

DIRECTIVE 2014/45/EU OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 3 April 2014 on periodic roadworthiness tests for motor vehicles and their trailers and repealing Directive 2009/40/EC

UOFFISIELL ÖVERSÄTTELSE

**EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSDIREKTIV 2014/45/EU****av 3. april 2014****om periodisk teknisk kontroll av motorvogner og deres tilhengere og om oppheving av direktiv 2009/40/EF**

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte, særlig artikkel 91,

under henvisning til forslag fra Europakommisjonen,

etter oversending av utkast til regelverksakt til de nasjonale parlamentene,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité<sup>(1)</sup>,

etter samråd med Regionkomiteen,

etter den ordinære regelverksprosessen<sup>(2)</sup> og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) I hvitboken av 28. mars 2011 med tittelen «Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system» (Veikart for et felles europeisk transportområde - mot et konkurransedyktig og ressurseffektivt transportsystem), har Kommisjonen framsatt en «nullvisjon» med et mål om å redusere antall trafikkdrepte i Unionen til tilnærmet null innen 2050. Det forventes at kjøretøyteknologien vil være en viktig bidragsyter til å forbedre trafikksikkerheten med sikte på å nå dette målet.
- 2) I meldingen «Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011-2020» (Mot et europeisk trafikksikkerhetsområde: politiske retningslinjer for trafikksikkerhet 2011-2020), foreslo Kommisjonen at man med utgangspunkt i 2010 skal halvere antall trafikkdrepte i Unionen innen 2020. Med sikte på å nå dette målet, har Kommisjonen satt opp sju strategiske mål og funnet fram til tiltak for sikrere kjøretøyer, en strategi for å redusere antall skader, samt tiltak for å forbedre sikkerheten til myke trafikanter, særlig motorsyklister.
- 3) Teknisk kontroll inngår i en mer overgripende ordning som har til hensikt å sikre at kjøretøyer holdes i sikker og miljømessig akseptabel stand mens de er i bruk. Denne ordningen bør omfatte periodisk teknisk kontroll av kjøretøyer og utekontroll av kjøretøyer som brukes i kommersiell virksomhet innen veitransport, samt å sørge for en registreringsmåte for kjøretøyer som gjør det mulig å midlertidig stanse et kjøretøys tillatelse til å brukes i trafikken dersom kjøretøyet utgjør en umiddelbare fare for trafikksikkerheten. Periodisk kontroll bør være det viktigste verktøy for å sikre kjøretøyenes tekniske stand. Utekontroll av nyttekjøretøyer bør bare være et utfyllende tiltak ved siden av periodisk kontroll.
- 4) Medlemsstatene bør ha mulighet til å fastsette høyere kontrollstandarder enn det som kreves ved dette direktiv.
- 5) Gjennomføringen av trafikksikkerhetstiltak kan omfatte opplysningskampanjer rettet mot kjøretøyeierne og mot utvikling av god praksis og gode vaner som et resultat av grunnleggende kontroll av deres kjøretøyer.
- 6) Kjøretøyer med funksjonsfeil i tekniske systemer, virker inn på trafikksikkerheten og kan medføre trafikkulykker med skadde eller døde. Virkningen av dette kan reduseres dersom det innføres forbedringer i ordningen for teknisk kontroll. Tidlig påvisning av en mangel i trafikksikkerheten til et kjøretøy vil bidra til å avhjelpe denne mangelen og dermed til å hindre ulykker.

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

<sup>(2)</sup> Europaparlamentets holdning av 11. mars 2014 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og rådsbeslutning av 24. mars 2014.

- 7) Kjøretøyer med svikt i utslippskontrollsystemene har større miljøvirkning enn godt vedlikeholdte kjøretøyer. Derfor vil en ordning med periodisk teknisk kontroll bidra til å forbedre miljøet ved å redusere det gjennomsnittlige utslippet fra kjøretøyer.
- 8) Medlemsstatene bør vurdere hensiktsmessige tiltak for å forhindre ugunstig manipulering av eller inngrep i deler og komponenter i et kjøretøy som kan ha negativ innvirkning på et kjøretøys sikkerhets- og miljømessige egenskaper, særlig gjennom de periodiske tekniske kontrollene, herunder sanksjoner som er virkningsfulle, står i forhold til overtredelsen, virker avskrekkende og ikke medfører forskjellsbehandling
- 9) I løpet av de to siste tiårene er kravene til utslipp fra kjøretøyer i forbindelse med typegodkjenning stadig blitt strengere. Imidlertid har ikke luftkvaliteten forbedret seg så mye som antatt med de strengere utslippskravene til kjøretøyer, særlig når det gjelder nitrogenoksider (NO<sub>x</sub>) og fine partikler. Mulighetene til å forbedre prøvingscyklusene slik at de tilsvarer forholdene på veien, bør undersøkes nøye for å kunne utvikle framtidige løsninger, herunder innføring av prøvingsmetoder for å måle NO<sub>x</sub>-nivåer og grenseverdier for NO<sub>x</sub>-utslipp.
- 10) For kjøretøyer som er i samsvar med utslippsklasse Euro 6 og Euro VI, blir egendiagnosesystemene (OBD) stadig mer effektive med hensyn til å vurdere utslipp, noe som berettiger bruken av dem som likeverdige med standard utslippsprøving med sikte på teknisk kontroll. Med sikte på å gjøre det mulig å bruke OBD-systemet til teknisk kontroll av kjøretøyer opp til utslippsklasse Euro 5 og Euro V, bør medlemsstatene kunne tillate denne prøvingsmetoden i samsvar med produsentens anbefalinger og andre krav til slike kjøretøyer, dersom likeverdigheten, eventuelt idet det tas hensyn til ethvert relevant typegodkjenningsregelverk, er kontrollert på uavhengig måte.
- 11) Det er vedtatt en rekke tekniske standarder og krav med hensyn til kjøretøysikkerhet i Unionen. Gjennom en ordning med periodisk teknisk kontroll, er det nødvendig å sikre at kjøretøyene fortsatt oppfyller sikkerhetsstandardene. Denne ordningen bør få anvendelse på visse kjøretøygrupper som definert i direktiv 2002/24/EF<sup>(3)</sup>, 2003/37/EF<sup>(4)</sup> og europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF<sup>(5)</sup>.
- 12) Traktorer med hjul med en høyeste konstruksjonshastighet på mer enn 40 km/t, brukes i økende grad i stedet for lastebiler og til kommersiell godstransport på vei. Deres risikopotensial kan sammenlignes med lastebiler, og kjøretøyer i denne gruppen, som hovedsakelig anvendes på offentlig vei, bør derfor være gjennomgå teknisk kontroll.
- 13) Kjøretøyer av historisk interesse antas å bevare kulturarven fra den epoken da de ble bygd, og man går ut fra at de knapt blir brukt på offentlig vei. Det bør være opp til medlemsstatene å bestemme hvor ofte slike kjøretøyer skal gjennomgå teknisk kontroll. Det bør også være opp til medlemsstatene å regulere teknisk kontroll av andre typer spesialkjøretøyer.
- 14) Kjøretøyer som brukes utelukkende på fjerntliggende territorier i medlemsstatene, særlig på små øyer med færre enn 5000 innbyggere, eller i tynt befolkede områder med en befolkningstetthet på under fem personer per kvadratkilometer, brukes under forhold som kan kreve en særlig ordning for teknisk kontroll. Medlemsstatene bør derfor få myndighet til å unnta slike kjøretøyer fra dette direktivs virkeområde.
- 15) Teknisk kontroll er et nasjonalt anliggende og bør derfor utføres av medlemsstatene eller av offentlige eller private organer som er bemyndiget til å utføre slik kontroll under deres tilsyn. Medlemsstatene bør uten unntak forbli ansvarlige for den tekniske kontrollen, også dersom den nasjonale ordningen tillater at private organer, herunder slike som også foretar reparasjon av kjøretøyer, utfører teknisk kontroll.
- 16) Medlemsstatene bør derfor få myndighet til å utpeke kontrollorganer som befinner seg utenfor deres territorium til å utføre teknisk kontroll av kjøretøyer registrert på deres territorium, dersom disse kontrollorganene allerede er godkjent til å utføre kontroll av

<sup>(3)</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/24/EF av 18. mars 2002 om typegodkjenning av motorvogner med to eller tre hjul, og om oppheving av rådsdirektiv 92/61/EØF (EFT L 124 av 9.5.2002, s. 1).

<sup>(4)</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/37/EF av 26. mai 2003 om typegodkjenning av jordbruks- eller skogbrukstraktorer, tilhengere og utskiftbare trukne maskiner, samt deres systemer, deler og tekniske enheter, og om oppheving av direktiv 74/150/EØF (EUT L 171 av 9.7.2003, s. 1).

<sup>(5)</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF av 5. september 2007 om fastsettelse av en ramme for godkjenning av motorvogner og deres tilhengere, og av systemer, deler og tekniske enheter til slike kjøretøyer (EUT L 263 av 9.10.2007, s. 1).

kjøretøyer i den medlemsstaten der de befinner seg.

- 17) Ved inspeksjon av kjøretøyer, særlig av deres elektroniske sikkerhetskomponenter, er det viktig å ha tilgang til de tekniske spesifikasjonene for hvert enkelt kjøretøy. Følgelig bør kjøretøyprodusentene framlegge de dataene som er nødvendige for å kontrollere funksjonsevnen til sikkerhets- og miljørelaterte komponenter. Bestemmelsene om tilgang til opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer bør dessuten få anvendelse for dette formål, og gi kontrollorganer tilgang til alle opplysninger som er nødvendige for teknisk kontroll. Dataene bør omfatte de opplysningene som gjør at funksjonsevnen til kjøretøyets sikkerhetssystemer kan overvåkes på en måte som gjør at de kan prøves innenfor rammen av en periodisk teknisk kontroll. Disse bestemmelsene er av avgjørende betydning, særlig innenfor elektronisk styrte systemer, og bør omfatte alle deler som er montert av produsenten.
- 18) Kjøretøyer som brukes på offentlig vei, skal være trafikksikre når de er i bruk. Innehaverne av vognkortet og eventuelt føreren av kjøretøyet bør være ansvarlig for å holde kjøretøyet i trafikksikker stand.
- 19) Det er viktig for trafikksikkerheten og for dens innvirkning på samfunnet at kjøretøyer som brukes på veiene, er i god teknisk stand. Derfor bør medlemsstatene ikke hindres i å tillate at det på frivillig basis foretas ytterligere tekniske kontroller.
- 20) For å gi rom for en viss fleksibilitet for innehavere av vognkort og førere, bør medlemsstatene kunne oppgi et tidsrom på flere uker som den periodiske tekniske kontrollen skal foretas innenfor.
- 21) Kontrollen som utføres i løpet av et kjøretøys levetid, bør være forholdsvis enkel, rask og billig, samtidig som den er virkningsfull med hensyn til å oppnå målene i dette direktiv.
- 22) Den tekniske kontrollen bør omfatte alle punkter som er relevante for det kontrollerte kjøretøyets særskilte konstruksjon, oppbygging og utstyr. Forenlighet mellom deler og komponenter, for eksempel mellom hjul og hjulnav, bør behandles som et kritisk sikkerhetspunkt og bør kontrolleres ved den tekniske kontrollen. I forbindelse med disse punktene, og idet det tas hensyn til dagens kjøretøyteknologi, bør moderne elektroniske systemer være med på listen over punkter som skal kontrolleres. Med sikte på å harmonisere den tekniske kontrollen bør det innføres anbefalte prøvingsmetoder for hvert av de punktene som skal kontrolleres. Disse punktene bør ajourføres for å ta hensyn til den nyeste forskningen og den tekniske utviklingen innenfor kjøretøysikkerhet.
- 23) For å fremme harmonisering og sikre ensartede standarder bør en ikke-uttømmende liste over de viktigste årsakene til feil framlegges for alle kontrollpunkter. For å sikre ensartet vurdering av tilstanden til det kontrollerte kjøretøyet, bør påviste feil vurderes i forhold til en felles standard.
- 24) Med sikte på en bedre anvendelse av prinsippet om fri bevegelighet i Unionen, bør med hensyn til omregistrering av et kjøretøy, medlemsstatene anerkjenne kontrollsedler utstedt av andre medlemsstater. Dette bør ikke påvirke en medlemsstats rett til å kontrollere kontrollseddelen og kjøretøyidentifikasjonen ved omregistrering og å kreve at det skal utføres en ny teknisk kontroll på de vilkårene som er fastsatt i dette direktiv.
- 25) Svindel med kilometertelleren bør anses som et som et straffbart lovbrudd, siden manipulering av kilometertelleren kan medføre uriktig vurdering av et kjøretøys trafikksikkerhet. Registreringen av kjørelengde i kontrollseddelen og kontrollørens tilgang til disse opplysningene, bør gjøre det enklere å oppdage inngrep i eller manipulering av kilometertelleren. Utvekslingen av opplysninger om kilometerstand mellom vedkommende myndigheter i medlemsstatene bør undersøkes av Kommisjonen.
- 26) Det skal utstedes en kontrollseddel etter hver kontroll. Dette bør blant annet omfatte opplysninger om kjøretøyets identitet og resultatene av kontrollen. Disse resultatene bør gjøres tilgjengelig elektronisk. Med sikte på å sikre god oppfølging av tekniske kontroller, bør medlemsstatene samle og beholde slike opplysninger i en database, særlig for det formål å analysere resultatene av de periodiske tekniske kontrollene.

- 27) Innehaveren av vognkortet og eventuelt føreren av et kjøretøy som er underlagt den tekniske kontrollen der det blir funnet mangler, særlig slike mangler som utgjør en risiko for trafikksikkerheten, bør rette opp slike mangler umiddelbart. Når det gjelder farlige mangler, kan det være nødvendig å begrense bruken av kjøretøyet til disse manglene er fullstendig rettet opp.
- 28) Dersom et kontrollert kjøretøy tilhører en kjøretøygruppe som ikke er underlagt registrering i den medlemsstaten der det er tatt i bruk, bør denne medlemsstaten kunne kreve at kontrollbeviset kan framvises på synlig måte på kjøretøyet.
- 29) For å kunne oppnå høy kvalitet på kontrollen i hele Unionen, skal det utstyret som brukes ved kontroll, samt dets vedlikehold og kalibrering kontrolleres med henvisning til spesifikasjoner fastsatt av medlemsstatene eller produsentene.
- 30) Det bør være mulig å kunne bruke alternativt utstyr som gjenspeiler den teknologiske utvikling og nyskaping, forutsatt at det sikres et likeverdig, høyt kvalitetsnivå på kontrollen.
- 31) Når medlemsstatene godkjenner kontrollorganer på sitt territorium, bør de ta hensyn til det faktum at europaparlaments- og rådsdirektiv 2006/123/EF<sup>(6)</sup> utelukker fra sitt virkeområde tjenester av allmenn interesse på transportområdet.
- 32) Kontrollorganer bør sikre objektivitet og høy kvalitet ved kjøretøykontrollen. For å oppfylle minstekravene med hensyn til kvalitetsstyring, bør kontrollorganene oppfylle kravene fastsatt av den godkjennende medlemsstaten.
- 33) Høy standard ved de tekniske kontrollene krever at kontrollpersonalet har et høyt ferdighets- og kompetansenivå. Et opplæringsystem som omfatter grunnopplæring og jevnlig oppfriskingskurs eller en relevant eksamen, bør innføres. Det bør fastsettes en overgangsperiode som gir en smidig overgang for eksisterende kontrollpersonale til ordningen med jevnlig opplæring eller eksamen. For å sikre et høyt nivå på opplæring, kompetanse og kontroll, bør medlemsstatene tillates å fastsette ytterligere kompetansekrav og tilsvarende opplæringskrav.
- 34) Når kontrollørene utfører teknisk kontroll, skal de fungere uavhengig og deres vurdering skal ikke påvirkes av interessekonflikter, herunder slike som er av økonomisk eller personlig art. Det bør derfor ikke være noen direkte sammenheng mellom kontrollørens betaling og resultatene av den tekniske kontrollen. Det bør være mulig for medlemsstatene å fastsette krav vedrørende atskillelsen av aktiviteter eller å gi et privat organ tillatelse til å utføre både teknisk kontroll og reparasjon av kjøretøyer, også av samme kjøretøy, dersom tilsynsorganet til sin tilfredshet har konstatert at objektiviteten er på et høyt nivå.
- 35) Resultatene av en teknisk kontroll bør ikke endres for kommersielle formål. Bare dersom resultatene fra en teknisk kontroll utført av en kontrollør er åpenbart feilaktige, bør tilsynsorganet kunne endre resultatene av kontrollen.
- 36) Med sikte på å sikre at det opprettholdes et høyt kvalitetsnivå på kontrollene over tid, bør medlemsstatene innføre en kvalitetssikringsordning som omfatter prosessene godkjenning, tilsyn, tilbakekalling, midlertidig stans eller annullering av godkjenning for å utføre de tekniske kontrollene.
- 37) Akkreditering av kontrollorganer i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 765/2008<sup>(7)</sup> bør ikke utgjøre en forpliktelse for medlemsstatene.
- 38) I flere medlemsstater utfører et høyt antall private godkjente kontrollorganer teknisk kontroll. For å sikre effektiv utveksling av opplysninger mellom medlemsstatene med hensyn til dette, bør det utpekes nasjonale kontaktpunkter.
- 39) Teknisk kontroll inngår i en bredere reguleringsordning og er retningsgivende for kjøretøyer i hele deres levetid, fra godkjenning via registrering og kontroll til opphogging. Deling av opplysninger i nasjonale og produsentenes elektroniske kjøretøydatabaser bør i prinsippet bidra til å forbedre effektiviteten i hele kjeden av kjøretøyforvaltning, og bør bidra til å redusere kostnader og

<sup>(6)</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv 2006/123/EF av 12. desember 2006 om tjenester i det indre marked (EUT L 376 av 27.12.2006, s. 36).

<sup>(7)</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 765/2008 av 9. juli 2008 om fastsettelse av kravene til akkreditering og markedstilsyn for markedsføring av produkter, og om oppheving av forordning (EØF) nr. 339/93 (EUT L 218 av 13.8.2008, s. 30).

administrative byrder. Kommisjonen bør undersøke gjennomførbarheten, kostnadene og nytten av å innføre en elektronisk informasjonsplattform for kjøretøyer ved å dra fordel av eksisterende og allerede iverksatte IT-løsninger med hensyn til internasjonal datautveksling, for å redusere kostnadene så mye som mulig og unngå dobbeltarbeid. Når dette spørsmålet undersøkes, bør Kommisjonen vurdere den mest hensiktsmessige måten for å knytte sammen eksisterende nasjonale systemer med sikte på utveksling av opplysninger om data knyttet til teknisk kontroll og kilometerstand mellom de vedkommende myndigheter i medlemsstatene som er ansvarlige for kontroll, registrering og kjøretøygodkjenning, kontrollorganer, produsenter av kontrollutstyr og kjøretøyprodusenter. Kommisjonen bør også undersøke gjennomførbarheten, kostnadene og nytten av å samle og lagre tilgjengelige opplysninger om de viktigste sikkerhetsrelaterte komponentene i kjøretøyer som har vært involvert i alvorlige ulykker, samt muligheten for å gjøre opplysninger om ulykkeshistorikk og kilometerstand tilgjengelig i anonymisert form for kjøretøykontrollørene, innehavere av vognkort og de som forsker på ulykker.

