven ¹ .	Okulär kontroll.	Anordningen, det reflekterade ljusets färg eller position överensstämmer inte med kraven ¹ .		X	
		Saknas eller reflekterar röd färg fram eller vit färg bak.			X
4.9 Varningslampor som är obligatoriska för belysningsutrustningen					
4.9.1 Skick och funktion	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	Fungerar inte.	X		
		Fungerar inte för helljus eller bakre dimljus.		X	
4.9.2 Överens-stämmelse 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.	X		
		Lös sockel.		X	
		b) Skadad eller sliten isolering.	X		
		Risk för kortslutning.		X	
		c) Elanslutningar i dragfordon eller släpvagn fungerar inte korrekt.		X	
		Släpvagnens bromsbelysning fungerar inte.			X

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
4.11 Elkabelsystemet	Okulär kontroll, även i motorutrymmet (om tillämpligt).	a) Kabelsystemet ej tillförlitligt eller bristfälligt monterat. Lösä fästen, vidrör vassa kanter, risk för att anslutningar kopplas bort. Kablarna kan vidröra heta delar, roterande delar eller marken, anslutningar bortkopplade (delar som rör bromsning och styrning).	X	X	X
		b) Kablarna något slitna. Kablarna kraftigt slitna. Kablarna extremt slitna (delar som rör bromsning och styrning).	X	X	X
		c) Skadad eller sliten isolering. Risk för kortslutning. Stor risk för brand eller gnistbildning.	X	X	X
4.12 Ej obligatoriska lampor och reflexanordningar (X) ²	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Monterad lampa eller reflexanordning överensstämmer inte med kraven ¹ . Avger/reflekterar rött ljus fram eller vitt ljus bak.	X	X	
		b) Lampans funktion överensstämmer inte med kraven ¹ . Antalet strålkastare som används samtidigt överskrider tillåten ljusstyrka. 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	

Komponent		Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
				Mindre	Större	Farliga
4.13	Batteri(er)	Okulär kontroll.	a) Bristfälligt fastsatt.	X		
			Ej korrekt fastsatt. Risk för kortslutning.		X	
			b) Läckage.	X		
			Utsläpp av farliga ämnen.		X	
			c) Defekt omkopplare (om sådan krävs).		X	
			d) Defekta säkringar (om sådana krävs).		X	
			e) Olämplig ventilation (om sådan krävs).		X	
5. AXLAR, HJUL, DÄCK OCH FJÄDRING						
5.1 Axlar						
5.1.1	Axlar (+ E)	Okulär kontroll med hjälp av kraftplattor, om sådana finns.	a) Axel brottsskadad eller deformerad.			X
			b) Bristfällig montering i fordonet.		X	
			Försämrade stabilitet, påverkad funktion: omfattande rörelse i förhållande till fästen.			X
			c) Farlig ändring ³ .		X	
			Försämrade stabilitet, påverkad funktion, otillräckligt avstånd till andra fordonsdelar eller till marken.			X
5.1.2	Axeltappar (+ E)	Okulär kontroll med hjälp av kraftplattor, om sådana finns. Anbringa en vertikal kraft eller sidokraft på varje hjul och notera hur mycket axelbalken rör sig i förhållande till axeltappen.	a) Axeltapp brottsskadad.			X
			b) Kraftigt slitage på spindelbult och/eller bussningar.		X	
			Risk för att delen faller av, försämrade rikttningsstabilitet.			X
			c) För stor rörelse mellan axeltapp och axelbalk.		X	
			Risk för att delen faller av, försämrade rikttningsstabilitet.			X

Komponent		Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
				Mindre	Större	Farliga
			d) Sprint till axeltapp sitter löst i axeln. Risk för att delen faller av, försämrad riktningssstabilitet.		X	X
5.1.3	Hjullager (+ E)	Okulär kontroll med hjälp av kraftplattor, om sådana finns. Gunga på hjulet eller anbringa en sidokraft på varje hjul och notera hur mycket hjulet rör sig i förhållande till axeltappen.	a) Stort glapp i hjullagret. Försämrad riktningssstabilitet, risk för demolering.		X	X
			b) Hjullagret sitter för hårt och kärvar. Risk för överhettning, risk för demolering.		X	X
5.2 Hjul och däck						
5.2.1	Hjulhus	Okulär kontroll.	a) Hjulmuttrar eller hjulbultar saknas eller sitter löst. Fäste saknas eller sitter löst så att trafiksäkerheten hotas mycket allvarligt.		X	X
			b) Hjulhuset är slitet eller skadat. Hjulhuset är slitet eller skadat på ett sätt som gör att hjulen inte sitter fast på ett säkert sätt.		X	X
5.2.2	Hjul	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 däck 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 konstruktion, kompatibilitet eller typ överensstämmer inte med kraven ¹ och påverkar trafiksäkerheten.		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
5.2.3 Däck	Okulär kontroll av hela däckets genom att rulla fordonet fram och tillbaka.	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 fasta fordonsdelar, vilket innebär risk vid körning.		X	X
		b) Olika storlek på däck på samma axel eller på dubbelmonterade hjul.		X	
		c) Olika konstruktion (radial/korsskikt) på däck på samma axel).		X	
		d) Allvarliga skador eller skåror på däck. Kord synlig eller skadad.		X	X
		e) Indikator för slitage av däckmönster synlig. Däckets mönsterdjup överensstämmer inte med kraven ¹ .		X	X
		f) Däcket skaver mot andra delar (flexibla stänkskyddsanordningar). Däcken vidrör andra komponenter (ej risk för körssäkerheten).	X	X	
		g) Mönsterskurna däck överensstämmer inte med kraven ¹ . Skyddslager för kord påverkat.		X	X
5.3 Fjädringssystem					
5.3.1 Fjädrar och krängnings-hämmare (+ E)	Okulär kontroll med hjälp av kraftplattor, om sådana finns.	a) Bristfällig fästning av fjädrar på chassi eller axel. Synlig relativ rörelse. Fästen mycket allvarligt lösa.		X	X

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
		b) Fjäderdel skadad eller brottskadad. Huvudfjäder (bladfjäder) eller andra bladfjädrar mycket allvarligt påverkade.		X	X
		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 Stöt-dämpare	Okulär kontroll.	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	
		c) Stötdämpare saknas.		X	
5.3.3 Kardanrör, stödstag, främre och bakre bärarmar (+ E)	Okulär kontroll med hjälp av kraftplattor, om sådana finns.	a) Bristfällig fästning av komponent på chassi eller axel. Risk för att delen faller av, försämrade riktningss stabilitet.		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 (+ E)	Okulär kontroll med hjälp av kraftplattor, om sådana finns.	a) Kraftigt slitage på spindelbult och/eller bussningar eller på kulle. Risk för att delen faller av, försämrade riktningsskärheten.		X	X
			b) Dammskydd kraftigt förslitet. Dammskydd saknas eller är brottskadat.	X	X	
5.3.5	Luft-fjädring	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 påverkad.		X	X
			c) Förnimbart läckage på systemet.		X	
			d) Farlig ändring.		X	
6. CHASSI OCH CHASSINFÄSTNINGAR						
6.1 Chassi eller ram och infästningar						
6.1.1	Allmänt skick	Okulär kontroll.	a) Sidobalk eller tvärbalk något brottskadad eller deformationerad. Sidobalk eller tvärbalk svårt brottskadad eller deformationerad.		X	X
			b) Förstärkningsplattor eller fästordningar bristfälligt fastsatta. Flertalet fästordningar 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.	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 hjälp av anordningar för detektering av läckage vid LPG-/CNG-/LNG-system.	a) Bristfälliga tankar och ledningar som medför särskild brandfara.			X
		b) Läckage av bränsle, tankklocket saknas eller är bristfälligt. Brandfara, omfattande utsläpp av farliga ämnen.		X	X
		c) Skavda ledningar. Skadade ledningar.	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 uppenbart inte med kraven ¹ .		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
6.1.5 Reservhjuls-hållare (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.		X	
		Mycket allvarlig risk för att hjulet faller av.			X
6.1.6 Kopplings-mekanismer och bogserutrustning (+ E)	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).		X	
		Komponent skadad, defekt eller sprucken (om den används).			X
		b) Stort slitage på komponent.		X	
		Under gränsen för slitage.			X
		c) Bristfällig fastsättning.		X	
		Löst fäste, mycket allvarlig risk för att komponenten faller av.			X
		d) Någon säkerhetsanordning saknas eller fungerar inte korrekt.		X	
		e) Kopplingsindikator fungerar inte.		X	
		f) Skymd registreringsskylt eller lampa (då den inte används).	X		
		Registreringsskylt oläslig (då den inte används).		X	
		g) Farlig ändring ³ (icke-väsentliga delar).		X	
		Farlig ändring ³ (väsentliga delar).			X
		h) För svag eller inkompatibel koppling eller kopplingsenheten överensstämmer inte med kraven.			X

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
6.1.7 Trans-mission	Okulär kontroll.	a) Fästskruvar saknas eller sitter löst. Fästskruvar 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 Motor-utrymme	Okulär kontroll.	Slitna och uppenbart svårt skadade anslutningar.		X	
		Lösa eller brottskadade anslutningar.			X
6.1.9 Motor-prestanda (X) ²	Okulär kontroll och/eller användning av elektroniskt fordonsgränssnitt.	a) Ändring av styrenheten som påverkar säkerheten och/eller miljön.		X	
		b) Ändring av motorn som påverkar säkerheten och/eller miljön.			X

Komponent		Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
				Mindre	Större	Farliga
6.2 Hytt och karosseri						
6.2.1 Skick	Okulär kontroll.	a) Lös eller skadad panel eller annan del som sannolikt kan orsaka personskador. Kan riskera att falla 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.	a) Kaross eller hytt bristfälligt fastsatt. Påverkad stabilitet.		X		X
		b) Hytt eller kaross uppenbarligen inte placerad rakt på chassiet.		X		
		c) Fästningen av hytt/kaross vid chassi eller tvärbalkar bristfällig eller saknas, om symmetriska. Fästningen av hytt/kaross vid chassi eller tvärbalkar bristfällig 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) Dörr öppnas eller stängs inte ordentligt.		X	
		b) Dörr kan sannolikt öppnas av misstag eller förblir inte stängd (skjutdörrar).		X	
		Dörr kan sannolikt öppnas av misstag eller förblir inte stängd (svängdörrar).			X
		c) Dörr, gångjärn, lås eller stolpe är sliten. Dörr, gångjärn, lås eller stolpe saknas eller sitter löst.	X		
6.2.4 Golv	Okulär kontroll.	Golvet bristfälligt fastsatt eller kraftigt förslitet.		X	
		Bristfällig stabilitet.			X
6.2.5 Förarplatsen	Okulär kontroll.	a) Säte med bristfällig konstruktion. Löst säte.		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 (icke-väsentliga delar). Säten defekta eller bristfälligt fastsatta (väsentliga delar).	X		
				X	
		b) Säten inte monterade enligt kraven ¹ . Maximalt antal säten överskridet, placeringen överensstämmer ej med godkännande.	X		
6.2.7 Körreglage	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	Något reglage som är nödvändigt för säker manövrering av fordonet fungerar bristfälligt.		X	
		Bristfällig säkerhet vid drift.			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) Fästanordning för övrig inredning eller utrustning defekt.		X	
			b) Övrig inredning eller utrustning överensstämmer inte med kraven ¹ . Delar kan orsaka personskador, säker manövrering påverkas.	X	X	
			c) Hydraulisk utrustning otät. Omfattande utsläpp av farliga ämnen.	X	X	
6.2.10	Stänk-skärmar (vingar), stänkskydds-anordningar	Okulär kontroll.	a) Saknas, sitter löst eller är kraftigt korroderade. Kan orsaka personskador och kan falla av.	X	X	
			b) Otillräckligt avstånd till hjul (stänkskydd). Otillräckligt avstånd till hjul (stänkskärmar).	X	X	
			c) Överensstämmer inte med kraven ¹ . Slitbana täcks inte ordentligt.	X	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	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
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 uppenbarligen eller är inte lämplig för fordonet.		X	
		b) Systemet anger fel via det elektroniska fordonsgränssnittet.		X	
7.1.4 Bältes-sträckare	Okulär kontroll och/eller användning av elektroniskt fordonsgränssnitt.	a) Bältessträckare saknas uppenbarligen 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) Krockkuddar saknas uppenbarligen eller är olämpliga för fordonet.		X	
		b) Systemet anger fel via det elektroniska fordonsgränssnittet.		X	
		c) Krockkudden fungerar uppenbarligen 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	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
		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 .	X		
		Om sådan krävs (t.ex. i taxibilar, bussar etc.).		X	
7.3 Lås och stölskydd	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Anordningen förhindrar inte att fordonet körs.	X		
		b) Defekt. Oavsiktligt låst eller blockerat.		X	X
7.4 Varnings-triangel (om sådan krävs) (X) ²	Okulär kontroll.	a) Saknas eller är ofullständig.	X		
		b) Överensstämmer inte med kraven ¹ .	X		
7.5 Förstahjälpen-låda (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 Ljudsignal-anordning	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Fungerar inte korrekt. Fungerar inte.	X	X	
		b) Manöveranordning bristfälligt fastsatt.	X		
		c) Överensstämmer inte med kraven ¹ . Ljudet kan förväxlas med varningssirener.	X	X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
7.8 Hastighets-mätare	Okulär kontroll eller kontroll genom manövrering vid provning på väg eller med hjälp av elektronisk utrustning.	a) Överensstämmer inte med kraven ¹ . Saknas om sådan krävs.	X	X	
		b) Försämrade drift. Fungerar inte.	X	X	
		c) Belysningen fungerar inte tillfredsställande. Belysningen tänds inte.	X	X	
7.9 Färdskrivare (om sådan är monterad/krävs)	Okulär kontroll.	a) Överensstämmer inte med kraven ¹ .		X	
		b) Fungerar inte.		X	
		c) Tätningar är defekta eller saknas.		X	
		d) Installationsskylt saknas, är oläslig eller inaktuell.		X	
		e) Uppenbar manipulation.		X	
		f) Däckens storlek överensstämmer inte med kalibreringsparametrarna.		X	
7.10 Hastighets-begränsande anordning (om sådan är monterad/krävs) (+ E)	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering om utrustning finns.	a) Överensstämmer inte med kraven ¹ .		X	
		b) Fungerar uppenbarligen 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	