- 40) For å sikre ensartede vilkår for gjennomføringen av dette direktiv bør Kommisjonen gis gjennomføringsmyndighet. Denne myndigheten bør utøves i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 182/2011<sup>(8)</sup>.
- 41) Kommisjonen bør ikke vedta gjennomføringsrettsakter vedrørende de opplysningene som skal gjøres tilgjengelige av kjøretøyprodusentene for teknisk kontroll, dersom komiteen nedsatt i henhold til denne forordning ikke avgir uttalelse om utkastet til gjennomføringsrettsakt som Kommisjonen har framlagt.
- 42) For å kunne ajourføre benevnelsene på kjøretøygrupper i artikkel 2 nr. 1 og artikkel 5 nr. 1 og 2, ajourføre nr. 3 i vedlegg I med hensyn til metoder, og tilpasse nr. 3 i vedlegg I med hensyn til listen over kontrollpunkter, metoder og vurdering av mangler, bør myndigheten til å vedta rettsakter i samsvar med artikkel 290 i traktaten om Den europeiske unions virkemåte, delegeres til Kommisjonen. Det er særlig viktig at Kommisjonen holder hensiktsmessige samråd under det forberedende arbeidet, også på ekspertplan. Kommisjonen bør i forbindelse med forberedelsen og utarbeidingen av delegerede rettsakter sørge for samtidig, rettidig og korrekt oversending av relevante dokumenter til Europaparlamentet og til Rådet.
- 43) Teknisk kontroll har direkte innvirkning på trafikksikkerheten og bør derfor gjennomgås jevnlig. Kommisjonen bør avgi rapport om hvor virkningsfulle bestemmelsene i dette direktiv er, herunder de som er knyttet til dets virkeområde, kontrollhyppigheten, ytterligere forbedringer av ordningen med tekniske kontroller gjennom elektronisk informasjonsutveksling og muligheten i framtiden for gjensidig anerkjennelse av kontrollsedler.
- 44) Kontrollstasjoner og utstyr som brukes ved kontrollorganer, bør oppfylle kravene som gjelder for utføring av tekniske kontroller. Siden dette nødvendiggjør betydelige investeringer og tilpasninger som det kanskje ikke er mulig å utføre umiddelbart, bør det gis en frist på fem år til å oppfylle disse kravene. Det bør dessuten gis en frist på fem år for å gjøre tilsynsorganene i stand til å oppfylle alle kriteriene og kravene som gjelder godkjenning av og tilsyn med kontrollorganer.
- 45) Ettersom målet for dette direktiv, som er å forbedre trafikksikkerheten ved å fastsette minste felles krav og harmoniserte regler for teknisk kontroll av kjøretøyer i Unionen, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene, men heller på grunn av tiltakets omfang bedre kan nås på unionsplan, kan Unionen treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i artikkel 5 i traktaten om Den europeiske union. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet som fastsatt i nevnte artikkel går dette direktiv ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå dette målet.
- 46) Dette direktiv er forenlig med de grunnleggende rettigheter og de prinsipper som er anerkjent særlig i Den europeiske unions pakt om grunnleggende rettigheter, som er omhandlet i artikkel 6 i traktaten om Den europeiske union.
- 47) Dette direktiv innarbeider og ajourfører reglene i kommisjonsrekommendasjon 2010/378/EU<sup>(9)</sup> med sikte på bedre regulering av resultatene av tekniske kontroller.
- 48) Dette direktiv ajourfører de tekniske kravene fastsatt i europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/40/EF<sup>(10)</sup>, og utvider dets virkeområde slik at det omfatter særlig bestemmelser om etablering av kontrollorganer og deres tilsynsorganer, samt om

<sup>(8)</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011 av 16. februar 2011 om fastsettelse av allmenne regler og prinsipper for medlemsstatenes kontroll med Kommisjonens utøvelse av sin gjennomføringsmyndighet (EUT L 55 av 28.2.2011, s. 13).

<sup>(9)</sup> Kommisjonsrekommendasjon 2010/378/EU av 5. juli 2010 om vurdering av mangler ved teknisk kontroll i samsvar med direktiv 2009/40/EF (EUT L 173 av 8.7.2010, s. 74).

<sup>(10)</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/40/EF av 6. mai 2009 om teknisk kontroll av motorvogner og deres tilhengere (EUT L 141 av 6.6.2009, s. 12).

utnevning av kontrollører bemyndiget til å utføre tekniske kontroller. Nevnte direktiv bør derfor oppheves.

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

## KAPITTEL I

### FORMÅL, DEFINISJONER OG VIRKEOMRÅDE

#### Artikkel 1

##### Formål

Ved dette direktiv fastsettes minstekrav til en ordning med periodisk teknisk kontroll av kjøretøyer som brukes på offentlig vei.

#### Artikkel 2

##### Virkeområde

1. Dette direktiv får anvendelse på kjøretøyer med en konstruksjonshastighet på over 25 km/t i følgende grupper, som nevnt i direktiv 2002/24/EF, direktiv 2003/37/EF og direktiv 2007/46/EF:

- motorvogner konstruert og bygd hovedsakelig for transport av personer og deres bagasje, med høyst åtte sitteplasser i tillegg til førersetet – kjøretøygruppe M<sub>1</sub>,
- motorvogner konstruert og bygd hovedsakelig for transport av personer og deres bagasje, med flere enn åtte sitteplasser i tillegg til førersetet – kjøretøygruppe M<sub>2</sub> og M<sub>3</sub>,
- motorvogner konstruert og bygd hovedsakelig for godstransport, med største masse på høyst 3,5 tonn – kjøretøygruppe N<sub>1</sub>,
- motorvogner konstruert og bygd hovedsakelig for godstransport, med største masse på over 3,5 tonn – kjøretøygruppe N<sub>2</sub> og N<sub>3</sub>,
- tilhengere konstruert og bygd for gods- eller persontransport, samt for innkvartering av personer, med største masse på over 3,5 tonn – kjøretøygruppe O<sub>3</sub> og O<sub>4</sub>,
- fra 1. januar 2022, kjøretøyer med to eller tre hjul – kjøretøygruppe L3e, L4e, L5e og L7e, med et slagvolum på mer enn 125 cm<sup>3</sup>,
- traktorer med hjul i gruppe T5, hvis bruk hovedsakelig finner sted på offentlig vei, med en høyeste konstruksjonshastighet på over 40 km/t.

2. Medlemsstatene kan utelukke følgende kjøretøyer registrert på deres territorium fra dette direktivs virkeområde:

- kjøretøyer som benyttes under uvanlige forhold, og kjøretøyer som aldri, eller nesten aldri, brukes på offentlig vei, herunder kjøretøyer som av historisk interesse eller konkurransekjøretøyer,
- kjøretøyer som er omfattet av diplomatisk immunitet,
- kjøretøyer som brukes av de væpnede styrker, styrker som håndhever lov og orden, brannvesenet, sivilforsvaret og beredskapstjeneste eller redningstjeneste,
- kjøretøyer som brukes til landbruk, hagebruk, skogbruk eller oppdretts- og fiskeriformål utelukkende på territoriet til den berørte medlemsstaten og i terreng der slik virksomhet finner sted, herunder gårdsveier, skogsbilveier eller dyrket mark,
- kjøretøyer som brukes utelukkende på små øyer eller i tynt befolkede områder,
- spesialkjøretøyer som transporterer sirkus- og tivoliutstyr, med en høyeste konstruksjonshastighet på høyst 40 km/t, og som bare benyttes på territoriet til den berørte medlemsstaten,
- kjøretøyer i gruppe L3e, L4e, L5e og L7e med et slagvolum på mer enn 125 cm<sup>3</sup>, der medlemsstaten har innført virkningsfulle alternative trafiksikkerhetstiltak for to- eller trehjuls kjøretøyer, idet det tas hensyn til særlig relevant trafiksikkerhetsstatistikk for de siste fem årene. Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om slike unntak.

3. Medlemsstatene kan innføre nasjonale krav til teknisk kontroll av kjøretøyer registrert på deres territorium som ikke er omfattet av dette direktivs virkeområde, og av kjøretøyer oppført i nr. 2.

*Artikkel 3***Definisjoner**

I dette direktiv menes med:

- 1) «kjøretøy» enhver motorvogn eller dens tilhenger som ikke går på skinner,
- 2) «motorvogn» et selvstendig motordrevet kjøretøy med hjul, som har en høyeste konstruksjonshastighet på over 25 km/t,
- 3) «tilhenger» et ikke-selvdrevet kjøretøy med hjul, som er beregnet på og konstruert for å trekkes av en motorvogn,
- 4) «semitrailer» enhver tilhenger som er konstruert for å tilkoples en motorvogn slik at det delvis hviler på motorvognen, og slik at en vesentlig del av dets egen og lastens masse bæres av motorvognen,
- 5) «to- eller trehjuls kjøretøy» ethvert motordrevet kjøretøy med to hjul, med eller uten sidevogn, og alle tre- eller firehjuls motorsykler,
- 6) «kjøretøy registrert i en medlemsstat» et kjøretøy som er registrert eller tatt i bruk i en medlemsstat,
- 7) «kjøretøy av historisk interesse» ethvert kjøretøy som anses å være historisk av medlemsstaten der det er registrert, eller ett av dens utnevnte godkjenningsorganer, og som oppfyller alle følgende vilkår:
  - det ble produsert eller registrert første gang minst 30 år siden,
  - den spesifikke typen, som definert i relevant unionsrett eller nasjonal lovgivning, er ikke lenger i produksjon,
  - det er historisk bevart og vedlikeholdt i opprinnelig stand og har ikke gjennomgått betydelige endringer hva angår tekniske egenskaper eller hovedkomponenter,
- 8) «innehaver av vognkort» den juridiske eller fysiske personen i hvis navn kjøretøyet er registrert,
- 9) «teknisk kontroll» en inspeksjon i samsvar med vedlegg I som har til hensikt å sikre at et kjøretøy er sikkert å bruke på offentlig vei, og at det oppfyller de påkrevde og obligatoriske sikkerhets- og miljøegenskapene,
- 10) «godkjenning» en framgangsmåte der en medlemsstat erklærer at et kjøretøy oppfyller relevante administrative bestemmelser og tekniske krav nevnt i direktiv 2002/24/EF, direktiv 2003/37/EF og direktiv 2007/46/EF,
- 11) «mangler» tekniske feil og andre forekomster av manglende samsvar som blir påvist under en teknisk kontroll,
- 12) «kontrollseddel» en rapport fra en teknisk kontroll utstedt av vedkommende myndighet eller et kontrollorgan, som inneholder resultatet av den tekniske kontrollen,
- 13) «kontrollør» en person godkjent av en medlemsstat eller av dens vedkommende myndighet til å utføre tekniske kontroller på et kontrollorgan eller eventuelt på vegne av en vedkommende myndighet,
- 14) «vedkommende myndighet» myndighet eller offentlig organ som en medlemsstat har gitt myndighet til å forvalte ordningen med teknisk kontroll, herunder eventuelt, gjennomføringen av tekniske kontroller,
- 15) «kontrollorgan» offentlig eller privat organ eller virksomhet som medlemsstaten har godkjent til å gjennomføre tekniske kontroller,
- 16) «tilsynsorgan» ett eller flere organer etablert av en medlemsstat med ansvar for å føre tilsyn med kontrollorganer. Et tilsynsorgan kan være en del av det eller de vedkommende myndighetene,
- 17) «liten øy» en øy med færre enn 5000 innbyggere, som ikke er tilknyttet andre deler av territoriet med veibruer eller veitunneler,
- 18) «tynt befolket område» et forhåndsdefinert område med en befolkningstetthet på under fem personer per kvadratkilometer,
- 19) «offentlig vei» en vei som brukes av offentligheten, for eksempel en lokal, regional eller nasjonal vei, hovedvei, motorgate eller motorvei.



## KAPITTEL II

## ALMINNELIGE FORPLIKTELSER

## Artikkel 4

## Ansvarsområder

1. Hver medlemsstat skal sikre at kjøretøyer som er registrert på deres territorium, kontrolleres periodisk i samsvar med dette direktiv, ved kontrollorganer som er godkjent av den medlemsstaten der disse kjøretøyene er registrert.
2. Teknisk kontroll skal utføres av den medlemsstaten der kjøretøyet er registrert, eller av et offentlig organ som medlemsstaten har gitt myndighet til å utføre denne oppgaven, eller av organer eller virksomheter som medlemsstaten har utpekt eller fører tilsyn med, herunder godkjente private organer.
3. I samsvar med prinsippene fastsatt ved europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 715/2007<sup>(11)</sup> og europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 595/2009<sup>(12)</sup>, skal Kommisjonen ved hjelp av gjennomføringsrettsakter og innen 20. mai 2018 vedta:
  - a) et sett med tekniske opplysninger om bremseanlegg, styring, sikt, lykter, refleksinnretninger, elektrisk utstyr, aksler, hjul, dekk, fjæring, understell, understellsutstyr, annet utstyr samt forstyrrelser som er nødvendige for teknisk kontroll av de punktene som skal kontrolleres, og om bruken av de anbefalte prøvingsmetodene, i samsvar med nr. 3 i vedlegg I, og
  - b) de nærmere reglene for dataformatet og framgangsmåtene for å få tilgang til de relevante tekniske opplysningene.

Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 19 nr. 2.

Produsentene skal vederlagsfritt eller til en rimelig pris og uten forskjellsbehandling gjøre de tekniske opplysningene nevnt i første ledd bokstav a), tilgjengelig for kontrollorganer og relevante vedkommende myndigheter.

Kommisjonen skal undersøke om det er praktisk mulig å opprette et felles tilgangspunkt for disse tekniske opplysningene.

4. Medlemsstatene skal sikre at ansvaret for å holde et kjøretøy i trafiksikker stand, er definert i nasjonal lovgivning.

## KAPITTEL III

## MINSTEKRAV TIL TEKNISK KONTROLL

## Artikkel 5

## Dato og hyppighet for prøving

1. Kjøretøyer skal gjennomgå teknisk kontroll minst innenfor følgende intervaller, med forbehold for det fleksible tidsrommet som anvendes i medlemsstatene i henhold til nr. 3:
  - a) kjøretøyer i gruppe M<sub>1</sub> og N<sub>1</sub>: fire år etter den datoen kjøretøyet ble registrert første gang, deretter hvert annet år,
  - b) kjøretøyer i gruppe M<sub>1</sub> som brukes som taxi eller ambulanse, kjøretøyer i gruppe M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> og O<sub>4</sub>: ett år etter den datoen kjøretøyet ble registrert første gang, deretter hvert år,
  - c) kjøretøyer i gruppe T5 som hovedsakelig brukes på offentlig vei til kommersiell godstransport på vei: fire år etter den datoen kjøretøyet ble registrert første gang, deretter hvert annet år,
2. Medlemsstatene skal fastsette hensiktsmessige intervaller som kjøretøyer i gruppe L3e, L4e, L5e og L7e med et slagvolum på mer enn 125 cm<sup>3</sup>, skal gjennomgå teknisk kontroll innenfor.
3. Medlemsstatene eller vedkommende myndigheter kan fastsette et rimelig tidsrom som teknisk kontroll skal utføres innenfor, som ikke overstiger intervallene fastsatt i nr. 1.
4. Uten hensyn til datoen for kjøretøyets siste tekniske kontroll, kan medlemsstaten eller vedkommende myndighet kreve at det gjennomgår en teknisk kontroll før datoene nevnt i nr. 1 og 2, i følgende tilfeller:
  - etter en ulykke som påvirker de viktigste sikkerhetsrelaterte komponentene i kjøretøyet, for eksempel hjul, fjæring, deformasjonssoner, kollisjonsputeanlegg, styring eller bremseser,

<sup>(11)</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 715/2007 av 20. juni 2007 om typegodkjenning av motorvogner med hensyn til utslipp fra lette passasjer- og nyttekjøretøyer (Euro 5 og Euro 6) og om tilgang til opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer (EFT L 171 av 29.6.2007, s. 1).

<sup>(12)</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 595/2009 av 18. juni 2009 om typegodkjenning av motorvogner og motorer med hensyn til utslipp fra tunge kjøretøyer (Euro VI), om tilgang til opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer, om endring av forordning (EF) nr. 715/2007 og direktiv 2007/46/EF og om oppheving av direktiv 80/1269/EØF, 2005/55/EF og 2005/78/EF (EUT L 188 av 18.7.2009, s. 1).

- dersom kjøretøyets sikkerhets- og miljøsystemer og -komponenter er endret eller modifisert,
- dersom kjøretøys vognkort har skiftet innehaver,
- dersom kjøretøyet har kjørt 160000 km,
- dersom trafikk sikkerheten er alvorlig påvirket.

#### *Artikkel 6*

##### **Innhold og kontrollmetoder**

1. For kjøretøyer som hører inn under dette direktivs virkeområde, unntatt gruppe L3e, L4e, L5e og L7e med et slagvolum på mer enn 125 cm<sup>3</sup>, skal medlemsstatene sikre at de tekniske kontrollene omfatter minst de områdene som er nevnt i nr. 2 i vedlegg I.
2. For hvert område nevnt i nr. 1, skal vedkommende myndigheter i medlemsstaten eller kontrollorganet utføre en teknisk kontroll som omfatter minst de punktene som er nevnt i nr. 3 i vedlegg I, ved hjelp av den anbefalte eller en likeverdig metode godkjent av vedkommende myndighet som kan anvendes på kontrollene av disse punktene, som angitt i nr. 3 i vedlegg I. Kontrollen kan også omfatte en kontroll av om de respektive delene og komponentene på kjøretøyet tilsvarer de påkrevde sikkerhets- og miljøegenskapene som var gjeldende på godkjenningstidspunktet, eller eventuelt på tidspunktet for ettermontering.

Kontrollen skal utføres ved hjelp av tilgjengelig teknikk og utstyr og uten bruk av verktøy til å demontere eller fjerne noen deler av kjøretøyet.

3. For kjøretøygruppe L3e, L4e, L5e og L7e med et slagvolum på mer enn 125 cm<sup>3</sup>, skal medlemsstatene bestemme hvilke områder, punkter som skal kontrolleres samt hensiktsmessige kontrollmetoder.

#### *Artikkel 7*

##### **Vurdering av mangler**

1. For hvert punkt som skal kontrolleres, gir vedlegg I en minsteliste over mulige mangler og deres alvorgrad.
2. Mangler som blir funnet ved periodisk kontroll av kjøretøyer, skal kategoriseres i én av følgende grupper:
  - a) små mangler som ikke har noen vesentlig virkning på kjøretøyets sikkerhet eller miljøvirkning, samt andre mindre avvik fra kravene,
  - b) store mangler som kan sette kjøretøyets sikkerhet i fare eller ha en miljøvirkning eller utsette andre trafikanter for fare, samt andre mer vesentlige avvik fra kravene,
  - c) farlige mangler som utgjør en direkte og umiddelbar fare for trafikk sikkerheten eller har en miljøvirkning som berettiger at en medlemsstat eller dens vedkommende myndigheter kan forby bruken av kjøretøyet på offentlig vei.
3. Et kjøretøy som har mangler som hører inn under mer enn én mangelgruppe nevnt i nr. 2, skal klassifiseres i den gruppen som tilsvarer den alvorligste mangelen. Et kjøretøy som har flere mangler innenfor samme kontrollområde som identifisert innenfor virkeområdet for kontrollen nevnt i nr. 2 i vedlegg I, kan klassifiseres i den nest alvorligste mangelgruppen dersom det kan dokumenteres at den samlede virkningen av disse manglene medfører en større risiko for trafikk sikkerheten.