Komponent		Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
				Mindre	Större	Farliga
7.11	Vägmätare, om sådan finns (X) ²	Okulär kontroll och/eller användning av elektroniskt fordonsgränssnitt.	a) Uppenbarligen manipulerad (bedrägeri) för att minska den registrerade körsträckan eller visa felaktig registrerad körsträcka för ett fordon.		X	
			b) Uppenbarligen ur funktion.		X	
7.12	Antisladd-system (ESC) om sådant finns/krävs (X) ²	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	
			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	Buller-dämpning (+ E)	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 Utsläpp från motorer med styrd tändning						
8.2.1.1	Utrustning för kontroll av avgasutsläpp	Okulär kontroll.	a) Fabriksmonterad utrustning för kontroll av utsläpp saknas, har ändrats eller är uppenbarligen defekt.		X	
			b) Läckage som påverkar mätningen av utsläpp.		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
		c) Varningslampan följer inte rätt sekvens.		X	
8.2.1.2 Gas-formiga utsläpp (E)	— För fordon upp till utsläppsklasser Euro 5 och Euro V ⁽⁷⁾: Mätning med hjälp av en avgasanalysator enligt kraven ¹ eller avläsning av OBD-systemet. Provning av utsläpp från avgasröret ska vara den grundläggande metoden för att kontrollera avgasutsläppen. Utgående från en likvärdighetsbedömning och med beaktande av relevant lagstiftning om typgodkännande får medlemsstaterna tillåta att OBD-systemet används, i enlighet med tillverkarens rekommendationer och andra krav. — För fordon från och med utsläppsklasser Euro 6 och VI ⁽⁸⁾: Mätning med hjälp av en avgasanalysator enligt kraven ¹ eller avläsning av OBD-systemet i enlighet med tillverkarens rekommendationer och andra krav ¹. Mätresultaten ej tillämpliga på tvåtaktsmotorer. Alternativt kan mätningar utföras med hjälp av utrustning för fjärranalys och bekräftas genom standardprovningmetoder.	a) Gasutsläppen överskrider de nivåer som angetts av tillverkaren.		X	
		b) Om ett sådant värde inte finns tillgängligt gäller följande för koldioxidutsläpp,		X	
		i) För fordon som inte har ett avancerat utsläppsbegränsande system, — 4,5 %, eller — 3,5 % enligt den tidpunkt då fordonet registrerats eller tagits i bruk för första gången enligt vad som angetts i kraven ¹ .			
		ii) För fordon som har ett avancerat utsläppsbegränsande system, — vid tomgång: 0,5 % — vid hög tomgång: 0,3 % eller — vid tomgång: 0,3 % ⁽⁷⁾ — vid hög tomgång: 0,2 % enligt den tidpunkt då fordonet registrerats eller tagits i bruk för första gången enligt vad som angetts i kraven ¹ .			
		c) Lambdakoefficienten ligger utanför intervallet $1 \pm 0,03$ eller är ej i enlighet med tillverkarens specifikationer.		X	
		d) OBD-avläsningen indikerar allvarligt fel.		X	
		e) Fjärranalysen visar stor avvikelse från kraven.		X	

Komponent		Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
				Mindre	Större	Farliga
8.2.2 Utsläpp från motorer med kompressionständning						
8.2.2.1 Utrustning för kontroll av avgasutsläpp	Okulär kontroll.	a) Fabriksmonterad utrustning för kontroll av utsläpp saknas eller är uppenbarligen defekt.		X		
		b) Läckage som påverkar mätningen av utsläpp.		X		
		c) Varningslampan följer inte rätt sekvens.		X		
		d) Otillräcklig reagens om tillämpligt.		X		
8.2.2.2 Röktäthet	— För fordon upp till utsläppsklasser Euro 5 och V (7): Fordon som registrerades eller togs i bruk före den 1 januari 1980 är befriade från dessa krav. Avgasernas röktäthet ska mätas vid fri acceleration (utan belastning och från tomgång till maximivärdet) med växeln i friläge och kopplingen nedtryckt eller genom avläsning av OBD-systemet. Provning av utsläpp från avgasröret ska vara den grundläggande metoden för att kontrollera avgasutsläppen. Utgående från en likvärdighetsbedömning får medlemsstaterna tillåta att OBD-systemet används, i enlighet med tillverkarens rekommendationer och andra krav.	a) För fordon som registrerats eller tagits i bruk för första gången efter det datum som anges i kraven ¹ . Röktätheten överstiger den nivå som anges på fordons tillverkarskylt.		X		
	— För fordon från och med utsläppsklasser Euro 6 och VI (9): Avgasernas röktäthet ska mätas vid fri acceleration (utan belastning och från tomgång till maximivärdet) med växeln i friläge och kopplingen nedtryckt eller genom avläsning av OBD-systemet, i enlighet med tillverkarens rekommendationer och andra krav ¹ .					

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
	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.	b) Om ett sådant värde inte finns att tillgå eller om kraven ¹ inte medger att referensvärden används: — för insugningsmotorer: 2,5 m⁻¹, — för turboladdade motorer: 3,0 m⁻¹, eller, för fordon som identifierats i kraven ¹ eller som registrerats eller tagits i bruk för första gången efter det datum som anges i kraven ¹: 1,5 m⁻¹ ⁽⁹⁾ eller 0,7 m⁻¹ ⁽¹⁰⁾		X	
	2. Krav på konditionering: 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.			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.	c) Fjärranalysen visar stor avvikelse från kraven.		X	

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. Alternativt kan mätningar utföras med hjälp av utrustning för fjärranalys och bekräftas genom standardprovningmetoder				
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.	X		
		Risk för personskada.		X	
		c) Defekta nödkontroller.		X	
		d) Fjärrkontroll av dörrar eller varningsanordningar defekta.		X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
9.1.2 Nödutgångar	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering (om lämpligt).	a) Defekt manövrering.		X	
		b) Nödutgångsskyltar oläsliga. Nödutgångsskyltar saknas.	X	X	
		c) Hammare för att krossa glas saknas.	X		
		d) Blockerade.		X	
9.2 Avimnings- och avfrostnings-system (X) ²	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Fungerar inte korrekt. Påverkar säker drift av fordonet.	X	X	
		b) Utsläpp av giftiga gaser eller avgaser i förar- eller passagerarutrymmet. Risk för passagerares hälsa.		X	X
		c) Defekt avimning (om sådan är obligatorisk).		X	
9.3 Ventilations- och värme-system (X) ²	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	a) Defekt manövrering. Risk för passagerares hälsa.	X	X	
		b) Utsläpp av giftiga gaser eller avgaser i förar- eller passagerarutrymmet. Risk för passagerares hälsa.		X	X
9.4 Säten					
9.4.1	Passagerarsäten (också säten för åtföljande personal och, i förekommande fall, fasthållnings-anordningar för barn).	Okulär kontroll. Fällbara säten (om sådana är tillåtna) fälls inte upp automatiskt. Blockerar nödutgång.	X	X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
9.4.2 Förrarplatsen (ytterligare krav)	Okulär kontroll.	a) Defekta specialkomponenter som bländskydd. Försämrat siktfält.	X	X	
		b) Skyddsanordningar för föraren osäkra. Risk för personskada.	X	X	
9.5 Inre belysning och destinations-anordningar (X) ²	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering.	Anordningen defekt. 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	
9.7 Trappor och fotsteg	Okulär kontroll och kontroll genom manövrering (om lämpligt).	a) Försämrat skick. Skadat skick. Påverkad stabilitet.	X	X	X
		b) Indragbara fotsteg fungerar inte korrekt.		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. Felaktig information.	X	X	

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
9.10 Krav gällande transport av barn. (X) ²					
9.10.1 Dörrar	Okulär kontroll.	Överensstämmer inte med kraven ¹ som gäller för detta slag av transporter.		X	
9.10.2 Signalerings- och special-utrustning	Okulär kontroll.	Signalerings- eller specialutrustning saknas.	X		
9.11 Krav gällande transport av personer med nedsatt rörlighet (X) ² .					
9.11.1 Dörrar, ramper och lyft-anordningar	Okulär kontroll och manövrering.	a) Defekt manövrering. Bristfällig säkerhet vid drift.	X		
		b) Försämrat skick. Påverkad stabilitet risk för personskada.	X		
		c) Defekta kontroller. Bristfällig säkerhet vid drift.	X		
		d) Defekta varningsanordningar. Fungerar inte.	X		
9.11.2 Fasthållnings-anordning för rullstolar	Okulär kontroll och om möjligt kontroll genom manövrering.	a) Defekt manövrering. Bristfällig säkerhet vid drift.	X		
		b) Försämrat skick. Påverkad stabilitet med risk för personskada.	X		
		c) Defekta kontroller. Bristfällig säkerhet vid drift.	X		

Komponent	Metod	Orsak till underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farliga
9.11.3 Signalerings- och special-utrustning	Okulär kontroll.	Signalerings- eller specialutrustning saknas.		X	

- (¹) Bromsverkan i procent beräknas genom att den totala uppnådda bromsverkan när bromsen är aktiverad delas med fordonets vikt eller, för påhängsvagnar, summan av axelbelastningen och resultatet multipliceras med 100.
- (²) De fordonskategorier som inte omfattas av detta direktiv har tagits med som vägledning.
- (³) 48 % för fordon som inte är utrustade med ABS eller typgodkända innan 1 oktober 1991.
- (⁴) 45 % för fordon som registrerats efter 1988 eller från 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) 2,2 m/s² för fordon i kategorierna N₁, N₂ och N₃.
- (⁷) Typgodkänd i enlighet med direktiv 70/220/EEG, tabell 1 (Euro 5) i bilaga I till förordning (EG) nr 715/2007, direktiv 88/77/EEG och direktiv 2005/55/EG.
- (⁸) Typgodkänd i enlighet med förordning (EG) nr 715/2007 tabell 2 i bilaga I (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, 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 gränsvärdena i tabell 2 i bilaga I till förordning (EG) nr 715/2007 (Euro 6) och 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 av 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.
- E För provning av denna punkt krävs utrustning.