#### *Artikkel 8*

##### **Kontrollseddel**

1. Medlemsstatene skal sikre at kontrollorganene, eller dersom det er relevant, vedkommende myndigheter som har utført en teknisk kontroll av et kjøretøy, utsteder en kontrollseddel for det kjøretøyet som minst angir de standardiserte elementene fra de tilsvarende harmoniserte unionsreglene som fastsatt i vedlegg II.
2. Medlemsstatene skal sikre at kontrollorganene, eller dersom det er relevant, vedkommende myndigheter lager kontrollseddelen, eller dersom det foreligger en elektronisk produsert kontrollseddel, en bekreftet utskrift av dette sertifikatet til den personen som framstiller kjøretøyet for kontroll.
3. Med forbehold for artikkel 5, skal ved omregistrering av et kjøretøy som allerede er registrert i en annen medlemsstat, hver medlemsstat anerkjenne kontrollseddelen utstedt av denne andre medlemsstaten, som om den selv hadde utstedt sertifikatet, forutsatt at kontrollseddelen fortsatt er gyldig med hensyn til den hyppigheten for periodisk kontroll som er fastsatt av den medlemsstaten der

omregistreringen finner sted. I tvilstilfeller kan medlemsstaten der omregistreringen finner sted, kontrollere kontrollseddelsens gyldighet før den anerkjenner det. Medlemsstatene skal meddele Kommisjonen en beskrivelse av kontrollseddelen før 20. mai 2018. Kommisjonen skal underrette komiteen nevnt i artikkel 19. Dette nummer får ikke anvendelse på kjøretøygruppe L3e, L4e, L5e og L7e:

4. Med forbehold for artikkel 5 nr. 4 og nr. 3 i denne artikkel, skal medlemsstatene som et prinsipp anerkjenne en kontrollseddels gyldighet dersom et kjøretøy — som har gyldig bevis for periodisk teknisk kontroll — skifter eier.
5. Fra og med 20. mai 2018 og senest innen 20. mai 2021 skal kontrollorganene elektronisk meddele vedkommende myndigheter i den berørte medlemsstaten de opplysningene som er nevnt i de kontrollsedlene som de utsteder. Slik meddelelse skal finne sted innen rimelig tid etter at hver kontrollsedel er utstedt. Fram til sistnevnte dato kan kontrollorganene meddele vedkommende myndighet de relevante opplysningene på annen måte. Medlemsstatene skal fastsette hvor lenge vedkommende myndighet skal oppbevare disse opplysningene. Dette tidsrommet skal ikke være kortere enn 36 måneder, med forbehold for de nasjonale skatteordningene i medlemsstatene.
6. Med sikte på kontroll av kilometertellere som er montert på normal måte, skal medlemsstatene sikre at opplysningene fra den forrige tekniske kontrollen gjøres tilgjengelig for kontrollørene så snart de foreligger elektronisk. Dersom det konstateres at en kilometerteller er manipulert i den hensikt å redusere eller gi feil framstilling av et kjøretøyets kjørelengde, skal slik manipulering straffes med sanksjoner som er virkningsfulle, står i forhold til overtredelsen og virker avskrekkende.
7. Medlemsstatene skal sikre at resultatene fra de tekniske kontrollene så snart som mulig meldes til eller gjøres tilgjengelig for den myndigheten som er ansvarlig for kjøretøyets registrering. Slik melding skal inneholde opplysningene nevnt i kontrollseddelen.

#### *Artikkel 9*

#### **Oppfølging av mangler**

1. Dersom det bare er små mangler, skal kjøretøyet anses å være godkjent ved kontrollen, manglene skal rettes, og kjøretøyet skal ikke kontrolleres på nytt.
2. Dersom det er store mangler, skal kjøretøyet anses å være ikke godkjent ved kontrollen. Medlemsstatene eller vedkommende myndighet skal beslutte hvor lenge det aktuelle kjøretøyet kan brukes før det må gjennomgå ny teknisk kontroll. Etterfølgende kontroll skal finne sted i løpet av et tidsrom definert av medlemsstaten eller vedkommende myndighet, men ikke senere enn to måneder etter den første kontrollen.
3. Dersom det er farlige mangler, skal kjøretøyet anses å være ikke godkjent ved kontrollen. Medlemsstatene eller vedkommende myndighet kan beslutte at det aktuelle kjøretøyet ikke skal brukes på offentlig vei, og at godkjenningen til å bruke den i veitrafikken skal stanses midlertidig i et begrenset tidsrom, uten at det skal kreves ny registreringsprosess, inntil manglene er rettet og det er utstedt en ny kontrollsedel som bevitner at kjøretøyet er i trafiksikker stand.

#### *Artikkel 10*

#### **Kontrollbevis**

1. Kontrollorganet, eller dersom det er relevant, vedkommende myndighet i den medlemsstaten som har utført en teknisk kontroll på et kjøretøy som er registrert på dens territorium, skal framlegge bevis, for eksempel en angivelse på kjøretøyets registreringsdokument, et klistremerke, et sertifikat eller annen lett tilgjengelig informasjon, for hvert kjøretøy som er godkjent ved en slik kontroll. På beviset skal det angis innen hvilken dato neste tekniske kontroll skal finne sted.

Medlemsstatene skal meddele Kommisjonen en beskrivelse av dette beviset før 20. mai 2018. Kommisjonen skal så underrette komiteen nevnt i artikkel 19.

2. Dersom et kontrollert kjøretøy tilhører en kjøretøygruppe som ikke er underlagt registrering i den medlemsstaten der det er tatt i bruk, kan denne medlemsstaten kreve at kontrollbeviset kan framvises på synlig måte på dette kjøretøyet.
3. Med hensyn til fri omsetning skal hver medlemsstat anerkjenne beviset framlagt av et kontrollorgan eller vedkommende myndighet i en annen medlemsstat, i samsvar med nr. 1.

### KAPITTEL IV

#### **ADMINISTRATIVE BESTEMMELSER**

#### *Artikkel 11*

#### **Kontrollstasjoner og -utstyr**

1. Medlemsstatene skal sikre at kontrollstasjoner og -utstyr som brukes til å utføre teknisk kontroll, oppfyller minstekravene fastsatt i vedlegg III.
2. Medlemsstatene skal sikre at kontrollorganene eller, dersom det er relevant, vedkommende myndighet vedlikeholder kontrollstasjoner og -utstyr i samsvar med spesifikasjonene fastsatt av produsentene.
3. Måleutstyr skal jevnlig kalibreres i samsvar med vedlegg III og kontrolleres i samsvar med spesifikasjonene fastsatt av den berørte medlemsstaten eller utstysprodusenten.

#### *Artikkel 12*

##### **Kontrollorganer**

1. Kontrollorganer der kontrollører foretar teknisk kontroll, skal være godkjent av en medlemsstat eller dens vedkommende myndighet.
2. For å oppfylle minstekravene med hensyn til kvalitetsstyring, skal kontrollorganene oppfylle kravene fastsatt av den godkjennende medlemsstaten. Kontrollorganer skal sikre objektivitet og høy kvalitet ved den tekniske kontrollen.

#### *Artikkel 13*

##### **Kontrollører**

1. Medlemsstatene skal sikre at de tekniske kontrollene utføres av kontrollører som oppfyller minstekravene til kompetanse og opplæring fastsatt i vedlegg IV. Medlemsstatene kan fastsette tilleggskrav med hensyn til kompetanse og tilhørende opplæring.
2. Vedkommende myndigheter eller eventuelt godkjente opplæringscentre skal gi et sertifikat til kontrollører som oppfyller minstekravene til kompetanse og opplæring. Sertifikatet skal omfatte minst opplysningene nevnt i nr. 3 i vedlegg IV.
3. Kontrollørene som er ansatt og godkjent av vedkommende myndigheter i medlemsstatene eller ved et kontrollorgan 20. mai 2018, skal unntas fra kravene fastsatt i nr. 1 i vedlegg IV.
4. En kontrollør som utfører teknisk kontroll, skal for å sikre at det holdes et høyt nivå av upartiskhet og objektivitet, ikke ha noen interessekonflikter, til den berørte medlemsstatens og vedkommende myndighets tilfredshet.
5. Vedkommende som framstiller kjøretøyet for kontroll, skal underrettes om eventuelle mangler som er funnet på kjøretøyet, og som må rettes opp.
6. Resultatene av en teknisk kontroll kan bare endres, dersom det er relevant, av tilsynsorganet, eller etter framgangsmåten innført av vedkommende myndighet, dersom resultatene fra den tekniske kontrollen er åpenbart feilaktige.

#### *Artikkel 14*

##### **Tilsyn med opplæringscentre**

1. Medlemsstatene skal sikre at det føres tilsyn med opplæringscentre.
2. Et tilsynsorgan skal utføre minst de oppgavene som er fastsatt i nr. 1 i vedlegg V, og skal oppfylle kravene fastsatt i nr. 2 og 3 i nevnte vedlegg.

Medlemsstatene skal gjøre reglene og framgangsmåtene som gjelder organisasjonene, oppgavene og kravene offentlig tilgjengelige, herunder kravene til uavhengighet som gjelder for personell i et tilsynsorgan.

3. Opplæringscentre som drives direkte av en vedkommende myndighet, skal unntas fra kravene til godkjenning og tilsyn, dersom tilsynsorganet inngår i vedkommende myndighet.
4. Kravene nevnt i nr. 2 og 3 i denne artikkel, kan anses som oppfylt av medlemsstater som krever at opplæringscentre skal være akkreditert i henhold til forordning (EF) nr. 765/2008.

## KAPITTEL V

## SAMARBEID OG UTVEKSLING AV OPPLYSNINGER

## Artikkel 15

## Forvaltningssamarbeid mellom medlemsstatene

1. Medlemsstatene skal utpeke et nasjonalt kontaktpunkt med ansvar for å utveksle opplysninger med de andre medlemsstatene og Kommissjonen om anvendelsen av dette direktiv.
2. Medlemsstatene skal innen 20. mai 2015 sende navn på og kontaktopplysninger for sitt nasjonale kontaktpunkt til Kommissjonen, og skal umiddelbart underrette den om eventuelle endringer i disse opplysningene. Kommissjonen skal utarbeide en liste over alle kontaktpunkter og sende den til medlemsstatene.

## Artikkel 16

## Elektronisk informasjonsplattform for kjøretøyer

Kommissjonen skal undersøke gjennomførbarheten, kostnadene og nytten av å innføre en elektronisk informasjonsplattform for kjøretøyer ved å dra fordel av eksisterende og allerede iverksatte IT-løsninger med hensyn til internasjonal datautveksling, for å redusere kostnadene så mye som mulig og unngå dobbeltarbeid. Når dette spørsmålet undersøkes, skal Kommissjonen vurdere den mest hensiktsmessige måten for å knytte sammen eksisterende nasjonale systemer med sikte på å forenkle utveksling av opplysninger om data knyttet til teknisk kontroll og kilometerstand mellom de vedkommende myndigheter i medlemsstatene som er ansvarlige for kontroll, registrering og kjøretøygodkjenning, kontrollorganer, produsenter av kontrollutstyr og kjøretøyprodusenter.

Kommissjonen skal også undersøke gjennomførbarheten, kostnadene og nytten av å samle og lagre tilgjengelige opplysninger om de viktigste sikkerhetsrelaterte komponentene i kjøretøyer som har vært involvert i alvorlige ulykker, samt muligheten for å gjøre opplysninger om ulykkeshistorikk og kilometerstand tilgjengelig i anonymisert form for kjøretøykontrollørene, innehavere av vognkort og de som forsker på ulykker.

## KAPITTEL VI

## DELEGERTE RETTSAKTER OG GJENNOMFØRINGSRETTSAKTER

## Artikkel 17

## Delegerte rettsakter

Kommissjonen skal bemyndiges til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 18 for å:

- ajourføre bare benevnelsene på kjøretøygrupper nevnt i artikkel 2 nr. 1 og artikkel 5 nr. 1 og 2, ved behov dersom det skjer endringer i kjøretøygruppene som følge av endringer i typegodkjenningsregelverket nevnt i artikkel 2 nr. 1, uten å påvirke virkeområdet for eller hyppigheten av kontrollene,
- ajourføre nr. 3 i vedlegg I med hensyn til metoder, dersom mer effektive og virkningsfulle prøvingsmetoder blir tilgjengelige, uten å utvide listen over punkter som skal kontrolleres,
- tilpasse nr. 3 i vedlegg I, etter en positiv vurdering av aktuelle kostnader og nytte, med hensyn til listen over kontrollpunkter, metoder, årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes og vurdering av mangler dersom det skjer en endring i obligatoriske krav som er relevante for typegodkjenningen i Unionens sikkerhets- eller miljøregelverk.

## Artikkel 18

## Utøvelse av delegering

1. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter gis Kommissjonen med forbehold for vilkårene fastsatt i denne artikkel.
2. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter nevnt i artikkel 17, gis Kommissjonen i et tidsrom på fem år fra 19. mai 2014. Kommissjonen skal utarbeide en rapport om delegeringen av myndighet senest ni måneder før utløpet av femårsperioden. Delegeringen av myndighet skal stilltiende forlenges med perioder av samme varighet, med mindre Europaparlamentet eller Rådet motsetter seg slik forlengelse senest tre måneder før utløpet av hver periode.
3. Delegeringen av myndighet nevnt i artikkel 17, kan når som helst tilbakekalles av Europaparlamentet eller Rådet. Beslutningen om tilbakekalling innebærer at delegeringen av myndighet angitt i beslutningen, opphører å gjelde. Tilbakekallingen skal tre i kraft

dagen etter den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende* eller på et senere tidspunkt som angis i beslutningen. Den berører ikke gyldigheten av delegerte rettsakter som allerede er trådt i kraft.

4. Så snart Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt, skal den samtidig underrette Europaparlamentet og Rådet om dette.
5. En delegert rettsakt vedtatt i henhold til artikkel 17, skal tre i kraft bare dersom verken Europaparlamentet eller Rådet gjør innsigelser mot den innen to måneder fra den dag da rettsakten ble meddelt Europaparlamentet og Rådet, eller dersom både Europaparlamentet og Rådet før utløpet av nevnte tidsrom har underrettet Kommisjonen om at de ikke akter å gjøre innsigelse. Dette tidsrommet skal forlenges med to måneder på initiativ fra Europaparlamentet eller Rådet.

#### *Artikkel 19*

#### **Komitéframgangsmåte**

1. Kommisjonen skal bistås av en komité («Komiteen for teknisk kontroll»). Nevnte komité skal være en komité i henhold til forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse. Dersom Komiteen ikke avgir uttalelse, skal Kommisjonen ikke vedta utkastet til gjennomføringsrettsakt, og artikkel 5 nr. 4 tredje ledd i forordning (EU) nr. 182/2011 får anvendelse.

### KAPITTEL VII

### **SLUTTBESTEMMELSER**

#### *Artikkel 20*

#### **Rapportering**

1. Innen 30. april 2020 skal Kommisjonen framlegge en rapport til Europaparlamentet og Rådet om gjennomføringen og virkningen av dette direktiv, særlig med hensyn til nivået for harmoniseringen av periodiske tekniske kontroller, bestemmelsenes virkning på dets virkeområde, kontrollhyppigheten, den gjensidige anerkjennelsen av kontrollsedler ved omregistrering av kjøretøyer som kommer fra en annen medlemsstat, og resultatene av undersøkelsen om det er gjennomførbart å innføre en elektronisk informasjonsplattform for kjøretøyer, som nevnt i artikkel 16. Rapporten skal også analysere hvorvidt det er behov for å ajourføre vedleggene, særlig i lys av den tekniske utvikling og praksis. Rapporten skal framlegges etter samråd med komiteen nevnt i artikkel 19, og skal dersom det er hensiktsmessig, være fulgt av forslag til regelverk.
2. Kommisjonen skal senest 30. april 2019 framlegge for Europaparlamentet og Rådet en rapport på grunnlag av uavhengige undersøkelser, om virkningen av å la dette direktivs virkeområde omfatte lette tilhengere og to- eller trehjuls kjøretøyer. Rapporten skal vurdere utviklingen i trafikkikkerhetssituasjonen i Unionen og for hver undergruppe av L-kjøretøyer sammenligne resultatet av nasjonale trafikkikkerhetstiltak, idet det tas hensyn til gjennomsnittlig kjørelengde for disse kjøretøyene. Særlig skal Kommisjonen vurdere hvorvidt standardene og kostnadene ved periodisk teknisk kontroll i hver kjøretøygruppe står i forhold til de trafikkikkerhetsmålene som er satt. Rapporten skal ledsages av en detaljert konsekvensanalyse som analyserer kostnad og nytte i hele Unionen, herunder den enkelte medlemsstatens spesifisitet. Rapporten skal gjøres tilgjengelig minst seks måneder før framlegging av forslag til regelverk for eventuelt å ta med nye grupper i dette direktivs virkeområde.

#### *Artikkel 21*

#### **Sanksjoner**

Medlemsstatene skal fastsette regler for sanksjoner som får anvendelse ved brudd på bestemmelsene i dette direktiv, og treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at sanksjonene gjennomføres. De fastsatte sanksjonene skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen, virke avskrekkende og ikke medføre forskjellsbehandling.

#### *Artikkel 22*

#### **Overgangsbestemmelser**

1. Medlemsstatene kan for et tidsrom på høyst fem år etter 20. mai 2018, tillate bruk av kontrollstasjoner og -utstyr nevnt i artikkel 11 som ikke oppfyller minstekravene fastsatt i vedlegg III, til gjennomføring av teknisk kontroll.
2. Medlemsstatene skal anvende kravene fastsatt i vedlegg V senest fra og med 1. januar 2023.

#### *Artikkel 23*

#### **Innarbeiding i nasjonal lovgivning**

1. Medlemsstatene skal innen 20. mai 2017 vedta og kunngjøre de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv. De skal umiddelbart underrette Kommisjonen om dette.

De skal anvende disse bestemmelsene fra 20. mai 2018.

Disse bestemmelsene skal, når de vedtas av medlemsstatene, inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

2. Medlemsstatene skal oversende Kommisjonen teksten til de viktigste internrettslige bestemmelser som de vedtar på det området dette direktiv omhandler.

*Artikkel 24*

**Oppheving**

Direktiv 2009/40/EF oppheves med virkning fra 20. mai 2018.

*Artikkel 25*

**Ikrafttredelse**

Dette direktiv trer i kraft den 20. dag etter at det er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

*Artikkel 26*

**Mottakere**

Denne direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utfærdiget i Brussel, 3. april 2014.

*For Europaparlamentet* *For Rådet*

M. SCHULZ D. KOURKOULAS

*President*

*Formann*

UOFFISIELL OVERSETTELSE

## VEDLEGG I

## MINSTEKRAV TIL INNHOLD OG ANBEFALTE KONTROLLMETODER

## 1. ALLMENT

I dette vedlegg angis de kjøretøysystemene og komponentene som skal kontrolleres, og de kontrollmetodene og kriteriene som skal anvendes for å fastslå om kjøretøyets tilstand kan godkjennes, beskrives nøyaktig.

Kontrollen skal omfatte minst punktene nevnt i nr. 3 nedenfor, forutsatt at disse hører til utstyret på de kjøretøyene som kontrolleres i den berørte medlemsstaten. Kontrollen kan også omfatte en verifisering av hvorvidt de relevante delene og komponentene på det kjøretøyet tilsvarer de påkrevde sikkerhets- og miljøegenskapene som var gjeldende på godkjenningstidspunktet, eller eventuelt på tidspunktet for ettermontering.