BILAGA III

I. Principer för lastsäkring

1. Lastsäkringar ska kunna motstå nedanstående belastningar till följd av acceleration/inbromsning av fordonet:
 - I färdriktningen: 0,8 gånger lastens vikt.
 - I sidled: 0,5 gånger lastens vikt.
 - I riktning motsatt färdriktningen: 0,5 gånger lastens vikt.
 - De måste rent allmänt förhindra att lasten lutar eller välter.
2. Vid fördelningen av lasten ska hänsyn tas till den högsta tillåtna axelbelastningen och den minsta nödvändiga axelbelastningen inom gränserna för fordonets tillåtna totalvikt i enlighet med de rättsliga bestämmelserna för fordons vikt och mått.
3. Vid säkring av last ska de krav beaktas som är tillämpliga för vissa fordonsdelars hållfasthet, såsom framstam, sidostycke, bakstam, stöttor eller surrningspunkter, om dessa delar används vid lastsäkringen.
4. Vid lastsäkring får en, flera eller en kombination av följande fasthållningsmetoder användas:
 - Låsning.
 - Blockering (lokal/övergripande).
 - Direkt surrning.
 - Överfallssurrning.
5. Tillämpliga standarder

Standard	Område
— EN 12195-1	Beräkning av surrningskrafter
— EN 12640	Surningspunkter
— EN 12642	Fordonsstrukturens hållfasthet
— EN 12195-2	Surrning med syntetfiberband
— EN 12195-3	Surningskedjor
— EN 12195-4	Surningslinor av stål
— ISO 1161, ISO 1496	ISO-container
— EN 283	Växelflak
— EN 12641	Presenningar
— EUMOS 40511	Pålar – stöttor
— EUMOS 40509	Transport Last

II. Kontroll av lastsäkring

1. Klassificering av brister

Brister ska klassificeras i någon av följande bristgrupper:

- Mindre brister: En mindre brist föreligger om lasten har säkrats på rätt sätt men en skyddsanvisning vore lämplig.
- Större brister: En större brist föreligger om lasten inte har säkrats tillräckligt och det finns risk för att lasten eller delar av den kan förskjutas eller välta.
- Farliga brister: En farlig brist uppstår när det föreligger en direkt trafikfara på grund av en risk för att lasten eller delar av den tappas eller annan fara uppstår direkt på grund av lasten eller omedelbar fara för personer.

Vid flera brister klassificeras transporten enligt den högsta bristgruppen. Om transporten har flera brister och de kombinerade effekterna väntas leda till att bristerna förstärks ska transporten klassificeras i nästa högre bristgrupp.

2. Kontrollmetoder

Kontrollmetoden består av en okulär kontroll av att lämpliga åtgärder använts i tillräckligt stor utsträckning för att säkra lasten och/eller av en mätning av spänningskrafter, beräkning av säkringens effektivitet och kontroll av certifikat i lämpliga fall.

3. Bedömning av brister

I tabell 1 finns bestämmelser som kan tillämpas vid kontroll av lastsäkring för att avgöra om transportförhållandena är godtagbara.

Kategoriseringen av bristerna ska fastställas från fall till fall på grundval av den klassificering som anges i del 1 i det här kapitlet.

De värden som anges i tabell 1 är vägledande och bör betraktas som en vägledning vid fastställande av kategorin för en viss brist mot bakgrund av särskilda omständigheter, särskilt beroende på lastens art och inspektörens bedömning.

Om en transport omfattas av rådets direktiv 95/50/EG ⁽¹⁾ kan särskilda krav gälla.

Tabell 1

Komponent	Brister	Bristbedömning		
		Mindre	Större	Farliga
A	Transporten är förpackad på ett sätt som omöjliggör en korrekt lastsäkring	Enligt inspektörens bedömning		
B	En eller flera lastenheter är inkorrekt placerade	Enligt inspektörens bedömning		
C	Fordonet är inte lämpat för lasten (annan brist än de som anges i punkt 10)	Enligt inspektörens bedömning		
D	Uppenbara brister i fordonets överbyggnad (annan brist än de som anges i punkt 10)	Enligt inspektörens bedömning		
10	Fordonets lämplighet			

⁽¹⁾ Rådets direktiv 95/50/EG av den 6 oktober 1995 om enhetliga förfaranden för kontroller av vägtransporter av farligt gods (EGT L 249, 17.10.1995, s. 35).

Komponent	Brister	Bristbedömning		
		Mindre	Större	Farliga
10.1	Främre vägg (om denna används för säkring av last)			
10.1.1	Deformationer eller rotskador som försvagar delar Delvis spruckna vilket kan påverka lastrummets funktion		x	x
10.1.2	Otillräcklig hållfasthet (certifikat eller etikett om tillämpligt) Otillräcklig höjd i förhållande till lasten		x	x
10.2.	Innerväggar (om dessa används för säkring av last)			
10.2.1.	Deformationer eller rotskador som försvagar delar; bristfälliga gångjärn eller lås Delvis sprucket; gångjärn eller lås saknas eller är ur funktion		x	x
10.2.2.	För svaga laststöttor (certifikat eller etikett om tillämpligt) Otillräcklig höjd i förhållande till lasten		x	x
10.2.3.	Innerväggar i bristfälligt skick Delvis spruckna		x	x
10.3.	Bakre vägg (om denna används för säkring av last)			
10.3.1.	Deformationer eller rotskador som försvagar delar; bristfälliga gångjärn eller lås Delvis sprucket; gångjärn eller lås saknas eller är ur funktion		x	x
10.3.2.	Otillräcklig hållfasthet (certifikat eller etikett om tillämpligt) Otillräcklig höjd i förhållande till lasten		x	x
10.4.	Stöttor (om dessa används för säkring av last)			
10.4.1.	Deformationer eller rotskador som försvagar delar eller bristfällig fastsättning på fordonet Delvis sprucket; instabil fastsättning på fordonet		x	x
10.4.2.	Otillräcklig styrka eller konstruktion Otillräcklig höjd i förhållande till lasten		x	x
10.5.	Surringspunkter (om dessa används för säkring av last)			
10.5.1.	Bristfälligt skick eller bristfällig konstruktion Kan inte stå emot nödvändiga surringskrafter		x	x

Komponent	Brister	Bristbedömning		
		Mindre	Större	Farliga
10.5.2.	Otillräckligt antal		x	
	Otillräckligt antal för att stå emot nödvändiga surrningskrafter			x
10.6.	Nödvändiga specialstrukturer (om dessa används för säkring av last)			
10.6.1.	Bristfälligt skick, skadat		x	
	Delvis sprucket; klarar inte fasthållningskrafterna			x
10.6.2.	Ej lämpliga för transporterad last		x	
	Saknas			x
10.7.	Golv (om detta används för säkring av last)			
10.7.1.	Bristfälligt skick, skadat		x	
	Delvis sprucket; Kan inte transportera last			x
10.7.2.	Otillräcklig belastningsklass		x	
	Kan inte transportera last			x
20	Fasthållningsmetoder			
20.1.	Låsning, blockering och direkt surring			
20.1.1	Direkt fastsättning av last (blockering)			
20.1.1.1	Avståndet framåt till främre väggen är för stort om denna används för direkt säkring av last		x	
	Mer än 15 cm, med fara för att väggen penetreras			x
20.1.1.2.	Avståndet i sidled till innerväggen är för stort om denna används för direkt säkring av last		x	
	Mer än 15 cm, med fara för att väggen penetreras			x
20.1.1.3.	Avståndet bakåt till bakre innerväggen är för stort om denna används för direkt säkring av last		x	
	Mer än 15 cm, med fara för att väggen penetreras			x
20.1.2.	Säkringsanordningar som fästskenor, balkar, ramper och kanter framåt, bakåt och på sidorna			
20.1.2.1.	Felaktig fastsättning i fordonet	x		
	Otillräcklig fastsättning		x	
	Klarar inte fasthållningskrafterna, lösa			x