Dersom kjøretøyets konstruksjon ikke gjør det mulig å anvende kontrollmetodene fastsatt i dette vedlegg, skal kontrollen foretas i samsvar med de anbefalte kontrollmetodene som er godtatt av vedkommende myndigheter. Vedkommende myndigheter skal være overbevist om at sikkerhets- og miljøstandardene opprettholdes.

Kontroll av alle punkter som er nevnt nedenfor, skal anses som obligatorisk ved en periodisk teknisk kontroll, unntatt dem som er merket med «X», som gjelder kjøretøyets tilstand og dets egnethet til bruk på vei, men som ikke anses som en vesentlig del av den periodiske tekniske kontrollen.

«Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes» gjelder ikke når det vises til krav som ikke var fastsatt i det relevante regelverket for godkjenning av kjøretøyer på tidspunktet for første gangs registrering eller første gangs ibruktaking, eller i kravene til ettermontering.

Dersom det er angitt at en kontrollmetode er visuell, betyr det at kontrolløren, i tillegg til å se på de aktuelle punktene, også skal ta på dem, vurdere støy eller benytte enhver annen egnet framgangsmåte for å kontrollere dem uten å bruke verktøy.

## 2. KONTROLLOMFANG

Kontrollen skal omfatte minst følgende områder:

- 0) Identifikasjon av kjøretøyet
- 1) Bremsanlegg
- 2) Styring
- 3) Sikt
- 4) Belysningsutstyr og deler av det elektriske systemet
- 5) Aksler, hjul, dekk, fjæring
- 6) Understell og understellsutstyr
- 7) Annet utstyr
- 8) Forstyrrelser
- 9) Tilleggskontroller av kjøretøyer for persontransport i gruppe M<sub>2</sub> og M<sub>3</sub>.

## 3. INNHOLD OG KONTROLLMETODER, VURDERING AV MANGLER PÅ KJØRETØYER

Kontrollen skal omfatte minst de punktene og bruke de minstestandardene og de anbefalte metodene som er angitt i tabellen nedenfor.

For hvert kjøretøysystem og for hver komponent som skal kontrolleres, skal vurderingen av mangler i hvert enkelt tilfelle utføres i samsvar med kriteriene angitt i tabellen.

Mangler som ikke er oppført i dette vedlegg, skal vurderes med tanke på hvilken risiko de utgjør for trafikksikkerheten.



Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig

## 0. IDENTIFIKASJON AV KJØRETØYET

0.1. Kjennermerker (dersom det er obligatorisk i henhold til kravene <sup>(1)</sup> )	Visuell kontroll	a) Kjennermerke(r) mangler eller er så dårlig festet at det/de kan falle av.		X	
		b) Preging mangler eller er uleselig.		X	
		c) Ikke i samsvar med kjøretøyets registreringspapirer eller med registre.		X	
0.2. Kjøretøyets understallsnummer/serienummer	Visuell kontroll	a) Mangler eller kan ikke finnes.		X	
		b) Ufullstendig, uleselig, åpenbart forfalsket, eller stemmer ikke med kjøretøyets registreringspapirer.		X	
		c) Kjøretøyets registreringspapirer er uleselige eller inneholder skrivefeil.	X		

## 1. BREMSEANLEGG

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig

## 1.1. Mekanisk tilstand og virkemåte

1.1.1 Driftsbremsens pedalakse/håndbremsens akse	Visuell kontroll av komponentene mens bremseanlegget er i drift.	a) Pedalakse for stram.		X	
	Merk: Kjøretøyer med servobremser bør kontrolleres med motoren slått av.	b) For stor slitasje eller slakk.		X	
1.1.2. Pedalens/håndtakets tilstand og bremsepedalens vandrings	Visuell kontroll av delene mens bremseanlegget er i drift.	a) For stor vandrings eller utilstrekkelig vandringsreserve.		X	
	Merk: Kjøretøyer med servobremser bør kontrolleres med motoren slått av.	b) Bremsebetjeningsinnretningen returnerer ikke korrekt. Dersom dens funksjon påvirkes.	X	X	
		c) Gummibelegget på bremsepedalen mangler, sitter løst eller er slitt.		X	
1.1.3. Vakuumpumpe eller kompressor og beholdere	Visuell kontroll av komponentene ved normalt driftstrykk. Kontrollerer hvor lang tid det tar for vakuumpumpe eller lufttrykk å nå et sikkert driftstrykk samt virkemåten til varslingsinnretningen, flerkratsbeskyttelsesventilen og	a) Utilstrekkelig trykk/vakuumpumpe til å aktivere bremsen minst fire ganger etter at varselsignalet er utløst (eller manometeret varsler fare).  Minst to aktiveringer av bremsen etter at varselsignalet er		X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
	trykkavlastningsventilen.	utløst (eller manometeret varsler fare).			
		b) Det tar for lang tid å øke trykk/vakuum til et sikkert driftsnivå i henhold til kravene <sup>(1)</sup> .		X	
		c) Flerkretsbeskyttelsesventilen eller trykkavlastningsventilen virker ikke.		X	
		d) Luftlekkasje som fører til merkbart trykkfall eller hørbar luftutstrømning.		X	
		e) Utvendig skade innvirker trolig på bremseanleggets virkemåte.  Nødbremsens bremseevne er ikke tilstrekkelig.		X	X
1.1.4. Varselsignal for utilstrekkelig trykk, manometer	Funksjonskontroll	Defekt varselsignal eller manometer.  Lavt trykk angis ikke.	X	X	
1.1.5. Håndbetjent	Visuell kontroll av komponentene mens	a) Ventil sprukket, skadet eller meget slitt.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
bremseventil	bremseanlegget er i drift.	b) Betjening av ventil ikke pålitelig, eller mulighet for funksjonssvikt i ventil.		X	
		c) Løse tilslutninger eller lekkasjer i anlegget.		X	
		d) Funksjonssvikt.		X	
1.1.6. Parkeringsbrems, betjeningsarm, låseinretning for parkeringsbrems, elektronisk parkeringsbrems	Visuell kontroll av komponentene mens bremseanlegget er i drift.	a) Utilstrekkelig låsing.		X	
		b) Stor slitasje på betjeningsarmens akse eller på sperremekanismen.  For stor slitasje.	X	X	
		c) For stor vandring på betjeningsarmen tyder på feil ved justeringen.		X	
		d) Aktivator mangler, er skadet eller virker ikke.		X	
		e) Feil virkemåte, varslingsindikator viser funksjonssvikt.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
1.1.7. Bremsventiler (fotventiler, avlastningsventiler, regulatorer)	Visuell kontroll av komponentene mens bremseanlegget er i drift.	a) Ventil skadet eller for stor luftlekkasje. Dersom dens funksjon påvirkes.		X	X
		b) For stort oljeforbruk i kompressoren.	X		
		c) Ventil ikke pålitelig eller feil montert.		X	
		d) Utslipp eller lekkasje av hydraulisk væske. Dersom dens funksjon påvirkes.		X	X
1.1.8. Koplinger på tilhengerbrems (elektriske og pneumatiske)	Kople til og kople fra bremseanleggskopling mellom trekkvogn og tilhenger.	a) Defekt kran eller selvlukkende ventil. Dersom dens funksjon påvirkes.	X	X	
		b) Kran eller ventil ikke pålitelig eller feil montert. Dersom dens funksjon påvirkes.	X	X	
		c) Ikke tilstrekkelig tett. Dersom dens funksjon påvirkes.		X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		d) Virker ikke som de skal. Bremsens virkemåte påvirket.		X	X
1.1.9. Akkumulator, trykkluftbeholder	Visuell kontroll.	a) Beholder lett skadet eller lett korrodert. Beholder sterkt skadet, korrodert eller utett.	X	X	
		b) Dreneringsventilens virkemåte påvirket. Dreneringsventil virker ikke.	X	X	
		c) Beholder ikke sikker eller feil montert.		X	
1.1.10. Bremskraftforsterker, hovedsylindere (hydrauliske anlegg)	Visuell kontroll av komponentene mens bremseanlegget er i drift, dersom mulig.	a) Bremskraftforsterker defekt eller virker ikke. Dersom den ikke virker.		X	X
		b) Hovedsylindere defekt, men bremsen virker fortsatt. Hovedsylindere defekt eller utett.		X	X
		c) Hovedsylindere ikke tilstrekkelig festet, men bremsen virker fortsatt.		X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		Hovedsylindrer ikke tilstrekkelig festet.			
		d) For lite bremsevæske, under MIN-merket. Bremsevæsknivået betydelig under MIN-merket. Ingen bremsevæske synlig.	X	X	X
		e) Lokk på beholder for hovedsylindrer mangler.	X		
		f) Varsellampe for bremsevæske lyser eller er defekt.	X		
		g) Innretningen som varsler for lavt bremsevæsknivå, fungerer ikke tilfredsstillende.	X		
1.1.11. Bremsør	Visuell kontroll av komponentene mens bremseanlegget er i drift, dersom mulig.	a) Overhengende fare for svikt eller brudd.			X
		b) Lekkasje i rør eller tilslutninger (trykkluftbremseanlegg). Lekkasje i rør eller tilslutninger (hydraulisk bremseanlegg).		X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		c) Rør skadet eller sterkt korrodert.  Påvirker bremsenes funksjon i form av blokkering eller overhengende risiko for lekkasje.		X	X
		d) Rør feil plassert.  Risiko for skade.	X	X	
1.1.12. Bremseslanger	Visuell kontroll av komponentene mens bremseanlegget er i drift, dersom mulig.	a) Overhengende fare for svikt eller brudd.			X
		b) Slanger skadede, slitte, vridde eller for korte.  Slanger skadede eller slitte.	X	X	
		c) Lekkasje i slanger eller tilslutninger (trykkluftbremseanlegg).  Lekkasje i slanger eller tilslutninger (hydraulisk bremseanlegg).		X	X
		d) Slanger utvider seg for mye under trykk.  Kord skadet.		X	X



Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		e) Slinger porøse.		X	
1.1.13. Bremsbelegg og bremsklosser	Visuell kontroll.	a) Belegg eller klosser meget slitt (minstemerket nådd). Belegg eller klosser meget slitt (minstemerket ikke synlig).		X	X
		b) Belegg eller klosser tilsmusset (olje, fett, o.l.). Bremssevnen påvirket.		X	X
		c) Belegg eller kloss mangler eller er feil montert.			X
1.1.14. Bremsetromler, bremseskiver	Visuell kontroll.	a) Trommel eller skive slitt. Trommel eller skive meget slitte, med synlige riper, sprekker, rifter eller andre feil som svekker sikkerheten.		X	X
		b) Trommel eller skive tilsmusset (olje, fett, o.l.). Bremssevnen påvirket.		X	X
		c) Trommel eller skive mangler.			X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		d) Bremseskjold ikke tilstrekkelig festet.		X	
1.1.15. Bremskabler, stenger, armer, forbindelsesledd	Visuell kontroll av komponentene mens bremseanlegget er i drift, dersom mulig.	a) Kabler skadet eller deformert. Bremsesevnen påvirket.		X	X
		b) Komponent meget slitt eller korrodert. Bremsesevnen påvirket.		X	X
		c) Svakheter ved forbindelsesledd mellom kabler eller stag.		X	
		d) Kabelføring defekt.		X	
		e) Bremseanleggets frie bevegelighet begrenset.		X	
		f) Unormal bevegelse av armer/forbindelsesledd som følge av feiljustering eller sterk slitasje.		X	
1.1.16. Bremsesyndrer	Visuell kontroll av komponentene mens	a) Sylindrer sprukket eller skadet.		X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
(herunder fjærbremser og hydrauliske sylindrer)	bremseanlegget er i drift, dersom mulig.	Bremseevnen påvirket.			
		b) Sylinder utett. Bremseevnen påvirket.		X	X
		c) Sylinder ikke tilstrekkelig festet eller feil montert. Bremseevnen påvirket.		X	X
		d) Sylinder sterkt korrodert. Vil sannsynligvis sprekke.		X	X
		e) For liten eller for stor vandring for stempel eller membran. Bremseevne påvirket (manglende frigang).		X	X
		f) Støvbekyttelseskappe er skadet. Støvbekyttelseskappe mangler eller er sterkt skadet.	X	X	
1.1.17. Automatisk	Visuell kontroll av komponentene mens	a) Forbindelsesledd defekt.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
lastavhengig bremsekraftregulator	bremseanlegget er i drift, dersom mulig.	b) Forbindelsesledd feil justert.		X	
		c) Ventil sitter fast eller virker ikke (ABS-funksjon). Ventil sitter fast eller virker ikke.		X	X
		d) Ventil mangler (dersom det kreves en slik).			X
		e) Merkeplate mangler.	X		
		f) Opplysninger uleselige eller ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .	X		
1.1.18. Dødgangsregulatorer og -indikatorer	Visuell kontroll.	a) Regulator er skadet, sitter fast eller beveger seg unormalt, er sterkt slitt eller feil innstilt.		X	
		b) Regulator defekt.		X	
		c) Feil montert eller utskiftet.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
1.1.19. Mellomakselsbremsanlegg (dersom montert eller påkrevd)	Visuell kontroll.	a) Feil montert eller feil ved forbindelsene.  Dersom dens funksjon påvirkes.	X	X	
		b) Anlegg åpenbart defekt eller mangler.		X	
1.1.20. Automatisk aktivering av tilhengerbrems	Kople fra bremsekopling mellom trekkvogn og tilhenger.	Tilhengerbrems slår ikke automatisk inn når koplingen frakoples.			X
1.1.21. Hele bremseanlegget	Visuell kontroll	a) Andre bremseinnretninger (f.eks. frostvæskpumpe, lufttørker osv.) har utvendige skader eller er sterkt korrodert på en måte som er skadelig for bremseanlegget.  Bremseevnen påvirket.		X	X
		b) Lekkasje av luft eller frostvæske.  Anleggets funksjon påvirket.	X	X	
		c) Komponenter usikre eller feil montert.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		d) Usikker endring av komponent <sup>(3)</sup> . Bremsesevnen påvirket.		X	X
1.1.22. Kontrollforbindelser (dersom montert eller påkrevd)	Visuell kontroll	a) Mangler.		X	
		b) Skadet. Ubrukelige eller utette.	X	X	
1.1.23. Påløpsbrems	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Utilstrekkelig virkning.		X	
1.2. Driftsbremmens bremseevne og bremsevirkning					
1.2.1. Bremseevne	Ved prøving på bremsefelt eller, dersom dette ikke er mulig, ved prøving på vei, aktiveres bremsene gradvis opptil høyeste bremsevirkning.	a) Utilstrekkelig bremsevirkning på ett eller flere hjul. Ingen bremsevirkning på ett eller flere hjul.		X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		<p>b) Bremsvirkningen fra et tilfeldig hjul er mindre enn 70 % av den største registrerte virkningen fra det andre hjulet på den samme akselen. Eller, ved bremseprøving på vei avviker kjøretøyet sterkt fra sin kurs.</p> <p>Bremsvirkningen fra et tilfeldig hjul er mindre enn 50 % av den største registrerte virkningen fra det andre hjulet på den samme akselen dersom kjøretøyet har styrende aksler.</p>		X	X
		c) Bremskraften ikke gradvis (hugger).		X	
		d) Reaksjonstiden for lang på ett av hjulene.		X	
		e) For store svingninger i bremskraften ved hver hele omdreining av hjulet.		X	
1.2.2. Bremsvirkning	<p>Prøving på et bremsefelt, eller dersom det ikke kan brukes av tekniske årsaker, ved prøving på vei ved hjelp av en retardasjonsmåler for å fastslå koeffisienten for bremsvirkning i forhold til største tillatte masse, eller når det gjelder semitrailere, summen av tillatte akseltrykk.</p> <p>Kjøretøyer eller en tilhenger med en største tillate</p>	<p>Følgende minsteverdier oppnås ikke<sup>1</sup>:</p> <p>1. Kjøretøyer som er registrert første gang etter 1.1.2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Gruppe M<sub>1</sub>: 58 %</li> <li>— Gruppe M<sub>2</sub> og M<sub>3</sub>: 50 %</li> <li>— Gruppe N<sub>1</sub>: 50 %</li> </ul>		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
	masse på over 3,5 tonn skal kontrolleres i henhold til standardene i ISO 21069 eller tilsvarende metoder. Prøvinger på vei bør utføres under tørre forhold på en flat og rett vei.	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Gruppe N<sub>2</sub> og N<sub>3</sub>: 50 %</li> <li>— Gruppe O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> og O<sub>4</sub>: <ul style="list-style-type: none"> <li>— for semitrailere: 45 %<sup>2</sup></li> <li>— for slepvogner: 50 %</li> </ul> </li> </ul>			
		<p>2. Kjøretøyer som er registrert første gang før 1.1.2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Gruppe M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> og M<sub>3</sub>: 50 %<sup>3</sup></li> <li>— Gruppe N<sub>1</sub>: 45 %</li> <li>— Gruppe N<sub>2</sub> og N<sub>3</sub>: 43 %<sup>4</sup></li> <li>— Gruppe O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> og O<sub>4</sub>: 40 %<sup>5</sup></li> </ul>		X	
		<p>3. Andre grupper</p> <p>Gruppe L (begge bremsesammen):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Gruppe L1e: 42 %</li> <li>— Gruppe L2e, L6e: 40 %</li> <li>— Gruppe L3e: 50 %</li> <li>— Gruppe L4e: 46 %</li> <li>— Gruppe L5e, L7e: 44 %</li> </ul> <p>Gruppe L (bakhjulsbrems):</p> <p>alle grupper: 25 % av kjøretøyets totalmasse</p> <p>Mindre enn 50 % av ovennevnte verdier er oppnådd.</p>		X	X



Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig

1.3. Nødbremsens bremseevne og bremsevirkning (dersom det benyttes separat anlegg)

1.3.1. Bremseevne	Dersom nødbremseanlegget er atskilt fra driftsbremseanlegget, anvendes metoden angitt i 1.2.1.	a) Utilstrekkelig bremsevirkning på ett eller flere hjul.  Ingen bremsevirkning på ett eller flere hjul.		X	X
		b) Bremsevirkningen fra et tilfeldig hjul er mindre enn 70 % av den største registrerte virkningen fra et annet hjul på den samme angitte akselen. Eller, ved bremseprøving på vei avviker kjøretøyet sterkt fra sin kurs.  Bremsevirkningen fra et tilfeldig hjul er mindre enn 50 % av den største registrerte virkningen fra det andre hjulet på den samme akselen dersom kjøretøyet har styrende aksler.		X	X
		c) Bremskraften ikke gradvis (hugger).		X	
1.3.2. Bremsevirkning	Dersom nødbremseanlegget er atskilt fra driftsbremseanlegget, anvendes metoden angitt i 1.2.2.	Bremsevirkningen er mindre enn 50 % <sup>6</sup> av driftsbremsens bremseevne som definert i nr. 1.2.2 i forhold til største tillatte masse.		X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		Mindre enn 50 % av ovennevnte verdier for bremsevirkning nådd.			