Komponent	Brister	Bristbedömning		
		Mindre	Större	Farliga
20.1.2.2.	Felaktig säkring	x		
	Otillräcklig säkring		x	
	Helt utan verkan			x
20.1.2.3.	Säkringsutrustningen inte tillräckligt ändamålsenlig		x	
	Säkringsutrustningen helt olämplig			x
20.1.2.4.	Vald metod för säkring av last inte optimal		x	
	Vald metod helt felaktig			x
20.1.3	Direkt säkring med nät och presenningar			
20.1.3.1.	Skick på nät och presenningar (märkning skadad/saknas men enheterna är i bra skick)	x		
	Enheter för fasthållning av last skadade		x	
	Anordningar för fasthållning av last kraftigt försämrade och inte längre lämpliga att använda			x
20.1.3.2.	Otillräcklig hållfasthet hos nät och presenningar		x	
	Kapaciteten mindre än 2/3 av nödvändiga fasthållningskrafter			x
20.1.3.3.	Otillräcklig fastsättning av nät och presenningar		x	
	Kapaciteten mindre än 2/3 av nödvändiga fasthållningskrafter			x
20.1.3.4.	Nät och presenningar inte tillräckligt ändamålsenliga för säkring av last		x	
	Helt olämpliga			x
20.1.4.	Separering och vaddering av lastenheter eller fritt utrymme			
20.1.4.1.	Separerings- och vadderingsenhets lämplighet		x	
	Betydande separering och fritt utrymme			x
20.1.5.	Direkt surrning (horisontell, tvärgående, diagonal surrning eller med ögla och fjäder)			
20.1.5.1.	Krav på säkringsstyrka inte uppfyllda		x	
	Mindre än 2/3 av nödvändig styrka			x
20.2.	Säkring av friktionslås			
20.2.1.	Uppfyllande av krav på säkringsstyrka			

Komponent	Brister	Bristbedömning		
		Mindre	Större	Farliga
20.2.1.1.	Krav på säkringsstyrka inte uppfyllda Mindre än 2/3 av nödvändig styrka		x	x
20.3.	Enheter för fasthållning av last			
20.3.1	Lämplighet hos enheter för fasthållning av last Helt olämplig enhet		x	x
20.3.2.	Märkning (t.ex. lapp/markering) saknas/är skadad men enheten är fortfarande i gott skick. Märkning (t.ex. lapp/markering) saknas/är skadad och enheten visar tydliga tecken på slitage	x	x	
20.3.3.	Enheter för fasthållning av last skadade Anordningar för fasthållning av last kraftigt försämrade och inte längre lämpliga att använda		x	x
20.3.4.	Bandvinschar felaktigt använda Defekta bandvinschar		x	x
20.3.5.	Felaktig fasthållning av last (t.ex. avsaknad av kantskydd) Bristfällig användning av enheter för fasthållning av last (t.ex. knutar)		x	x
20.3.6.	Otillräcklig fastsättning av anordningar för fasthållning av last Mindre än 2/3 av nödvändig styrka		x	x
20.4.	Ytterligare utrustning (t.ex. friktionsmatta, kantskydd, kantskenor)			
20.4.1.	Olämplig utrustning används Felaktig eller defekt utrustning används Helt olämplig utrustning används	x	x	x
20.5.	Transport av bulklast, lätta och lösa material			
20.5.1.	Bulklast blåser av vid transport på väg och stör sannolikt trafiken Utgör trafikfara		x	x
20.5.2.	Bulklast inte korrekt säkrad Trafikfarlig förlust av last		x	x

Komponent	Brister	Bristbedömning		
		Mindre	Större	Farliga
20.5.3.	Skydd för lätt gods saknas Trafikfarlig förlust av last		x	x
20.6.	Transport av rundvirke			
20.6.1.	Transportmaterialet (stockar) är delvis löst			x
20.6.2.	Lastenheternas säkringsstyrka otillräcklig Mindre än 2/3 av nödvändig styrka		x	x
30	Lasten helt osäkrad			x

BILAGA IV

(framsida)

FORMULÄR FÖR RAPPORT OM MER INGÅENDE VÄGKONTROLL MED FÖRTECKNING ÖVER DE PUNKTER SOM SKA KONTROLLERAS

1. Plats för teknisk vägkontroll:
2. Datum:
3. Tid:
4. Fordonets nationalitetsbeteckning och registreringsnummer:
5. Fordonets identifieringsnummer (VIN):
6. Fordonets kategori
 - (a) N₂^(a) (3,5 till 12 t) ☐
 - (b) N₃^(a) (över 12 t) ☐
 - (c) O₃^(a) (3,5 till 10 t) ☐
 - (d) O₄^(a) (över 10 t) ☐
 - (e) M₂^(a) (> 9 säten^(b) upp till 5 t) ☐
 - (f) M₃^(a) (> 9 säten^(b) över 5 t) ☐
 - (g) T5 ☐
 - (h) Övriga fordonskategorier: ☐
(ange vilka)
7. Vägmätarställning vid provning
8. Transportföretag
 - a) Namn och adress
 -
 - b) Gemenskapstillståndets nummer^(c) (förordningarna (EG) nr 1072/2009) och (EG) nr 1073/2009)
9. Förarens namn

10. Kontrollista

	Kontrollerat ^(d)	Ej godkänt ^(e)
(0) Identifiering ^(f)	☐	☐
(1) Bromsutrustning ^(f)	☐	☐
(2) Styrning ^(f)	☐	☐
(3) Sikt ^(f)	☐	☐
(4) Belysningsutrustning och elektriskt system ^(f)	☐	☐
(5) Axlar, hjul, däck och fjädring ^(f)	☐	☐
(6) Chassi och chassiinfästningar ^(f)	☐	☐
(7) Övrig utrustning inklusive färdsskrivare och hastighetsbegränsande anordning ^(f)	☐	☐
(8) Störningar inklusive utsläpp och spill av bränsle och/eller olja ^(f)	☐	☐
(9) Kompletterande provning för fordon i kategorierna M ₂ och M ₃ ^(f)	☐	☐
(10) Lastsäkring ^(f)	☐	☐

11. Resultat av kontrollen:

Godkänt	☐
Ej godkänt	☐
Körförbud eller begränsning av användning av fordonet, som har farliga brister	☐

12. Övrigt/anmärkningar:

13. Myndighet/tjänsteman eller inspektör som utfört kontrollen

Underskrift:

Behörig myndighet/tjänsteman eller inspektör

Förare

.....