#### 1.4. Parkeringsbremsens bremseevne og bremsevirkning

1.4.1	Bremseevne	Prøv bremsen ved kontroll på et bremsefelt.	Bremsen virker ikke på den ene siden, eller kjøretøyet avviker sterkt fra sin kurs ved bremseprøving på vei.  Mindre enn 50 % av verdiene for bremsevirkning som nevnt i nr. 1.4.2 nådd i forhold til kjøretøyets masse ved kontroll.		X	X
1.4.2.	Bremsevirkning	Prøving på et bremsefelt. Dersom det ikke er mulig, prøving på vei, enten ved hjelp av en indikerende eller registrerende retardasjonsmåler eller med kjøretøyet i en bakke med kjent helning.	Koeffisienten for bremsevirkning er ikke, for alle kjøretøyer, minst 16 % i forhold til største tillatte masse eller, for motorvogner minst 12 % i forhold til kjøretøyets største tillatte totalmasse, avhengig av hvilken verdi som er størst  Mindre enn 50 % av ovennevnte verdier for bremsevirkning nådd.		X	X
1.5	Mellomakslebremsanleggets	Visuell kontroll og om mulig prøving av om anlegget virker.	a) Bremsevirkningen ikke gradvis (gjelder ikke for motorbrems).		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
bremseevne		b) Anlegget virker ikke.		X	
1.6. Blokkeringsfrie bremses (ABS)	Visuell kontroll og kontroll av varslingsinnretningen og/eller bruk av kjøretøyet elektroniske grensesnitt.	a) Funksjonssvikt i varslingsinnretningen.		X	
		b) Varslingsinnretningen viser funksjonssvikt i anlegget.		X	
		c) Hjulhastighetsfølere mangler eller er skadet.		X	
		d) Ledninger er skadet.		X	
		e) Andre komponenter mangler eller er skadet.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		f) Systemet angir svikt via kjøretøyet elektroniske grensesnitt.		X	
1.7. Elektronisk bremsanlegg (EBS)	Visuell kontroll og kontroll av varslingsinnretningen og/eller bruk av kjøretøyet elektroniske grensesnitt.	a) Funksjonssvikt i varslingsinnretningen.		X	
		b) Varslingsinnretningen viser funksjonssvikt i anlegget.		X	
		c) Systemet angir svikt via kjøretøyet elektroniske grensesnitt.		X	
1.8. Bremsvæske	Visuell kontroll	Bremsvæsken forurenset eller sedimentert.  Overhengende fare for svikt.		X	X

## 2. STYRING

### 2.1. Mekanisk tilstand

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
2.1.1. Styrings tilstand	Drei rattet fra den ene ytterkant til den andre når kjøretøyet står over en smøregrav eller på en billøfter, med hjulene løftet fra bakken eller på dreieskiver. Visuell kontroll av styreinretningens virkemåte.	a) Styreinretningen er tung å håndtere.		X	
		b) Styreaksel er vridd eller rillene slitt. Påvirker funksjonsevnen.		X	X
		c) For stor slitasje på styreaksel. Påvirker funksjonsevnen.		X	X
		d) For stor vandring på styreaksel. Påvirker funksjonsevnen.		X	X
		e) Lekkasje. Dråpedannelse.	X	X	
2.1.2. Snekkehusets feste	Drei rattet/styret med urviseren og deretter i motsatt retning, eller bruk en spesialtilpasset innretning som måler rattslakk, når kjøretøyet står over en smøregrav eller på en billøfter med vekten av hjulene mot bakken.	a) Snekkehuset er ikke ordentlig festet.  Festene er løse i farlig grad eller har relativ bevegelse mot synlig understell/karosseri.		X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
	Visuell kontroll av snekkehusets feste i understellet.	b) Utvidede festehull i understellet. Festene alvorlig påvirket.		X	X
		c) Festebolter mangler eller har bruddskader. Festene alvorlig påvirket.		X	X
		d) Snekkehuset har bruddskader. Stabiliteten eller husets feste er påvirket.		X	X
2.1.3. Overføringsinnretningens tilstand	Drei rattet med urviseren og i motsatt retning, eller bruk en spesialtilpasset innretning som måler rattslakk, når kjøretøyet står over en smøregrav eller på en billøfter og med hjulene på bakken. Visuell kontroll av styrekomponentene med tanke på slitasje, bruddskader og sikkerhet.	a) Relativ bevegelse mellom komponenter som bør være faste. For stor bevegelse eller sannsynlighet for å løsne.		X	X
		b) For stor slitasje ved ledd. Meget alvorlig risiko for å løsne.		X	X
		c) En komponent er bruddskadet eller deformert. Påvirker funksjonsevnen.		X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		d) Låseinretninger mangler.		X	
		e) Komponenter feil innstilt (f.eks. forbindelsesstang eller styrestang).		X	
		f) Usikker endring ( <sup>3</sup> ). Påvirker funksjonsevnen.		X	X
		g) Støvbekyttelseskappe skadet eller forringet. Støvbekyttelseskappe mangler eller er sterkt forringet.	X	X	
2.1.4. Overføringsinnretningens virkemåte	Drei rattet med urviseren og i motsatt retning, eller bruk en spesialtilpasset innretning som måler rattslakk, når kjøretøyet står over en smøregrav eller på en billøfter og med hjulene på bakken. Visuell kontroll av styredelene med tanke på slitasje, bruddskader og sikkerhet.	a) Overføringsinnretning i bevegelse støter mot en fast del på understellet.		X	
		b) Styringsstopp virker ikke eller mangler.		X	
2.1.5. Servostyring	Kontroller styresystemet for lekkasjer og kontroller	a) Væskelekkasje eller funksjoner påvirket.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
	nivået i beholderen for hydraulisk væske (dersom det er synlig). Kontroller at servostyringssystemet virker med hjulene på bakken og motoren i gang.	b) For lite væske (under MIN-merket). Utilstrekkelig beholder.	X	X	
		c) Mekanismen virker ikke. Styringen påvirket.		X	X
		d) Mekanismen har bruddskader eller er ikke tilstrekkelig festet. Styringen påvirket.		X	X
		e) Komponenter er feil innstilt eller støter sammen. Styringen påvirket.		X	X
		f) Usikker endring <sup>(3)</sup> . Styringen påvirket.		X	X



Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		g) Kabler/slanger er skadet eller sterkt korrodert. Styringen påvirket.		X	X

## 2.2. Ratt, rattstamme og styre

2.2.1. Rattets/styrets tilstand	Trekk i og skyv på rattet på linje med rattstammen og skyv rattet/styret i forskjellige retninger i rett vinkel i forhold til rattstammen/gaflene, når kjøretøyet står over en smøregrav eller på en billøfter og med hjulenes vekt på bakken. Visuell kontroll av dødgang og leddkoplinger eller universalledd.	a) Relativ bevegelse mellom ratt og rattstamme, som tyder på at noe er løst. Meget alvorlig risiko for å løsne.		X	X
		b) Sikringsinnretning på rattnav mangler. Meget alvorlig risiko for å løsne.		X	X
		c) Rattnav, rattkrans eller ratteiker er bruddskadet eller sitter løst. Meget alvorlig risiko for å løsne.		X	X
2.2.2. Rattstamme/rattgaffel	Trekk i og skyv på rattet på linje med rattstammen og	a) For stor vandring opp eller ned i midten av rattet.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
og styringsdempere	skyv rattet/styret i forskjellige retninger i rett vinkel i forhold til rattstammen/gaflene, når kjøretøyet står over en smøregrav eller på en billøfter og med hjulenes vekt på bakken. Visuell kontroll av dødgang og leddkoplinger eller universalledd.	b) For stor vandring i toppen av rattstammen radielt fra rattstammens akse.		X	
		c) Slitasje på leddkoplinger.		X	
		d) Ikke tilstrekkelig festet.  Meget alvorlig risiko for å løsne.		X	X
		e) Usikker endring <sup>(3)</sup> .			X
2.3. Dødgang	Drei rattet forsiktig med urviseren og i motsatt retning så langt som mulig uten å bevege hjulene, når kjøretøyet står over en smøregrav eller på en billøfter, med kjøretøyets vekt på hjulene, motoren om mulig i gang for kjøretøyer med servostyring og med hjulene rettet framover. Visuell kontroll av frigang.	For stor frigang i rattet, for eksempel at et punkt på rattkranen beveger seg med mer enn en femdel av rattets diameter, eller er ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .  Sikker styring påvirket.		X	X
2.4. Hjulinnstilling (X) <sup>(2)</sup>	Kontroller innstillingen av styrende hjul med egnet utstyr.	Innstillingen er ikke i samsvar med kjøretøyproduzentens data eller krav <sup>(1)</sup> .  Kjøring rett fram påvirket, retningsstabiliteten forringet.	X	X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
2.5. Svingskive på tilhengerens styrende aksel	Visuell kontroll eller kontroll ved hjelp av en spesialtilpasset innretning som måler rattslakk	a) Komponenten lett skadet. Komponenten sterkt skadet eller sprukket.		X	X
		b) For stor slakk. Kjøring rett fram påvirket, retningsstabiliteten forringet.		X	X
		c) Ikke tilstrekkelig festet. Festet alvorlig påvirket.		X	X
2.6. Elektronisk servostyring (EPS)	Visuell kontroll og kontroll av samsvar mellom rattets og hjulenes vinkel når motoren startes og slås av, og/eller ved bruk av kjøretøyet elektroniske grensesnitt.	a) Varsellampe for funksjonssvikt i EPS angir enhver type feil ved systemet.		X	
		b) Manglende samsvar mellom rattets og hjulenes vinkler. Styringen påvirket.		X	X
		c) Servo virker ikke.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		d) Systemet angir svikt via kjøretøyet elektroniske grensesnitt.		X	
3. SIKT					
3.1. Synsfelt	Visuell kontroll fra førerasetet.	Hindring i førerens synsfelt som i vesentlig grad påvirker sikten framover og til sidene (utenfor vindusviskernes rekkevidde).	X		
		Sikten hemmet i området som vindusviskeren rengjør, eller utvendige speil er ikke synlige.		X	
3.2. Vinduenes tilstand	Visuell kontroll.	a) Sprukket eller misfarget glassrute eller gjennomsiktig panel (dersom det er tillatt) (utenfor vindusviskernes rekkevidde).	X		
		Sikten hemmet i området som vindusviskeren rengjør, eller utvendige speil er ikke synlige.		X	
		b) Glassrute eller gjennomsiktig panel (herunder reflekterende eller farget folie) som ikke oppfyller kravene <sup>(1)</sup> (utenfor vindusviskernes rekkevidde),	X		
		Sikten hemmet i området som vindusviskeren rengjør, eller		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		utvendige speil er ikke synlige.			
		c) Glassrute eller gjennomsiktig panel i uakseptabel stand.		X	
		Sikten sterkt hemmet i området som vindusviskeren rengjør.			X
3.3. Speil eller speilinnretninger	Visuell kontroll.	a) Speilet eller innretningen mangler eller er ikke montert i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> (minst to speilinnretninger er tilgjengelig).		X	
		Mindre enn to speilinnretninger er tilgjengelig.		X	
		b) Speilet eller innretningen er lett skadet eller sitter løst.	X		
		Speilet eller innretningen virker ikke, er sterkt skadet, sitter løst eller er ikke tilstrekkelig festet.		X	
		c) Nødvendig synsfelt ikke dekket.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
3.4. Vindusviskere	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Viskere virker ikke eller mangler, eller er ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .		X	
		b) Viskerblad defekt.	X		
		Viskerblad mangler eller er tydelig defekt.		X	
3.5. Vindusspyler	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Vindusspylere virker ikke tilstrekkelig (mangler væske, men pumpen virker, eller strålen er feiljustert).	X		
		Vindusspylere virker ikke.		X	
3.6. Avduggingsanlegg (X) <sup>(2)</sup>	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Systemet virker ikke eller er tydelig defekt.	X		

#### 4. LYKTER, REFLEKSINNRETNINGER OG ELEKTRISK UTSTYR

##### 4.1. Frontlykter

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
4.1.1. Tilstand og virkemåte	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Defekt eller manglende lampe/lyskilde (flere lamper/lyskilder; når det gjelder LED, er det inntil 1/3 som ikke virker).  Enkeltlamper/-lyskilder; når det gjelder LED, sikten alvorlig hemmet.	X	X	
		b) Prosjeksjonssystem (reflektor og glass) lett defekt.  Prosjeksjonssystem (reflektor og glass) sterkt defekt eller mangler.	X	X	
		c) Lykten ikke tilstrekkelig festet.		X	
4.1.2. Innstilling	Still inn hver frontlykts vannrette lysstråle ved nærlys ved hjelp av en innretning for innstilling av lykter eller en skjerm, eller ved å bruke kjøretøyets elektroniske grensesnitt.	a) Frontlyktens lysstråle er ikke innenfor grenseverdiene fastsatt i kravene <sup>(1)</sup> .		X	
		b) Systemet angir svikt via kjøretøyets elektroniske grensesnitt.		X	
4.1.3. Brytere	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte, eller bruk av kjøretøyets elektroniske grensesnitt.	a) Bryteren virker ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> (antall frontlykter som tennes samtidig).	X	X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		Største tillatte lysstyrke foran overskredet.			
		b) Betjeningsinnretningen virker ikke tilfredsstillende.		X	
		c) Systemet angir svikt via kjøretøyet elektroniske grensesnitt.		X	
4.1.4. Samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Lykten, fargen på lyset fra lykten, stilling, lysstyrke eller markeringer er ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .		X	
		b) Produkter på glasset eller lyskilden, som tydelig reduserer lysstyrken eller endrer fargen på lyset fra lykten.		X	
		c) Lyskilden og lykten passer ikke sammen.		X	
4.1.5. Nivelleringsinnretning	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte, om mulig,	a) Innretningen virker ikke.		X	



Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
(dersom det er obligatorisk)	eller bruk av kjøretøyet elektroniske grensesnitt.	b) Manuell innretning kan ikke betjenes fra førerstedet.		X	
		c) Systemet angir svikt via kjøretøyet elektroniske grensesnitt.		X	
4.1.6. Frontlyktens rengjøringsinnretning (dersom det er obligatorisk)	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Innretningen virker ikke. Når det gjelder gassutladningslampe.	X	X	

4.2. Lykter for markeringslys foran og bak, lykter for sidemarkeringslys, lykter for toppmarkeringslys og lykter for kjørelens

4.2.1. Tilstand og virkemåte	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Lyskilde defekt.		X	
		b) Glass defekt.		X	
		c) Lykten ikke tilstrekkelig festet. Meget alvorlig risiko for å falle av.	X	X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
4.2.2. Brytere	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Bryter virker ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .  Lykter for markeringslys bak og lykter for sidemarkeringslys kan slås av når frontlyktene er på.		X	
		b) Betjeningsinnretningen virker ikke tilfredsstillende.		X	
4.2.3. Samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Lykten, fargen på lyset fra lykten, stilling, lysstyrke eller markeringer er ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .  Rødt lys foran eller hvitt lys bak; sterkt redusert lysstyrke.	X	X	
		b) Produkter på glasset eller lyskilden, som reduserer lyset, lysstyrken eller endrer fargen på lyset fra lykten.  Rødt lys foran eller hvitt lys bak; sterkt redusert lysstyrke.	X	X	
4.3. Lykter for stopplys					
4.3.1. Tilstand og virkemåte	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Defekt lyskilde (flere lyskilder; når det gjelder LED, er det inntil 1/3 som ikke virker).  Enkeltlyskilde; når det gjelder LED, er det inntil 2/3 som	X	X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		ikke virker. Ingen lyskilder fungerer.			
		b) Lett defekt glass (påvirker ikke lyset som avgis). Sterkt defekt glass (påvirker ikke lyset som avgis).	X	X	
		c) Lykten ikke tilstrekkelig festet. Meget alvorlig risiko for å falle av.	X	X	
4.3.2. Brytere	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte, eller bruk av kjøretøyet elektroniske grensesnitt.	a) Bryter virker ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> . Forsinket tenning. Virker ikke i det hele tatt.	X	X	X
		b) Betjeningsinnretningen virker ikke tilfredsstillende.		X	
		c) Systemet angir svikt via kjøretøyet elektroniske grensesnitt.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		d) Nødbremselyset fungerer ikke, eller fungerer ikke riktig.		X	
4.3.3. Samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Lykten, fargen på lyset fra lykten, stilling, lysstyrke eller markeringer er ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .  Hvitt lys bak; sterkt redusert lysstyrke.	X	X	
4.4. Lykter for retningslys og lykter for nødsignallys					
4.4.1. Tilstand og virkemåte	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Defekt lyskilde (flere lyskilder; når det gjelder LED, er det inntil 1/3 som ikke virker).  Enkeltlyskilde; når det gjelder LED, er det inntil 2/3 som ikke virker.	X	X	
		b) Lett defekt glass (påvirker ikke lyset som avgis).  Sterkt defekt glass (påvirker ikke lyset som avgis).	X	X	
		c) Lykten ikke tilstrekkelig festet.  Meget alvorlig risiko for å falle av.	X	X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
4.4.2. Brytere	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Bryter virker ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> . Virker ikke i det hele tatt.	X	X	
4.4.3. Samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Lykten, fargen på lyset fra lykten, stilling, lysstyrke eller markeringer er ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .		X	
4.4.4. Blinkfrekvens	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Blinkfrekvens er ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> (frekvens avviker mer enn 25 %).	X		
4.5. Lykter for tåkelys foran og bak					
4.5.1. Tilstand og virkemåte	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Lyskilde defekt. (flere lyskilder; når det gjelder LED, er det inntil 1/3 som ikke virker).  Enkeltlyskilde; når det gjelder LED, er det inntil 2/3 som ikke virker.	X	X	
		b) Lett defekt glass (påvirker ikke lyset som avgis).  Sterkt defekt glass (påvirker ikke lyset som avgis).	X	X	
		c) Lykten ikke tilstrekkelig festet.	X	X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		Meget alvorlig risiko for å falle av eller blende motgående trafikk.			
4.5.2. Innstilling (X) <sup>(2)</sup>	Kontroll av virkemåte og ved hjelp av en innretning for innstilling av lykter.	Den vannrette innstillingen til lykt for tåkelys foran er feil når lysstrålen har lys-/mørkegrense (grensen for lav). Lys-/mørkegrense over grensen for lykt for nærlys.	X	X	
4.5.3. Brytere	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Bryter virker ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> . Virker ikke.	X	X	
4.5.4. Samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Lykten, fargen på lyset fra lykten, stilling, lysstyrke eller markeringer er ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .		X	
		b) System virker ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .		X	
4.6. Lykter for ryggelys					
4.6.1. Tilstand og virkemåte	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Lyskilde defekt.	X		

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		b) Glass defekt.	X		
		c) Lykten ikke tilstrekkelig festet. Meget alvorlig risiko for å falle av.	X	X	
4.6.2. Samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Lykten, fargen på lyset fra lykten, stilling, lysstyrke eller markeringer er ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .		X	
		b) System virker ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .		X	
4.6.3. Brytere	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Bryter virker ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> . Lykt for ryggelys kan slås på når gearet ikke står i revers.	X	X	
4.7. Lykt for kjennemerke bak					
4.7.1. Tilstand og virkemåte	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Lykten kaster direkte eller hvitt lys bakover.	X		
		b) Lyskilde defekt. (Flere lyskilder).	X	X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		Lyskilde defekt. (Enkeltlyskilde).			
		c) Lykten ikke tilstrekkelig festet. Meget alvorlig risiko for å falle av.	X	X	
4.7.2. Samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	System virker ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .	X		
4.8. Refleksinnretninger, (lysreflekterende) synlighetsmerking og kjennemerker bak					
4.8.1. Tilstand	Visuell kontroll.	a) Refleksinnretning defekt eller skadet. Refleksinnretning påvirket.	X	X	
		b) Refleksinnretning ikke tilstrekkelig festet. Vil sannsynligvis falle av.	X	X	
4.8.2. Samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .	Visuell kontroll.	Innretning, reflektert farge og stilling ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .	X	X	



Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		Manglende eller reflekterende rød farge foran eller hvit farge bak.			