Anmärkningar:

- a) Fordonskategori i enlighet med artikel 2 i direktiv 2014/47/EU.
- b) Antal sittplatser inklusive förarplatsen (punkt S.1 i registreringsbeviset).
- c) Om tillgängligt.
- d) "Kontrollerat" innebär att minst en eller flera av de punkter i denna grupp som ska kontrolleras enligt bilaga II eller III till direktiv 2014/47/EU har kontrollerats och att mindre eller inga brister har konstaterats.
- e) Underkända punkter med större eller farliga brister angivna på baksidan.
- f) Metoder för provningar och bedömning av defekter i enlighet med bilaga II eller III till direktiv 2014/47/EU.

(baksida)

0.	IDENTIFIERING AV FORDONET	1.1.17	Lastkännande ventil	2.2	Ratt, rattstång och styrstång	4.4.2	Av- och påslagning
0.1	Registreringsskyltar	1.1.18	Bromsjusterare och indikatorer	2.2.1	Rattens skick	4.4.3	Överensstämmelse med kraven
0.2	Fordonets identifierings-/chassi-/serienummer	1.1.19	Tillsatsbromsanordning (om sådan monterats)	2.2.2	Rattstång och styrgafflar	4.4.4	Blinkfrekvens
1.	BROMSUTRUSTNING	1.1.20	Automatisk manövrering av släpvnagsbromsar	2.3	Glapp i styrningen	4.5	Dimljus fram och bak
1.1	Mekaniskt skick och funktion	1.1.21	Hela bromssystemet	2.4	Hjulinställning	4.5.1	Skick och funktion
1.1.1	Färdbromsens pedalaxel	1.1.22	Provanslutningar	2.5	Vändskiva för släpvnagnens styraxel	4.5.2	Inställning
1.1.2	Pedalens skick och manöverorganets slaglängd	1.1.23	Påskjutsbroms	2.6	Elektrisk servostyrning (EPS)	4.5.3	Av- och påslagning
1.1.3	Vakuumpump eller kompressor och behållare	1.2	Färdbromsens prestanda och verkan	3.	SIKT	4.5.4	Överensstämmelse med kraven
1.1.4	Indikator eller mätare för otillräckligt tryck	1.2.1	Prestanda	3.1	Siktfält	4.6	Backljus
1.1.5	Handmanövrerad bromsventil	1.2.2	Bromsverkan	3.2	Fönsterglasets skick	4.6.1	Skick och funktion
1.1.6	Parkeringsbromsaktivator, manöverarm, låsmekanism, elektrisk parkeringsbroms	1.3	Reservbromsens (nödbromsens) prestanda och verkan	3.3	Backspeglar	4.6.2	Överensstämmelse med kraven
1.1.7	Bromsventiler (bottenventiler, utloppsventiler, reglerventiler)	1.3.1	Prestanda	3.4	Vindrutetorkare	4.6.3	Av- och påslagning
1.1.8	Kopplingar till släpvnagnens bromsanordning (elektriska och pneumatiska)	1.3.2	Verkan	3.5	Vindrutespolare	4.7	Belysning av bakre registreringsskylt
1.1.9	Energiackumulator, tryckluftsbhållare	1.4	Parkeringsbromsens prestanda och verkan	3.6	Avimningssystem	4.7.1	Skick och funktion
1.1.10	Servostyrenheter, huvudcylinder (hydraulsystem)	1.4.1	Prestanda	4.	LAMPOR, REFLEKTORER, ELEKTRISK UTRUSTNING	4.7.2	Överensstämmelse med kraven
1.1.11	Bromsrör	1.4.2	Verkan	4.1	Strålkastare	4.8	Reflexanordningar, konturmärkning och bakre skyltar
1.1.12	Bromsslangar	1.5	Tillsatsbromsens prestanda	4.1.1	Skick och funktion	4.8.1	Skick
1.1.13	Bromsbelägg och bromsklossar	1.6	ABS-bromsar	4.1.2	Inställning	4.8.2	Överensstämmelse med kraven
1.1.14	Bromstrummor, bromsskivor	1.7	Elektriskt bromssystem (EBS)	4.1.3	Av- och påslagning	4.9	Varningslampor som är obligatoriska för belysningsutrustningen
1.1.15	Bromskablar, stänger, spakar, kopplingar	1.8	Bromsvätska	4.1.4	Överensstämmelse med kraven	4.9.1	Skick och funktion
1.1.16	Bromscylindrar (även fjäderbromsar och hydraulcylindrar)	2.	STYRNING	4.1.5	Inställningsanordning	4.9.2	Överensstämmelse med kraven
		2.1	Mekaniskt skick	4.1.6	Strålkastar rengörare	4.10	Elanslutningar mellan dragfordon och släp- eller påhängsvagn
		2.1.1	Styrinrättningens skick	4.2	Främre och bakre positionslyktor, sidomarkeringslyktor, breddmarkeringslyktor och varsellyktor	4.11	Elkabelsystemet
		2.1.2	Infästning av styrinrättningens hölje	4.2.1	Skick och funktion	4.12	Ej obligatoriska lampor och reflektorer
		2.1.3	Länksystemets skick	4.2.2	Av- och påslagning	4.13	Batteri
		2.1.4	Länksystemets manövrering	4.2.3	Överensstämmelse med kraven		
		2.1.5	Servostyrning	4.3	Stopplyktor		
				4.3.1	Skick och funktion		
				4.3.2	Av- och påslagning		
				4.3.3	Överensstämmelse med kraven		
				4.4	Körriktungsvisare och varningsljus		
				4.4.1	Skick och funktion		