#### 4.9. Obligatoriske kontrollinnretninger for belyningsutstyr

4.9.1. Tilstand og virkemåte	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Virker ikke. Virker ikke for lykt for fjernlys eller lykt for tåkelys bak.	X	X	
4.9.2. Samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .	X		
4.10. Elektriske forbindelser mellom trekkvogn og tilhenger eller semitrailer	Visuell kontroll: undersøk om mulig forbindelsens elektriske gjennomgang.	a) Faste deler ikke forsvarlig festet. Løs kontakt.	X	X	
		b) Skadet eller slitt isolering. Kan sannsynligvis forårsake kortslutning.	X	X	
		c) Tilhengerens eller trekkvognens elektriske forbindelser virker ikke riktig.		X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		Tilhengerens bremselys virker ikke i det hele tatt.			
4.11. Elektrisk ledningsnett	Visuell kontroll når kjøretøyet står over en smøregrav eller på en billøfter, herunder av motorrommet (dersom det er relevant).	a) Ledningsnett utilstrekkelig eller uforsvarlig festet.  Fester løse, berører skarpe kanter, koplinger kan sannsynligvis bli frakoplet.  Ledningene kan sannsynligvis komme i kontakt med varme deler, roterende deler eller bakken, koplinger frakoplet (relevante deler for bremsing, styring).	X	X	X
		b) Ledningsnett lett slitt.  Ledningsnett meget slitt.  Ledningsnett ekstremt slitt (relevante deler for bremsing, styring).	X	X	X
		c) Skadet eller slitt isolering.  Kan sannsynligvis forårsake kortslutning.  Overhengende fare for brann eller gnistdannelse.	X	X	X
4.12. Ikke-obligatoriske lykter og refleksinnretninger	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) En montert lykt/refleksinnretning er ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .	X		

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
(X) <sup>(2)</sup>		Avgir/reflekterer rødt lys foran eller hvitt lys bak.		X	
		b) Lyktens funksjon er ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> . Antall frontlykter som lyser samtidig, overstiger tillatt lysstyrke; avgir rødt lys foran eller hvitt lys bak.	X	X	
		c) Lykten/refleksinnretningen ikke tilstrekkelig festet. Meget alvorlig risiko for å falle av.	X	X	
4.13. Batteri(er)	Visuell kontroll.	a) Ikke tilstrekkelig festet. Ikke ordentlig festet, kan sannsynligvis forårsake kortslutning.	X	X	
		b) Lekkasje. Tap av farlige stoffer.	X	X	
		c) Bryter defekt (dersom det kreves en slik).		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		d) Sikringer defekte (dersom det kreves slike).		X	
		e) Utilstrekkelig ventilasjon (dersom det kreves).		X	

## 5. AKSLER, HJUL, DEKK OG FJÆRING

### 5.1 Aksler

5.1.1. Aksler	Visuell kontroll når kjøretøyet står over en smøregrav eller på en billøfter. Innretninger som måler hjulslakk kan brukes og anbefales for kjøretøyer med en største masse på over 3,5 tonn.	a) Aksel bruddskadet eller deformert.			X
		b) Ikke tilstrekkelig festet til kjøretøyet.  Stabiliteten svekket, funksjonsevnen påvirket. For stor bevegelse i forhold til festene.		X	X
		c) Usikker endring <sup>(3)</sup> .  Stabiliteten svekket, funksjonsevnen påvirket, for liten klaring til andre kjøretøydeler eller til bakken.		X	X
5.1.2. Akseltapper	Visuell kontroll når kjøretøyet står over en smøregrav	a) Akseltappen bruddskadet.			X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
	eller på en billøfter. Innretninger som måler hjulslakk kan brukes og anbefales for kjøretøyer med en største masse på over 3,5 tonn. Påvirk hvert hjul med en vannrett eller loddrett kraft og legg merke til hvor mye akselbjelken beveger seg i forhold til akseltappen.	<p>b) For stor slitasje på kingbolt eller bøsninger.</p> <p>Sannsynlighet for å løsne, retningsstabiliteten forringet.</p>		X	X
		<p>c) For stor vandring mellom akseltapp og akselbjelke.</p> <p>Sannsynlighet for å løsne, retningsstabiliteten forringet.</p>		X	X
		<p>d) Splint til akseltapp sitter løst på akselen.</p> <p>Sannsynlighet for å løsne, retningsstabiliteten forringet.</p>		X	X
5.1.3. Hjullager	Visuell kontroll når kjøretøyet står over en smøregrav eller på en billøfter. Innretninger som måler hjulslakk kan brukes og anbefales for kjøretøyer med en største masse på over 3,5 tonn. Vugg hjulet eller påvirk hvert hjul med en vannrett kraft og legg merke til hvor mye hjulet løftes i forhold til akseltappen.	<p>a) For stor slakk i hjullageret.</p> <p>Retningsstabiliteten forringet; fare for sammenbrudd.</p>		X	X
		<p>b) Hjullageret for stramt eller er fastkilt.</p> <p>Fare for overoppheting; fare for sammenbrudd.</p>		X	X
5.2 Hjul og dekk					
5.2.1. Hjulnav	Visuell kontroll.	a) Hjulmuttere eller –bolter mangler eller sitter løst.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		Mangler feste eller er løse i en grad som påvirker trafikksikkerheten i svært alvorlig grad.			X
		b) Navet er slitt eller skadet. Navet er slitt eller skadet på en slik måte at hjulenes sikre feste er påvirket.		X	X
5.2.2. Hjul	Visuell kontroll av begge sider av hvert hjul når kjøretøyer står over en smøregrav eller på en billøfter.	a) Brudd eller defekt sveising.			X
		b) Låseringer til dekk feil montert. Vil sannsynligvis falle av.		X	X
		c) Hjul skjevt eller slitt. Sikkert feste i navet påvirket; sikkert feste av dekket påvirket.		X	X
		d) Hjulets størrelse, tekniske konstruksjon, kompatibilitet eller type er ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> og påvirker trafikksikkerheten.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler			
			Liten	Stor	Farlig	
5.2.3. Dekk	Visuell kontroll av hele dekket enten ved å rotere hjulet når det er løftet fra bakken og kjøretøyet står over en smøregrav eller på en billøfter, eller ved å trille kjøretøyet fram og tilbake over en smøregrav.	a) Dekkdimensjon, belastningskapasitet, godkjenningssmerke eller hastighetskategori er ikke i samsvar med kravene ( <sup>1</sup> ) og påvirker trafikksikkerheten.  Utilstrekkelig belastningskapasitet eller hastighetskategori for faktisk bruk, dekket berører andre faste deler av kjøretøyet og svekker sikker kjøring.		X	X	
		b) Ulik størrelse på dekk på samme aksel eller på tvillinghjul.		X		
		c) Forskjellig type dekk på samme aksel (radialdekk/diagonaldekk).		X		
		d) Alvorlige skader eller flenger i dekket.  Kord synlig eller skadet.		X	X	
		e) Dekkets slitebaneindikator blir synlig.  Dekkets mønsterdybde er ikke i samsvar med kravene( <sup>1</sup> ).		X		X
		f) Dekket gnir mot andre komponenter (fleksible avskjermingsinnretninger).	X		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		Dekket gnir mot andre deler (sikker kjøring ikke svekket).			
		g) Regummierte dekk ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> . Kordens beskyttelseslag påvirket.		X	X
		h) Systemet for overvåking av lufttrykk er defekt eller det er åpenbart for lite luft i dekket. Virker tydeligvis ikke.	X	X	

### 5.3. Fjæringssystem

5.3.1. Fjærer og stabilisator	Visuell kontroll når kjøretøyet står over en smøregrav eller på en billøfter. Innretninger som måler hjulslakk kan brukes og anbefales for kjøretøyer med en største masse på over 3,5 tonn.	a) Fjærer ikke tilstrekkelig festet til understell eller aksel. Relativ bevegelse synlig. Fester er i svært alvorlig grad løse.		X	X
		b) Fjærdel skadet eller brukket. Hovedfjær (bladfjær) eller ekstra fjærer påvirket i meget alvorlig grad.		X	X



Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		c) Fjær mangler.  Hovedfjær (bladfjær) eller ekstra fjærer påvirket i meget alvorlig grad.		X	X
		d) Usikker endring ( <sup>3</sup> ).  Utilstrekkelig klaring til andre kjøretøydeler, fjærsystemet fungerer ikke.		X	X
5.3.2. Støtdempere	Visuell kontroll når kjøretøyet står over en smøregrov eller på en billøfter, eller ved hjelp av spesialutstyr, dersom det er tilgjengelig.	a) Støtdempere ikke tilstrekkelig festet til understell eller aksel.  Støtdemper løs.	X	X	
		b) Skadet støtdemper som viser tegn på alvorlig lekkasje eller feil.		X	
5.3.2.1. Effektivitetsprøving av demping (X) <sup>(2)</sup>	Bruk spesialutstyr og sammenlign forskjeller mellom høyre og venstre.	a) Vesentlig forskjell mellom venstre og høyre.		X	
		b) Oppgitte minsteverdier ikke nådd.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
5.3.3. Kardangrør, radiusarmer, fremre og bakre bærearmer	Visuell kontroll når kjøretøyet står over en smøregrav eller på en billøfter. Innretninger som måler hjulslakk kan brukes og anbefales for kjøretøyer med en største masse på over 3,5 tonn.	a) Komponenter ikke tilstrekkelig festet til understell eller aksel.  Sannsynlighet for å løse, retningsstabiliteten forringet.		X	X
		b) Komponent skadet eller sterkt korrodert.  Komponentens stabilitet påvirket eller har bruddskader.		X	X
		c) Usikker endring <sup>(3)</sup> .  Utilstrekkelig klaring til andre kjøretøydeler, systemet fungerer ikke.		X	X
5.3.4. Avfjæringsledd	Visuell kontroll når kjøretøyet står over en smøregrav eller på en billøfter. Innretninger som måler hjulslakk kan brukes og anbefales for kjøretøyer med en største masse på over 3,5 tonn.	a) For stor slitasje på kingbolt og/eller bøsninger eller i avfjæringsledd.  Sannsynlighet for å løse, retningsstabiliteten forringet.		X	X
		b) Støvbekyttelseskappe er sterkt skadet.  Støvbekyttelseskappe mangler eller har bruddskader.	X	X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
5.3.5. Luftfjæring	Visuell kontroll	a) Systemet virker ikke.			X
		b) Komponent skadet, endret eller slitt på en måte som påvirker systemets funksjon negativt.  Systemets funksjon alvorlig påvirket.		X	X
		c) Hørbar lekkasje i systemet.		X	

## 6. UNDERSTELL OG UNDERSTELLSUTSTYR

### 6.1. Understell eller ramme og utstyr

6.1.1. Alminnelig tilstand	Visuell kontroll når kjøretøyet står over en smøregrov eller på en billøfter.	a) Rammebjelke eller tverrbjelke lett bruddskadet eller deformert.  Rammebjelke eller tverrbjelke alvorlig bruddskadet eller deformert.		X	X
		b) Forsterkningsplater eller festeinnretninger ikke tilstrekkelig festet.		X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		De fleste festene er løse; delene er ikke sterke nok.			
		c) Kraftig korrosjon som påvirker stabiliteten. Delene er ikke sterke nok.		X	X
6.1.2. Eksosrør og lyddempere	Visuell kontroll når kjøretøyet står over en smøregrav eller på en billøfter.	a) Eksosanlegget ikke tilstrekkelig festet eller utett.		X	
		b) Avgasser trenger inn i førerhuset eller kupeen. Helsefare for personer om bord.		X	X
6.1.3. Drivstofftank og rør (herunder drivstofftank til oppvarming og rør)	Visuell kontroll når kjøretøyet står over en smøregrav eller på en billøfter, ved hjelp av innretninger for påvisning av lekkasje ved LPG/CNG/LNG-systemer.	a) Tanker eller rør ikke tilstrekkelig festet, skaper særlig brannfare.			X
		b) Drivstoff lekker ut eller tanklokket mangler eller er defekt. Brannfare; for stort utslipp av farlige stoffer.		X	X
		c) Slitte rør. Skadede rør.	X	X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		d) Stoppekran (dersom det kreves) virker ikke riktig.		X	
		e) Brannfare på grunn av: <ul style="list-style-type: none"> <li>— drivstofflekkasje,</li> <li>— drivstofftank eller eksosanlegg ikke tilstrekkelig avskjermet,</li> <li>— motorrommets tilstand.</li> </ul>			X
		f) LPG/CNG/LNG-system eller hydrogensystem ikke i samsvar med kravene, en hvilken som helst del av systemet er defekt <sup>(1)</sup> .			X
6.1.4. Støtfangere, sidevern og underkjøringshinder bak	Visuell kontroll.	a) Løse deler eller skader kan forårsake personskade ved berøring.  Deler vil sannsynligvis falle av, funksjon sterkt påvirket.		X	X
		b) Innretningen tydeligvis ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .		X	
6.1.5. Reservehjulholder	Visuell kontroll.	a) Holderen ikke i stand.	X		

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
(dersom en slik er montert)		b) Holderen har bruddskader eller er ikke tilstrekkelig festet.		X	
		c) Reservehjul ikke tilstrekkelig festet i holderen. Meget alvorlig risiko for å falle av.		X	X
6.1.6. Mekanisk kopling og slepeinnretning	Visuell kontroll med tanke på slitasje og riktig virkemåte, med særlig vekt på montert sikkerhetsutstyr og/eller bruk av måleapparat.	a) Komponent skadet, defekt eller sprukket (dersom ikke i bruk). Komponent skadet, defekt eller sprukket (dersom i bruk).		X	X
		b) For stor slitasje på komponenten. Under grensen for slitasje.		X	X
		c) Ikke tilstrekkelig festet. Fester løse med meget alvorlig risiko for å falle av.		X	X
		d) Sikkerhetsutstyr mangler eller virker ikke riktig.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		e) Koplingsindikator virker ikke.		X	
		f) Skjuler kjennemerke eller lykter (når innretningene ikke er i bruk).  Kjennemerke ikke leselig (når innretningene ikke er i bruk).	X	X	
		g) Usikker endring <sup>(3)</sup> (sekundære deler).  Usikker endring <sup>(3)</sup> (hoveddeler).		X	X
		h) Kopling for svak.		X	
6.1.7. Kraftoverføring	Visuell kontroll.	a) Sikringsbolter mangler eller sitter løst.  Sikringsbolter mangler eller sitter løst i en slik grad at trafikksikkerheten er satt i alvorlig fare.		X	X
		b) For stor slitasje på drivakselens lagre.  Meget alvorlig risiko for å løsne eller sprekke.		X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		c) For stor slitasje på universalledd eller kraftoverføringskjeder/-belter. Meget alvorlig risiko for å løsne eller sprekke.		X	X
		d) Slitasje på leddkoplinger. Meget alvorlig risiko for å løsne eller sprekke.		X	X
		e) Aksel skadet eller bøyd.		X	
		f) Lagerhus er bruddskadet eller ikke tilstrekkelig festet. Meget alvorlig risiko for å løsne eller sprekke.		X	X
		g) Støvbeskyttelseskappe er sterkt skadet. Støvbeskyttelseskappe mangler eller har bruddskader.	X	X	
		h) Ulovlig endring av kraftoverføringen.		X	
6.1.8. Motoroppheng	Visuell kontroll, ikke nødvendigvis over en smøregrav	Oppheng slitt, tydelig og alvorlig skadet, løse eller med		X	X



Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
	eller på en billøfter.	bruddskader. Oppheng løst eller har bruddskader.			
6.1.9. Motorytelse (X) <sup>(2)</sup>	Visuell kontroll og/eller bruk av elektronisk grensesnitt.	a) Endring av styreenheten som påvirker sikkerheten og/eller miljøet.		X	
		b) Endring av motoren som påvirker sikkerheten og/eller miljøet.			X
6.2. Førerhus og karosseri					
6.2.1. Tilstand	Visuell kontroll	a) Løst eller skadet panel eller en annen del som vil kunne forårsake personskaide. Vil sannsynligvis falle av.		X	X
		b) Karosseristolpe ikke tilstrekkelig festet. Stabiliteten forringet.		X	X
		c) Mulighet for at avgasser fra motor eller eksosanlegg kan komme inn.		X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		Helsefare for personer om bord.			
		d) Usikker endring <sup>(3)</sup> . Utilstrekkelig klaring til roterende eller bevegelige deler og til veidekket.		X	X
6.2.2. Feste	Visuell kontroll med kjøretøyet over en smøregrav eller på en billøfter.	a) Karosseri eller førerhus ikke tilstrekkelig festet. Stabiliteten påvirket.		X	X
		b) Karosseri/førerhus tydeligvis ikke plassert rett på understelet.		X	
		c) Karosseri/førerhus ikke tilstrekkelig festet på understell eller tverrbjelker og dersom symmetrisk.  Karosseri/førerhus ikke tilstrekkelig festet på understell eller tverrbjelker i en slik grad at trafikksikkerheten er satt i svært alvorlig fare.		X	X
		d) Kraftig korrosjon ved festepunkter på selvbærende karosserier.  Stabiliteten forringet.		X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
6.2.3. Dører og dørlåser	Visuell kontroll.	a) Dør åpnes eller stenges ikke ordentlig.		X	
		b) Dør kan forventes å åpne seg ved en feiltakelse eller vil ikke forbli lukket (skyvedør).  Dør kan forventes å åpne seg ved en feiltakelse eller vil ikke forbli lukket (hengslet dør).		X	X
		c) Dører, hengsler, låser eller stolper er slitt.  Dører, hengsler, låser eller stolper mangler eller er løse.	X	X	
6.2.4. Gulv	Visuell kontroll med kjøretøyet over en smøregrav eller på en billøfter.	Gulv ikke tilstrekkelig festet eller kraftig slitt.  Utilstrekkelig stabilitet.		X	X
6.2.5. Førersete	Visuell kontroll.	a) Sete med defekt konstruksjon.  Løst sete.		X	X
		b) Justeringsinnretning virker ikke riktig.  Setet beveger seg eller ryggstøtten kan ikke låses fast.		X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
6.2.6. Andre seter	Visuell kontroll.	a) Seter defekte eller ikke tilstrekkelig festet (sekundære deler).  Seter defekte eller ikke tilstrekkelig festet (hoveddeler).	X	X	
		b) Seter ikke montert i samsvar kravene <sup>(1)</sup> .  Tillatt antall seter overskredet; plassering ikke i samsvar med godkjenning.	X	X	
6.2.7. Betjeningsinnretninger	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Betjeningsinnretning som er nødvendig for sikker drift av kjøretøyet, virker ikke riktig.  Sikker drift påvirket.		X	X
6.2.8. Stigtrinn	Visuell kontroll.	a) Stigtrinn eller trinnbøyle er ikke tilstrekkelig festet.  Utilstrekkelig stabilitet.	X	X	
		b) Stigtrinn eller bøyle i en tilstand som kan forventes å forårsake skade på brukerne.		X	
6.2.9. Andre innvendige og utvendige innretninger og utstyr	Visuell kontroll.	a) Andre innretninger eller utstyr ikke tilstrekkelig festet eller defekt.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		b) Andre innretninger eller utstyr er ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .  Monterte deler vil sannsynligvis forårsake skade; sikker drift påvirket.	X	X	
		c) Hydraulisk utstyr utett.  For stort tap av farlig materiale.	X	X	
6.2.10. Skvettskjermer (vinger), avskjermingsinnretninger	Visuell kontroll.	a) Mangler, sitter løst eller er sterkt korrodert.  Vil sannsynligvis forårsake skade; vil sannsynligvis falle av.	X	X	
		b) Utilstrekkelig avstand til dekk/hjul (avskjerming).  Utilstrekkelig avstand til dekk/hjul (skvettskjermer).	X	X	
		c) Ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .  Slitebane ikke tilstrekkelig dekket.	X	X	
6.2.11. Parkeringsstøtte	Visuell kontroll.	a) Mangler, sitter løst eller er sterkt korrodert.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		b) Ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .		X	
		c) Kan folde seg ut når kjøretøyet er i bevegelse.			X
6.2.12. Fastholdingsinnretninger og fotstøtter	Visuell kontroll.	a) Mangler, sitter løst eller er sterkt korrodert.		X	
		b) Ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .		X	