5.	AXLAR, HJUL, DÄCK OCH FJÄDRING	6.1.7	Transmission	7.5	Förbandslåda	9.1	Dörrar
5.1	Axlar	6.1.8	Motorutrymme	7.6	Hjulkilar	9.1.1	In- och utgångar
5.1.1	Axlar	6.1.9	Motorprestanda	7.7	Ljudsignalanordning	9.1.2	Nödutgångar
5.1.2	Axeltappar	6.2	Hytt och karosseri	7.8	Hastighetsmätare	9.2	Avimnings- och avfrosthingssystem
5.1.3	Hjullager	6.2.1	Skick	7.9	Färdskrivare	9.3	Ventilations- och värmesystem
5.2	Hjul och däck	6.2.2	Montering	7.10	Hastighetsbegränsande anordning	9.4	Säten
5.2.1	Hjulhus	6.2.3	Dörrar och dörrlås	7.11	Vägmätare	9.4.1	Passagerarsäten
5.2.2	Hjul	6.2.4	Golv	7.12	Antisladdsystem (ESC)	9.4.2	Förarsäte
5.2.3	Däck	6.2.5	Förarsäte	8.	STÖRNINGAR	9.5	Inre belysning och destinationsanordningar
5.3	Fjädringssystem	6.2.6	Övriga säten	8.1	Bullerdämpning	9.6	Gångar, områden för stående
5.3.1	Fjädrar och krängningshämmare	6.2.7	Körreglage	8.2	Avgasutsläpp	9.7	Trappor och fotsteg
5.3.2	Stötdämpare	6.2.8	Fotsteg till hytt	8.2.1	Gniständning, utsläpp från motor	9.8	System för passagerarkommunikation
5.3.3	Kardanrör, stödstag, främre och bakre bärarmar	6.2.9	Övrig inredning och utrustning, utsida och insida	8.2.1.1	Utrustning för kontroll av avgasutsläpp	9.9	Meddelanden
5.3.4	Kulleleder	6.2.10	Stänkskärmar (vingar), stänkskyddsanordningar	8.2.1.2	Gasformiga utsläpp	9.10	Krav gällande transport av barn
5.3.5	Luftfjädring	7.	ÖVRIG UTRUSTNING	8.2.2	Kompressionständning, utsläpp från motor	9.10.1	Dörrar
6.	CHASSI OCH CHASSIINFÄSTNINGAR	7.1	Säkerhetsbälten/spännen och skyddssystem	8.2.2.1	Utrustning för kontroll av avgasutsläpp	9.10.2	Signalerings- och specialutrustning
6.1	Chassi eller ram och infästningar	7.1.1	Säker montering av säkerhetsbälten/spännen	8.2.2.2	Röktäthet	9.11	Krav gällande transport av personer med nedsatt rörlighet
6.1.1	Allmänt skick	7.1.2	Skick på säkerhetsbälten/spännen	8.4	Övriga punkter som är relaterade till miljön	9.11.1	Dörrar, ramper och lyftanordningar
6.1.2	Avgasrör och ljuddämpare	7.1.3	Avlastare för säkerhetsbälten	8.4.1	Vätskeläckage	9.11.2	Fastsättningsystem för rullstolar
6.1.3	Bränsletank och bränsleledningar (inklusive uppvärmning)	7.1.4	Bältessträckare	9.	KOMPLETTERANDE PROVNING FÖR FORDON FÖR PERSONTRANSPORT I KATEGORIerna M₂, M₃	9.11.3	Signalerings- och specialutrustning
6.1.4	Stötfångare, sidoskydd och underkörningsskydd	7.1.5	Krockkudde				
6.1.5	Reservhjulshållare	7.1.6	SRS-system				
6.1.6	Kopplingsmekanismer och bogserutrustning	7.2	Brandsläckare				
		7.3	Lås och stödskydd				
		7.4	Varningstriangel				

BILAGA V

STANDARDFORMULÄR FÖR RAPPORTERING TILL KOMMISSIONEN

Standardformuläret ska upprättas i elektroniskt format och ska sedan skickas elektroniskt med vanlig programvara.

Varje medlemsstat ska upprätta följande:

- En sammanfattande tabell
- En separat tabell för varje registreringsland för fordon som genomgått en mer ingående kontroll, med information om kontrollerade och identifierade brister för varje fordonskategori.

L 127/212

SV

Europeiska unionens officiella tidning

29.4.2014

[illegible]

Fordonskategori:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Andra kategorier (valfritt)		Totalt	
	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon ⁽¹⁾	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon
Lettland																		
Litauen																		
Luxemburg																		
Ungern																		
Malta																		
Nederländerna																		
Österrike																		
Polen																	0	0
Portugal																		
Rumänien																		
Slovenien																		
Slovakien																		
Finland																		
Sverige																		
Storbritannien																		
Albanien																		
Andorra																		

Fordonskategori:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Andra kategorier (valfritt)		Totalt	
	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon ⁽¹⁾	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon
Armenien																		
Azerbajdzjan																		
Vitryssland																		
Bosnien och Hercegovina																		
Georgien																		
Kazakstan																		
Liechtenstein																		
Monaco																		
Montenegro																		
Norge																		
Moldavien																		
Ryssland																		
San Marino																		
Serbien																		
Schweiz																		
Tadzjikistan																		
Turkiet																		

Fordonskategori:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Andra kategorier (valfritt)		Totalt	
	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon ⁽¹⁾	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon
Turkmenistan																		
Ukraina																		
Uzbekistan																		
f.d. jugoslaviska republiken Makedonien																		
Andra tredjeländer (ange vilka)																		

⁽¹⁾ Underkända fordon med större eller farliga brister enligt bilaga IV.

L 127/216

SV

Europeiska unionens officiella tidning

PERIOD: från 01/år [x] till 12/ år [x+1]

29.4.2014

[illegible]

Information om defekt

[illegible]

[illegible]

Fordons-kategori:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Andra kategorier (valfritt)		Totalt	
	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon ⁽¹⁾	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon	Antal kontrollerade fordon	Antal underkända fordon
	Kontrollerade fordon	Underkända fordon	Kontrollerade fordon	Underkända fordon	Kontrollerade fordon	Underkända fordon	Kontrollerade fordon	Underkända fordon	Kontrollerade fordon	Underkända fordon	Kontrollerade fordon	Underkända fordon	Kontrollerade fordon	Underkända fordon	Kontrollerade fordon	Underkända fordon	Kontrollerade fordon	Underkända fordon
3.1																		
3.2																		
...																		
20.6.2																		
30																		
Totala antal brister																		

⁽¹⁾ Underkända fordon med större eller farliga brister enligt bilaga IV.