## 7. ANNET UTSTYR

### 7.1. Sikkerhetsbelter/spenner og sikringsutstyr

7.1.1. Sikker montering av sikkerhetsbelter/spenner	Visuell kontroll.	a) Feste kraftig slitt.  Stabiliteten påvirket.		X	X
--------------------------------------------------------	-------------------	-------------------------------------------------------	--	---	---

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		b) Feste løst.		X	
7.1.2. Sikkerhetsbelters/spenners tilstand	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Påbudt sikkerhetsbelte mangler eller er ikke montert.		X	
		b) Sikkerhetsbelte skadet. Tegn på snitt eller overbelastning.	X	X	
		c) Sikkerhetsbelte ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .		X	
		d) Spenne skadet eller virker ikke riktig.		X	
		e) Strammer skadet eller virker ikke riktig.		X	
7.1.3. Kraftbegrenser for sikkerhetsbelte	Visuell kontroll og/eller bruk av elektronisk grensesnitt.	a) Kraftbegrenser mangler tydeligvis eller passer ikke til kjøretøyet.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		b) Systemet angir svikt via kjøretøyets elektroniske grensesnitt.			X
7.1.4. Bilbeltestrammere	Visuell kontroll og/eller bruk av elektronisk grensesnitt.	a) Beltestrømmer mangler tydeligvis eller passer ikke til kjøretøyet.		X	
		b) Systemet angir svikt via kjøretøyets elektroniske grensesnitt.			X
7.1.5. Kollisjonspute	Visuell kontroll og/eller bruk av elektronisk grensesnitt.	a) Kollisjonspute mangler tydeligvis eller passer ikke til kjøretøyet.		X	
		b) Systemet angir svikt via kjøretøyets elektroniske grensesnitt.			X
		c) Kollisjonspute virker tydeligvis ikke.		X	
7.1.6. SRS-systemer	Visuell kontroll av MIL og/eller bruk av elektronisk	a) Feilindikatoren for SRS gir signal om feil i systemet.		X	



Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
	grensesnitt.	b) Systemet angir svikt via kjøretøyet elektroniske grensesnitt.			X
7.2. Brannslukkingsapparat (X) <sup>(2)</sup>	Visuell kontroll.	a) Mangler.		X	
		b) Ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> . Dersom det kreves (f.eks. taxi, busser, turvogner osv.).	X	X	
7.3. Låser og tyverisikringsinnretning	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Innretning forhindrer ikke at kjøretøyet kan kjøres.	X		
		b) Defekt. Låser eller sperrer ved en feiltakelse.		X	X
7.4. Varseltrekant (dersom en slik kreves) (X) <sup>(2)</sup>	Visuell kontroll.	a) Mangler eller er mangelfull.	X		
		b) Ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .	X		

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
7.5. Førstehjelpsskrin (dersom det kreves) (X) <sup>(2)</sup>	Visuell kontroll.	Mangler, er mangelfullt eller ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .	X		
7.6. Stoppeklosser (kiler) (dersom det kreves) (X) <sup>(2)</sup>	Visuell kontroll.	Mangler eller ikke i god stand; utilstrekkelig stabilitet eller dimensjon.		X	
7.7. Signalhorn	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Virker ikke ordentlig. Virker ikke i det hele tatt.	X	X	
		b) Betjeningsinnretning ikke tilstrekkelig festet.	X		
		c) Ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> . Lyden kan forveksles med varselssirener.	X	X	
7.8. Hastighetsmåler	Visuell kontroll eller kontroll av virkemåte ved prøving på vei eller elektronisk.	a) Ikke montert i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> . Mangler (dersom slik kreves).	X	X	
		b) Virkemåten forringet.	X	X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		Virker ikke i det hele tatt.			
		c) Har ikke tilstrekkelig belysning. Har ikke belysning.	X	X	
7.9. Fartsskriver (dersom en slik er montert/kreves)	Visuell kontroll.	a) Ikke montert i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .		X	
		b) Virker ikke.		X	
		c) Plombering defekt eller mangler.		X	
		d) Installeringsplate mangler, er uleselig eller ugyldig.		X	
		e) Tydelig inngrep eller manipulering.		X	
		f) Dekkstørrelse ikke i samsvar med kalibreringsparametrene.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
7.10. Hastighetsbegrenser (dersom en slik er montert/kreves)	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte dersom utstyr er tilgjengelig.	a) Ikke montert i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .		X	
		b) Virker tydeligvis ikke.		X	
		c) Hastighet feil innstilt (dersom den kontrolleres)		X	
		d) Plombering defekt eller mangler.		X	
		e) Plate mangler eller er uleselig.		X	
		f) Dekkdimensjon ikke i samsvar med kalibreringsparametrene.		X	
7.11. Kilometer teller dersom det finnes (X) <sup>(2)</sup>	Visuell kontroll og/eller bruk av elektronisk grensesnitt.	a) Åpenbart manipulert (svindel) for å redusere eller vise feil kjørelengde for kjøretøyet.		X	
		b) Virker tydeligvis ikke.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
7.12. Elektronisk stabilitetskontroll (ESC) dersom det er montert/kreves	Visuell kontroll og/eller bruk av elektronisk grensesnitt.	a) Hjulhastighetsfølere mangler eller er skadet.		X	
		b) Ledninger er skadet.		X	
		c) Andre komponenter mangler eller er skadet.		X	
		d) Bryter skadet eller virker ikke riktig.		X	
		e) Feilindikatoren for ESC gir signal om feil i systemet.		X	
		f) Systemet angir svikt via kjøretøyets elektroniske grensesnitt.		X	

## 8. FORSTYRRELSER

### 8.1. Støy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
8.1.1. Støydempingsanlegg	Subjektiv vurdering (med mindre kontrolløren anser at støynivået kan være for høyt, og det i så fall kan foretas en måling av støyen fra et stillestående kjøretøy ved hjelp av en støynivåmåler).	a) Støynivået er høyere enn det som er tillatt i henhold til kravene ( <sup>1</sup> ).		X	
		b) Deler av støydempingsanlegget er løst, skadet, feil montert, mangler eller er åpenbart blitt endret på en måte som kan ha en negativ innvirkning på støynivået.  Meget alvorlig risiko for å falle av.		X	X
8.2. Eksosutslipp					
8.2.1. Utslipp fra motorer med elektrisk tenning					
8.2.1.1. Kontrollutstyr for eksosutslipp	Visuell kontroll	a) Utslippskontrollutstyr montert av produsenten mangler, er endret eller åpenbart defekt.		X	
		b) Lekkasje som kan påvirke utslippsmålingene.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
8.2.1.2. Gassutslipp	<p>— For kjøretøyer opp til utslippsklasse Euro 5 og Euro V<sup>7</sup>:</p> <p>måling ved hjelp av en eksosanalysator i samsvar med kravene<sup>(1)</sup> eller OBD-avlesning. Kontrollen av utslipp fra eksosrøret skal være standardmetoden for vurdering av eksosutslipp. På grunnlag av en likeverdighetsvurdering, og idet det tas hensyn til det relevante typegodkjeningsregelverket, kan medlemsstatene tillate bruk av OBD i samsvar med produsentens anbefalinger og andre krav.</p> <p>— For kjøretøyer fra utslippsklasse Euro 6 og Euro VI<sup>8</sup>:</p> <p>måling ved hjelp av en eksosanalysator i samsvar med kravene<sup>(1)</sup> eller OBD-avlesning i samsvar med produsentens anbefalinger og andre krav<sup>(1)</sup>.</p> <p>Målinger gjelder ikke for totaktsmotorer.</p>	<p>a) Gassutslippene overstiger enten nivåene som er angitt av produsenten,</p>		X	
		<p>b) eller, dersom disse opplysningene ikke finnes, CO-utslippene overstiger følgende verdier:</p> <p>i) for kjøretøyer som ikke har et avansert utslippskontrollsystem,</p> <p>4,5 %, eller</p> <p>3,5 %</p> <p>i henhold til datoen for første gangs registrering eller bruk angitt i kravene<sup>(1)</sup>.</p> <p>ii) for kjøretøyer som har et avansert utslippskontrollsystem,</p> <p>ved tomgang: 0,5 %</p> <p>ved forhøyet tomgang: 0,3 %</p> <p>eller</p> <p>ved tomgang: 0,3 %<sup>9</sup></p> <p>ved forhøyet tomgang: 0,2 %</p> <p>i henhold til datoen for første gangs registrering eller bruk angitt i kravene<sup>(1)</sup>.</p>		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		c) Lambda-koeffisienten ligger utenfor området $1 \pm 0,03$ eller er ikke i samsvar med produsentens spesifikasjoner.		X	
		d) OBD-avlesning tyder på en alvorlig feil.		X	

## 8.2.2. Utslipp fra motorer med kompresjonstenning

8.2.2.1. Kontrollutstyr for eksosutslipp	Visuell kontroll	a) Utslippskontrollutstyr montert av produsenten mangler, er endret eller åpenbart defekt.		X	
		b) Lekkasje som kan påvirke utslippsmålingene.		X	
8.2.2.2. Opasitet  Kjøretøyer registrert eller tatt i bruk før 1. januar 1980 er unntatt fra dette kravet	— For kjøretøyer opp til utslippsklasse Euro 5 og Euro V <sup>10</sup> :  Måling av røyktetthet ved fri akselerasjon (ingen belastning fra tomgang opp til avreguleringsturtall) i frigir med clutchen tilkople, eller OBD-avlesning. Kontrollen av utslipp fra eksosrøret skal være standardmetoden	a) For kjøretøyer som er registrert eller tatt i bruk første gang etter den datoen som er angitt i kravene <sup>(1)</sup> :  opasiteten overstiger nivået angitt på produsentmerket på kjøretøyet.		X	



Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
	<p>for vurdering av eksosutslipp. På grunnlag av en likeverdighetsvurdering kan medlemsstatene tillate bruk av OBD i samsvar med produsentens anbefalinger og andre krav.</p> <p>— For kjøretøyer fra utslippsklasse Euro 6 og Euro VI<sup>11</sup>:</p> <p>Måling av røyktetthet ved fri akselerasjon (ingen belastning fra tomgang opp til avreguleringsturtall) i frigir med clutchen tilkoplet, eller OBD-avlesning i samsvar med produsentens anbefalinger og andre krav<sup>(1)</sup>.</p> <p>Forkondisjonering av kjøretøyet</p> <p>1. Kjøretøyer kan kontrolleres uten forkondisjonering selv om det av sikkerhetsmessige årsaker bør påses at motoren er varm og i tilfredsstillende stand.</p>				
	<p>2. Krav til forkondisjonering:</p> <p>i) Motoren skal være helt varm, for eksempel skal motoroljens temperatur målt ved hjelp av en sonde i røret for oljepeilepinnen, være minst 80 °C, eller normal driftstemperatur dersom den er lavere, eller motorblokkens temperatur, målt ved infrarødt strålingsnivå,</p>				

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
	<p>skal være minst like høy. Dersom det er umulig å foreta denne målingen på grunn av kjøretøyets konstruksjon, kan motorens normale driftstemperatur oppnås på en annen måte, f.eks. ved at motorventilatoren settes i gang.</p> <p>ii) Eksosanlegget skal renses ved minst tre sykluser med fri akselerasjon eller ved en tilsvarende metode.</p>				
		<p>b) Dersom disse opplysningene ikke er tilgjengelige, eller kravene<sup>(1)</sup> ikke tillater bruk av referanseverdier:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— for sugemotorer: <math>2,5 \text{ m}^{-1}</math>,</li> <li>— for turboladede motorer: <math>3,0 \text{ m}^{-1}</math>, eller</li> <li>— for kjøretøyer som er angitt i kravene<sup>(1)</sup> eller som er registrert eller tatt i bruk første gang etter den datoen som er angitt i kravene<sup>(1)</sup>:</li> </ul> <p><math>1,5 \text{ m}^{-112}</math></p> <p>eller <math>0,7 \text{ m}^{-113}</math></p>		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
	<p>Prøvmingsmetode:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Motoren og eventuell turbolader skal gå på tomgang før hver syklus med fri akselerasjon påbegynnes. For tunge dieseldrevne kjøretøyer betyr dette minst ti sekunder etter at gasspedalen er sluppet.</li> <li>2. Hver syklus med fri akselerasjon påbegynnes ved at gasspedalen hurtig (dvs. på under ett sekund) og i én bevegelse, uten å være for brå, trykkes helt inn for å oppnå maksimal innsprøyting fra innsprøytingspumpen.</li> <li>3. Ved hver syklus med fri akselerasjon skal motoren før gasspedalen slippes nå avreguleringsturtallet eller, for kjøretøyer med automatisk gir, hastigheten angitt av produsenten eller, dersom disse opplysningene ikke er tilgjengelige, to tredeler av avreguleringsturtallet. Dette kan for eksempel kontrolleres ved at motorturtallet overvåkes eller ved at det får gå tilstrekkelig tid fra gasspedalen trykkes inn til den slippes, det vil si minst to sekunder for kjøretøyer i gruppe M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> og N<sub>3</sub>.</li> </ol>				

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
	<p>4. Kjøretøyer skal nektes godkjenning bare dersom det aritmetiske gjennomsnittet av minst de tre siste syklusene med fri akselerasjon overskrider grenseverdien. Dette gjennomsnittet kan beregnes ved at det ses bort fra verdier som avviker sterkt fra det målte gjennomsnittet, eller oppnås ved en annen statistisk beregning som tar hensyn til de målte verdiens spredning. Medlemsstatene kan begrense antall prøvingscykluser.</p>				
	<p>5. For å unngå unødige prøvinger kan medlemsstatene nekte godkjenning av kjøretøyer der de målte verdiene etter mindre enn tre sykluser med fri akselerasjon eller etter syklusene med utlufting, ligger betydelig over grenseverdiene. På samme måte kan medlemsstatene for å unngå unødige prøvinger, godkjenne kjøretøyer der de målte verdiene etter mindre enn tre sykluser med fri akselerasjon eller etter syklusene med utlufting, ligger betydelig under grenseverdiene.</p>				

### 8.3. Demping av elektromagnetisk interferens

Radiostøy (X) <sup>(2)</sup>		Et av kravene <sup>(1)</sup> er ikke oppfylt.	X		
------------------------------	--	-----------------------------------------------	---	--	--

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig

## 8.4. Andre punkter knyttet til miljøet

8.4.1. Væskelekkasjer		Alle store væskelekkasjer, unntatt vann, som trolig vil skade miljøet eller være en sikkerhetsrisiko for andre trafikanter.  Konstant dråpedannelse, som utgjør en meget alvorlig risiko.		X	X
-----------------------	--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	---	---

9. TILLEGGSKONTROLLER AV KJØRETØYER FOR PERSONTRANSPORT I GRUPPE M<sub>2</sub> OG M<sub>3</sub>

9.1. Dører					
9.1.1. Inngangs- og utgangsdører	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Virker ikke.		X	
		b) Skadet tilstand.  Vil sannsynligvis forårsake skade.	X	X	
		c) Defekt nødbetjening.		X	
		d) Fjernkontroll av dører eller varslingsinnretninger defekte.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		e) Ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> . Døren ikke bred nok.	X	X	
9.1.2. Nødutganger	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte (dersom det er relevant).	a) Virker ikke.		X	
		b) Nødutgangsskilter er uleselige. Nødutgangsskilter mangler.	X	X	
		c) Hammer til å knuse ruter mangler.	X		
		d) Ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> . Ikke bred nok, eller tilgang sperret.	X	X	
9.2. Avduggings- og avisingsanlegg (X) <sup>(b)</sup>	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Virker ikke riktig. Påvirker sikker drift av kjøretøyet.	X	X	
		b) Utslipp av giftige gasser eller eksos i førerhuset eller kupeen. Helsefare for personer om bord.		X	X
		c) Defekt avisingsanlegg (dersom det er obligatorisk).		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
9.3. Ventilasjons- og varmeanlegg (X) <sup>(b)</sup>	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Virker ikke. Helsefare for personer om bord.	X	X	
		b) Utslipp av giftige gasser eller eksos i førerhuset eller kupeen. Helsefare for personer om bord.		X	X
9.4. Seter					
9.4.1. Passasjerseater (herunder seter for medfølgende personale)	Visuell kontroll	Klappseater (dersom det er tillatt) virker ikke automatisk. Sperrer en nødutgang.	X	X	
9.4.2. Førerseater (tilleggskrav)	Visuell kontroll	a) Defekt spesialutstyr som for eksempel solskjerm. Synsfeltet forringet.	X	X	
		b) Vern av føreren utilstrekkelig eller ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> . Vil sannsynligvis forårsake skade.	X	X	
9.5. Innvendig belysning og GPS-utstyr (X) <sup>(b)</sup>	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Innretning defekt eller ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> . Virker ikke i det hele tatt.	X	X	
9.6. Ganger, arealer for	Visuell kontroll	a) Gulv utilstrekkelig festet.		X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
stående passasjerer		Stabiliteten påvirket.			
		b) Defekte håndlister eller håndtak. Dårlig festet eller ubrukelige.	X	X	
		c) Ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> . Utilstrekkelig bredde eller plass.	X	X	
9.7. Trapper og trinn	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte (dersom det er relevant).	a) Forringet tilstand. Skadet. Stabiliteten påvirket.	X	X	X
		b) Foldbare stigtrinn virker ikke riktig.		X	
		c) Ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> . Utilstrekkelig bredde eller for stor høyde.	X	X	
9.8. Anlegg for kommunikasjon med passasjerer (X) <sup>(2)</sup>	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Defekt anlegg. Virker ikke i det hele tatt.	X	X	
9.9. Meldinger (X) <sup>(b)</sup>	Visuell kontroll.	a) Manglende, uriktig eller uleselig melding.	X		
		b) Ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .	X	X	



Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		Uriktige opplysninger.			
9.10. Krav som gjelder transport av barn. (X) <sup>(2)</sup>					
9.10.1. Dører	Visuell kontroll	Beskyttelse av dører ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> til denne formen for transport.		X	
9.10.2. Signalutstyr og spesialutstyr	Visuell kontroll	Signalutstyr eller spesialutstyr mangler eller er ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .	X		
9.11. Krav til transport av bevegelseshemmede personer (X) <sup>(2)</sup>					
9.11.1. Dører, ramper og heiser	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Virker ikke. Sikker drift påvirket.	X	X	
		b) Skadet tilstand. Stabiliteten påvirket; vil sannsynligvis forårsake skade.	X	X	
		c) Defekte betjeningsinnretninger. Sikker drift påvirket.	X	X	
		d) Defekte varslingsinnretninger. Virker ikke i det hele tatt.	X	X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		e) Ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .		X	
9.11.2. Sikringsutstyr for rullestol	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Virker ikke. Sikker drift påvirket.	X	X	
		b) Skadet tilstand. Stabiliteten påvirket; vil sannsynligvis forårsake skade.	X	X	
		c) Defekte betjeningsinnretninger. Sikker drift påvirket.	X	X	
		d) Ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .		X	
9.11.3. Signalutstyr og spesialutstyr	Visuell kontroll	Signalutstyr eller spesialutstyr mangler eller er ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .		X	
9.12. Annet spesialutstyr (X) <sup>(2)</sup>					
9.12.1. Anlegg for tilberedning av næringsmidler	Visuell kontroll	a) Anlegg er ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .		X	
		b) Anlegg skadet i en slik grad at det ville være farlig å bruke det.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
9.12.2. Sanitæranlegg	Visuell kontroll	Anlegg er ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> . Vil sannsynligvis forårsake skade.	X	X	
9.12.3. Andre innretninger (for eksempel audiovisuelle anlegg)	Visuell kontroll	Ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> . Sikker drift av kjøretøyet påvirket.	X	X	

<sup>(1)</sup> Kjøretøygruppene som ikke omfattes av dette direktivs virkeområde, tas med til orientering.

<sup>(2)</sup> 43 % for semitrailere godkjent før 1. januar 2012.

<sup>(3)</sup> 48 % for kjøretøyer som ikke er utstyrt med ABS, eller som er typegodkjent før 1. oktober 1991.

<sup>(4)</sup> 45 % for kjøretøyer som er registrert etter 1988, eller fra den datoen som er angitt i kravene, dersom denne datoen inntreffer senere.

<sup>(5)</sup> 43 % for semitrailere og slepvogner som er registrert etter 1988, eller fra den datoen som er angitt i kravene, dersom denne datoen inntreffer senere.

<sup>(6)</sup> For eksempel 2,5 m/s<sup>2</sup> for kjøretøyer i gruppe N1, N2 og N3 som er registrert første gang etter 1.1.2012.

<sup>(7)</sup> Typegodkjent i samsvar med direktiv 70/220/EØF, forordning (EF) nr. 715/2007, vedlegg I tabell 1 (Euro 5), direktiv 88/77/EØF og direktiv 2005/55/EF.

<sup>(8)</sup> Typegodkjent i samsvar med forordning (EF) nr. 715/2007, vedlegg I tabell 2 (Euro 6) og forordning (EF) nr. 595/2009 (Euro VI).

<sup>(9)</sup> Typegodkjent i samsvar med direktiv 70/220/EØF, forordning (EF) nr. 715/2007, vedlegg I tabell 1 (Euro 5), direktiv 88/77/EØF og direktiv 2005/55/EF.

<sup>(10)</sup> Typegodkjent i samsvar med direktiv 70/220/EØF, vedlegg I tabell 1 (Euro 5) til forordning (EF) nr. 715/2007, direktiv 88/77/EØF og direktiv 2005/55/EF.

<sup>(11)</sup> Typegodkjent i samsvar med vedlegg I tabell 2 til forordning (EF) nr. 715/2007 og forordning (EF) nr. 595/2009 (Euro VI).

<sup>(12)</sup> Typegodkjent i samsvar med grenseverdiene i rad B avsnitt 5.3.1.4 i vedlegg I til direktiv 70/220/EØF, endret ved direktiv 98/69/EF eller senere; rad B1, B2 eller C avsnitt 6.2.1 i vedlegg I til direktiv 88/77/EØF, eller registrert eller tatt i bruk første gang etter 1. juli 2008.

<sup>(13)</sup> Typegodkjent i samsvar med forordning (EF) nr. 715/2007, vedlegg I tabell 2 (Euro 6). Typegodkjent i samsvar med forordning (EF) nr. 595/2009 (Euro VI).

#### MERKNADER:

- «Kravene» er fastsatt ved typegodkjenning på datoen for godkjenning, første gangs registrering eller ibruktaking samt ved ettermonteringsforpliktelser eller ved nasjonal lovgivning i registreringsstaten. Disse årsakene til feil gjelder bare dersom det er kontrollert at kravene er oppfylt.
- (X) angir punkter som gjelder kjøretøyet tilstand og dets egnethet til bruk på vei, men som ikke anses som vesentlige ved teknisk kontroll.
- Med usikre endringer menes endringer som er ugunstige for kjøretøyet trafiksikkerhet, eller som har uforholdsmessig negative miljøvirkninger.

UOFFISIELL OVERSETTELSE

## VEDLEGG II

**MINSTEKRAV TIL INNHOLD I EN KONTROLLESDDEL**

Kontrollseddelen som utstedes etter en teknisk kontroll, skal omfatte minst følgende elementer, som angis etter de respektive harmoniserte EU-kodene:

- 1) Kjøretøyets understellsnummer (VIN).
- 2) Kjøretøyets registreringsnummer og registreringsstatens nasjonalitetsmerke.
- 3) Dato og sted for kontrollen.
- 4) Kilometerstand på kontrolltidspunktet, dersom den er tilgjengelig.
- 5) Kjøretøygruppe, dersom den er tilgjengelig.
- 6) Identifiserte mangler og deres alvorsgrad.
- 7) Resultat av teknisk kontroll.
- 8) Dato for neste tekniske kontroll eller utløpsdato for det gjeldende sertifikatet, dersom disse opplysningene ikke framgår på annen måte.
- 9) Kontrollorganisasjonens og kontrollorganets navn og underskrift og identifikasjon av den kontrolløren som er ansvarlig for kontrollen.
- 10) Andre opplysninger

\_\_\_\_\_  
VEDLEGG III**MINSTEKRAV TIL ANLEGG OG KONTROLLUTSTYR FOR TEKNISK KONTROLL**

## I. Anlegg og utstyr

Tekniske kontroller som foretas i samsvar med de anbefalte metodene angitt i vedlegg I, skal utføres ved hjelp av hensiktsmessige anlegg og hensiktsmessig utstyr. Dette kan eventuelt omfatte bruk av mobile prøvingsenheter. Hvilket kontrollutstyr som kreves, vil være avhengig av hvilke kjøretøygrupper som skal kontrolleres, som beskrevet i tabell I. Anlegg og utstyr skal oppfylle følgende minstekrav:

- 1) Et prøvingsanlegg med nok plass til å vurdere kjøretøyer og som oppfyller de nødvendige kravene til helse og sikkerhet.
- 2) Et prøvingsfelt som er stort nok til hver kontroll, en smøregrav eller en løfter, og for kjøretøyer med en største masse på over 3,5 tonn, en innretning som kan løfte et kjøretøy på en av akslene, utstyrt med hensiktsmessig belysning, og om nødvendig med utstyr til utlufting.
- 3) Ved kontroll av alle kjøretøyer, et rullebremsefelt som kan måle, vise og registrere bremsekraftene og lufttrykket i trykkluftbremseanlegg i samsvar med vedlegg A til standard ISO 21069-1 om tekniske krav til rullebremsefelt eller likeverdige standarder.
- 4) Ved kontroll av kjøretøyer med en største masse på høyst 3,5 tonn, et rullebremsefelt i samsvar med nr. 3, som ikke nødvendigvis må omfatte registrering av bremsekraft, pedalkraft og lufttrykket i trykkluftbremseanlegg og visning av dette,

eller

et platebremsefelt tilsvarende rullebremsefeltet i samsvar med nr. 3, som ikke nødvendigvis må omfatte registrering av bremsekraft, pedalkraft og visning av lufttrykket i trykkluftbremseanlegg.

- 5) En retardasjonsmåler, der ikke-kontinuerlige måleinstrumenter må registrere/lagre målinger minst 10 ganger per sekund.
- 6) Utstyr til prøving av trykkluftbremseanlegg, for eksempel manometer, tilkoplinger og slanger.

- 7) En innretning som måler hjul-/akseltrykk for å bestemme akseltrykkene (valgfritt utstyr for måling av trykket på to hjul, for eksempel hjultrykkvekt og akseltrykkvekt).
- 8) En innretning for prøving av hjulakselopphenget (innretning for måling av hjulslakk) uten å løfte akselen, som oppfyller følgende krav:
- a) innretningen skal være utstyrt med minst to motordrevne plater som kan beveges i motsatt retning både på langs og på tvers,
  - b) platenes bevegelse skal kunne styres av operatøren fra kontrollposisjonen,
  - c) for kjøretøyer med en største masse på over 3,5 tonn, skal platene oppfylle følgende tekniske krav:
    - bevegelse på langs og på tvers på minst 95 mm,
    - bevegelseshastighet på langs og på tvers på 5-15 cm/s.
- 9) En lydnivåmåler i klasse II, dersom lydnivå måles.
- 10) En 4-gassanalysator i samsvar med europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/22/EF<sup>13</sup>.
- 11) En innretning for måling av absorpsjonskoeffisienten med tilstrekkelig nøyaktighet.
- 12) En innstillingsinnretning for frontlykter som gjør det mulig å stille inn den frontlykten som skal kontrolleres, i samsvar med bestemmelsene for innstilling av frontlykter på motorvogner (direktiv 76/756/EØF); lys-/mørkegrensen skal lett kunne ses i dagslys (uten direkte sollys).
- 13) En innretning for måling av dekkenes mønsterdybde.
- 14) En innretning for tilkopling av kjøretøyets elektroniske grensesnitt, for eksempel et OBD-skanneverktøy.
- 15) En innretning for påvisning av lekkasje av LPG/CNG/LNG, dersom slike kjøretøyer kontrolleres.

Hvilke som helst av de ovennevnte innretningene kan kombineres i en sammensatt innretning, forutsatt at dette ikke påvirker den enkelte innretningens nøyaktighet.

## II. Kalibrering av måleutstyr

Med mindre annet er angitt i det relevante unionsregelverket, kan intervallet mellom to påfølgende kalibreringer ikke overstige:

- i) 24 måneder for måling av vekt, trykk og lydnivå,
- ii) 24 måneder for måling av krefter,
- iii) 12 måneder for måling av gassutslipp.

---

*Tabell I<sup>(1)</sup>*

## Utstyr som minst kreves for å utføre en teknisk kontroll

Kjøretøyer		Gruppe		Utstyr som kreves til hvert punkt oppført i avsnitt I													
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1. Motorsykler	Største masse		1														
		L1e	P	x								x	x		x	x	x
		L3e, L4e	P	x								x	x		x	x	x
		L3e, L4e	D	x								x		x	x	x	x
		L2e	P	x	x							x	x		x	x	x
		L2e	D	x	x							x		x	x	x	x
		L5e	P	x	x							x	x		x	x	x
		L5e	D	x	x							x		x	x	x	x
		L6e	P	x	x							x	x		x	x	x





## Utstyr som minst kreves for å utføre en teknisk kontroll

Kjøretøyer		Gruppe		Utstyr som kreves til hvert punkt oppført i avsnitt I														
	Største masse			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	Opp til 3500 kg	N <sub>1</sub>	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Opp til 3500 kg	N <sub>1</sub>	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	> 3500 kg	N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub>	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3500 kg	N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub>	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
4. Spesialkjøretøyer fra et kjøretøy i gruppe N, T5																		
	Opp til 3500 kg	N <sub>1</sub>	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Opp til 3500 kg	N <sub>1</sub>	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	> 3500 kg	N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> , T5	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x

## Utstyr som minst kreves for å utføre en teknisk kontroll

Kjøretøyer		Gruppe		Utstyr som kreves til hvert punkt oppført i avsnitt I													
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Største masse																
	> 3500 kg	N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> , T5	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x
5. Tilhengere	Opp til 750 kg	O <sub>1</sub>		x												x	
	> 750-3500 kg	O <sub>2</sub>		x	x		x									x	
	> 3500 kg	O <sub>3</sub> , O <sub>4</sub>		x	x	x			x	x	x					x	

(<sup>1</sup>) Kjøretøygruppene som ikke omfattes av dette direktivs virkeområde, tas med til orientering.

<sup>1</sup> P...bensin (elektrisk tenning); D...diesel (kompresjonstenning)

## VEDLEGG IV

**MINSTEKRAV TIL KOMPETANSE, OPPLÆRING OG SERTIFISERING AV INSPEKTØRER**

## 1. Kompetanse

Før en søker kan godkjennes til en stilling som kontrollør som utfører periodisk teknisk kontroll, skal medlemsstatene eller vedkommende myndigheter kontrollere at vedkommende person:

a) har dokumentert kunnskap og forståelse som er relevant for veigående kjøretøyer innenfor følgende områder:

- mekanikk,
- dynamikk,
- kjøretøydynamikk,
- forbrenningsmotorer,
- materiale og materialbearbeiding,
- elektronikk,
- elektrisk kraft,
- elektroniske kjøretøykomponenter,
- anvendelse av IT,

b) har minst tre års dokumentert erfaring eller tilsvarende, for eksempel dokumentert veiledning eller dokumenterte studier, samt relevant utdanning innenfor veigående kjøretøyer som angitt ovenfor.

## 2. Grunn- og oppfriskingsopplæring

Medlemsstatene eller vedkommende myndigheter skal sikre at kontrollørene får relevante grunn- og oppfriskingsopplæring eller gjennomfører relevante eksamener, herunder i både teoretiske og praktiske deler, for å gjøre dem i stand til å bli godkjent til å utføre teknisk kontroll.

Grunn- og oppfriskingsopplæringen eller relevant eksamen skal minst inneholde følgende temaer:

a) Grunnopplæring eller relevant eksamen

Den grunnopplæringen som tilbys av medlemsstaten eller av et godkjent opplæringscenter i medlemsstaten, skal minst omfatte følgende temaer:

- i) kjøretøyteknologi,
  - bremseanlegg,
  - styresystemer,
  - synsfelt,
  - lysanlegg, belysningsutstyr og elektroniske komponenter,
  - aksler, hjul og dekk,
  - understell og karosseri,
  - forstyrrelser og utslipp,
  - ytterligere krav til spesialkjøretøyer,
- ii) prøvingsmetoder,

- iii) vurdering av mangler,
- iv) lovfestede krav som gjelder kjøretøyets tilstand med sikte på godkjenning,
- v) lovfestede krav som gjelder teknisk kontroll,
- vi) administrative bestemmelser som gjelder godkjenning, registrering og teknisk kontroll av kjøretøyer,
- vii) anvendelse av IT i forbindelse med kontroll og administrasjon.

b) Oppfriskingsopplæring eller relevant eksamen

Medlemsstatene skal sikre at kontrollørene jevnlig får oppfriskingsopplæring eller gjennomfører en relevant eksamen som tilbys eller fastsettes av medlemsstaten eller av et godkjent opplæringscenter i medlemsstaten.

Medlemsstatene skal sikre at innholdet i oppfriskingsopplæringen eller relevant eksamen gjør kontrollørene i stand til å vedlikeholde og friske opp nødvendige kunnskaper og ferdigheter knyttet til de emnene som er nevnt i bokstav a) nr. i)-vii) ovenfor.

3. Kompetansesertifikat

Sertifikatet eller tilsvarende dokumentasjon som er utstedt til en kontrollør som er godkjent til å utføre teknisk kontroll, skal inneholde minst følgende opplysninger:

- identifikasjon av kontrolløren (fornavn, etternavn),
- kjøretøygruppene som kontrolløren er godkjent til å foreta teknisk kontroll av,
- navnet på utstedende myndighet,
- utstedelsesdato.

---

*VEDLEGG V*

### TILSYNSORGANER

Regler og framgangsmåter som gjelder tilsynsorganer etablert i medlemsstatene i samsvar med artikkel 14, skal omfatte følgende minstekrav:

1. Tilsynsorganenes oppgaver og virksomhet

Tilsynsorganer skal utføre minst følgende oppgaver:

a) Tilsyn med opplæringscentre:

- kontrollere om minstekravene til lokaler og kontrollutstyr er oppfylt,
- kontrollere at den godkjente enheten oppfyller de obligatoriske kravene.

b) Kontroll av kontrollørenes opplæring og eksamener:

- kontrollere kontrollørenes grunnopplæring,
- kontrollere kontrollørenes periodiske oppfriskingsopplæring,
- periodisk oppfriskingsopplæring av tilsynsorganenes sensorer,
- gjennomføre eller føre tilsyn med eksamener.

c) Revisjon:

- forhåndsrevisjon av kontrollorganer før godkjenning,

- periodisk ny revisjon av kontrollorganer,
- spesialrevisjon ved uregelmessigheter,
- revisjon av opplærings-/eksamenssentre.

d) Overvåking ved hjelp av tiltak som:

- ny kontroll av en statistisk signifikant andel av kontrollerte kjøretøyer,
- kontroll ved hjelp av «mystisk kunde» (kan gjennomføres med defekt kjøretøy),
- analyse av resultatene av tekniske kontroller (statistiske metoder),
- undersøkelse av klagebehandling,
- undersøkelse av klager.

e) Vurdering av måleresultater ved tekniske kontroller.

f) Forslag om tilbakekalling eller midlertidig stans av godkjenningen til kontrollorganer og/eller kontrollører:

- dersom vedkommende senter eller kontrollør ikke oppfyller et vesentlig krav til godkjenning,
- dersom det påvises store uregelmessigheter,
- dersom det stadig forekommer negative resultater fra revisjon,
- dersom vedkommende senter eller kontrollør mister sitt gode omdømme.

## 2. Krav til tilsynsorganet

Krav som gjelder personale ansatt av et tilsynsorgan, skal omfatte følgende områder:

- teknisk kompetanse,
- upartiskhet,
- standarder for kvalifikasjon og opplæring.

## 3. Hva regler og framgangsmåter skal omfatte

Hver medlemsstat eller dets vedkommende myndighet skal fastsette relevante regler og framgangsmåter, som skal omfatte minst følgende:

a) Krav til godkjenning av og tilsyn med kontrollorganer:

- søknad om godkjenning til å fungere som kontrollorgan,
- kontrollorganers ansvarsområder,
- besøk før godkjenning, eller besøk, for å kontrollere at alle krav er oppfylt,
- godkjenning av kontrollorganer,
- periodisk ny kontroll/revisjon av kontrollorganer,
- periodiske kontroller av kontrollorganer for å se om de fortsatt overholder gjeldende regler og framgangsmåter,
- bevisbaserte, uanmeldte særlige kontroller eller revisjoner av kontrollorganer,
- analyse av kontrolldata for å se om det foreligger bevis for manglende overholdelse av gjeldende regler og framgangsmåter,
- tilbakekalling eller midlertidig stans av godkjenninger gitt til kontrollorganer.

b) Kontrollører på kontrollorganer:

- krav for å bli sertifisert kontrollør,

- grunnopplæring, oppfriskingsopplæring og eksamener,
- tilbakekalling eller midlertidig stans av sertifiseringen til kontrollører.

c) Utstyr og lokaler:

- krav til kontrollutstyr,
- krav til lokalene der kontrollen finner sted,
- krav til skilting,
- krav til vedlikehold og kalibrering av prøvingsutstyr,
- krav til datasystemer.

d) Tilsynsorganer:

- tilsynsorganenes myndighet,
- krav til tilsynsorganenes personale,
- klager og klagebehandling.

UOFFISIELL OVERSETTELSE