



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 13.7.2012
COM(2012) 382 final

2012/0186 (COD)

Køretøjssikkerhedspakken

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

**om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område, og om
ophævelse af direktiv 2000/30/EF**

(EØS-relevant tekst)

DA

DA

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

- Begrundelse og formål

Formålet med forslaget er at fastsætte ajourførte harmoniserede regler om syn ved vejsiden af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil med henblik på at forbedre færdselssikkerheden og beskytte miljøet.

Forslaget tager sigte på at bidrage til at nå målet om at nedbringe antallet af trafikdræbte med 50 % senest i 2020, som er fastlagt i de politiske retningslinjer for trafiksikkerhed 2011-2020¹. Det vil også bidrage til at nedbringe de af vejtransportsektorens emissioner, der skyldes dårlig vedligeholdelse af køretøjer.

- Generel baggrund

Et køretøj må først markedsføres, når det opfylder alle relevante typegodkendelseskrav eller individuelle godkendelseskrav, hvilket sikrer optimale sikkerheds- og miljøstandarder. Hver medlemsstat har pligt til at nyregistrere ethvert køretøj, som har opnået den europæiske typegodkendelse, på grundlag af den "typeattest", som er udstedt af køretøjets fabrikant. Denne registrering er den officielle godkendelse af, at køretøjet kan bruges på offentlig vej, og herigennem håndhæves frister for indførelse af krav til forskellige køretøjer.

Efter denne godkendelse skal biler på vejene regelmæssigt underkastes en periodisk teknisk kontrol. Formålet med denne kontrol er at sikre, at biler på vejene er i køredygtig stand, sikre og ikke indebærer nogen fare for føreren eller andre trafikanter. Derfor kontrolleres det, om biler overholder en række krav, bl.a. vedrørende sikkerhed og miljøbeskyttelse, tillige med krav om eftermontering. Køretøjer, der anvendes til erhvervmæssig godstransport med en totalvægt på mere end 3,5 tons og erhvervmæssig passagerbefordring af mere end 8 personer, er som følge af deres regelmæssige og intensive hovedsageligt kommercielle udnyttelse derudover underlagt ad hoc-syn ved vejsiden når som helst og hvor som helst i EU for derigennem at verificere, at de efterlever miljømæssige og tekniske krav.

I løbet af et køretøjs levetid kan det omregistreres som følge af ejerskifte eller overføres permanent til en anden medlemsstat. Der bør også indføres bestemmelser om en procedure til registrering af køretøjer for at sikre, at køretøjer, der udgør en umiddelbar risiko for færdselssikkerheden, ikke anvendes på veje. Hovedformålet med syn ved vejsiden er at sikre, at erhvervskøretøjer ikke i intervallerne mellem den periodiske tekniske kontrol er til betydelig fare for færdselssikkerheden. De tilsigter også at skabe ens vilkår for så vidt angår vedligeholdelses kvaliteten af erhvervskøretøjerne i Unionen ved at afskrække uansvarlige operatører fra at forsøge at opnå en konkurrencefordel ved at anvende utilstrækkeligt vedligeholdte køretøjer.

- Gældende bestemmelser på området

¹ KOM(2010) 389 endelig.

"Køretøjssikkerhedspakken" vil videreføre de eksisterende krav, som er fastlagt i de eksisterende lovrammer for færdselssikkerheden, som omfatter teknisk kontrol², syn ved vejsiden³ og reglerne om registrering af køretøjer⁴.

I forhold til den eksisterende lovgivning om syn ved vejsiden er hovedformålet med forslaget at etablere et risikoklassificeringssystem, der tilstræber at fokusere syn på køretøjer fra virksomheder, som klarer sig dårligt med hensyn til at overholde krav til sikkerheden, og derigennem belønne køretøjer fra virksomheder, der lægger vægt på sikkerhed og miljø. Forslaget indeholder også nye krav på en række områder vedrørende standarder for og kvaliteten af kontrol, herunder prøvningsudstyr, synsmedarbejderes færdigheder og uddannelse samt tilsyn med synsvirksomhederne.

- Overensstemmelse med EU's andre politikker og mål

Forslaget er i overensstemmelse med EU's mål om at øge trafikikkerheden som omhandlet i hvidbogen om transport⁵ og tilsigter at gennemføre den særlige strategi for sikrere køretøjer inden for rammerne af de politiske retningslinjer for trafikikkerheden for 2011-2020.

For så vidt angår forslagens miljøaspekter, bidrager de påtænkte krav til at reducere motorkøretøjers emissioner af CO₂ og andre luftforurenende stoffer i tråd med den europæiske strategi for rene og energieffektive køretøjer og EU's integrerede energi- og klimapolitik, den såkaldte "20-20-20"-strategi, og de bidrager desuden til at nå de luftkvalitetsmål, der er fastlagt i direktiv 2008/50/EF⁶.

2. RESULTAT AF HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

- Høring af interesserede parter

Høringsmetoder

I forbindelse med udarbejdelsen af forslaget hørte Kommissionen de interesserede parter på en række måder:

- Der fandt en generel internethøring sted om alle forslagens aspekter.
- Ekspertes og de interesserede parter er blevet hørt inden for rammerne af workshoper.

² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/40/EF af 6. maj 2009 om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil (EUT L 141 af 6.6.2009, s. 12).

³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/30/EF af 6. juni 2000 om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Fællesskabets område, som ændret (EFT L 203 af 10.8.2000, s. 1).

⁴ Rådets direktiv 1999/37/EF af 29. april 1999 af 29. april 1999 om registreringsdokumenter for motorkøretøjer (EFT L 138 af 1.6.1999, s. 57).

⁵ KOM(2011) 144 endelig.

⁶ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/50/EF af 21. maj 2008 om luftkvaliteten og renere luft i Europa (EUT L 152 af 11.6.2008, s. 1).

- Der er foretaget en fremadrettet undersøgelse af mulighederne for at håndhæve den tekniske kontrol og syn ved vejsiden i Den Europæiske Union for at indkredse mulige foranstaltninger og udarbejde et cost benefit-redskab til at analysere virkningerne af den tekniske kontrol og syn ved vejsiden.

Sammendrag af svarene og af, hvordan der er taget hensyn til dem

I forbindelse med internethøringen blev en række problemstillinger rejst af interessenter. I den konsekvensanalyse, som ledsager dette forslag, redegøres for de væsentligste problemstillinger og for, hvordan der er taget højde for dem.

En offentlig høring er gennemført på internettet fra den 29. juli 2010 til den 24. september 2010. Kommissionen modtog 9 653 svar fra borgere, medlemsstaternes myndigheder, forhandlere af udstyr, synsvirksomheder, værkstedssammenslutninger og køretøjsfabrikanter.

Resultaterne findes på adressen: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/take-part/public-consultations/pti_en.htm.

- Ekspertbistand

Relevante videnskabelige områder/eksperter

Forslaget krævede en vurdering af forskellige løsningsmodeller og deres økonomiske, samfundsmæssige og miljømæssige konsekvenser.

Anvendt metodologi

En undersøgelse af forskellige politiske løsningsmodellers virkninger er udført af en ekstern konsulent (Europe Economics), der har anvendt flere videnskabelige værktøjer og evalueringsrapporter, navnlig som grundlag for modeller og data til værdiansættelse af omkostninger og fordele ved de forskellige politiske løsningsmodeller. Følgende fremhæves som de undersøgelser, der er gjort mest brug af:

- Rapport fra Kommissionen til Europa-Parlamentet og Rådet om medlemsstaternes anvendelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/30/EF af 6. juni 2000 om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Fællesskabets område - rapporteringsperioder 2005–2006 og 2007–2008⁷
- AUTOFORE (2007),
- "MOT Scheme Evidence-base" Department of Transport (UK, 2008),
- DEKRA Road Safety Report 2008 – Strategies for preventing accidents on Europe's roads,
- DEKRA Road Safety Report on Trucks 2009,
- DEKRA Motorcycle road safety report 2010,

⁷ KOM(2010) 754 endelig.

– TÜV-rapporter 2009/2010.

Tiltag til at gøre ekspertrådgivningen offentligt tilgængelig

Alle afsluttede og godkendte forskningsrapporter er eller vil blive stillet til rådighed på GD for Mobilitet og Transports websted.

- Konsekvensanalyse

Følgende muligheder blev overvejet med hensyn til forslaget's vigtigste aspekter:

- a) Strategien "Den nuværende politik videreføres" er den referencesituation, som sammenholdes med de øvrige politiske løsningsmodellers virkninger. Med den løsningsmodel opretholdes EU's nuværende lovramme.
- b) En løsningsmodel, hvor der benyttes "bløde reguleringstiltag", vil bestå i en bedre gennemførelse og en bedre overvågning af anvendelsen af eksisterende lovgivning. Med denne løsningsmodel indføres der ingen ny lovgivning, men Kommissionen vil udfolde nye og øgede bestræbelser på at forbedre standarderne for kontrol og håndhævelse samt indføre foranstaltninger, der kan tilskynde til dataudveksling.
- c) En løsningsmodel, hvor der benyttes lovtiltag, vil bygge på to komponenter.
 - For at opfylde det særlige mål om at forbedre køretøjers trafikikkerhed består den første komponent i at højne EU's minimumsstandarder for periodisk teknisk kontrol (PTI) og uvarslede syn ved vejsiden (RSI) og fastlægge obligatoriske standarder. Dette er afgørende for at undgå, at huller i systemet mindsker effektiviteten af håndhævelsen af den tekniske kontrol som helhed.
 - For at opfylde det særlige mål om, at data, som er nødvendige for at foretage teknisk kontrol, og resultaterne af kontrollen skal stå til rådighed, vil en anden komponent af ordningen, i en anden fase, omfatte en eventuel oprettelse af et EU-harmoniseret dataudvekslingssystem, som forbinder de eksisterende databaser med henblik på at effektivisere gennemførelsen af EU's køretøjssikkerhedspakke.

I flere medlemsstater foretager et stort antal private godkendte synsvirksomheder teknisk kontrol. For at sikre en sammenhængende tilgang bør lovgivningen fastlægge visse fælles procedurer såsom mindstekrav til frister og arten af de indsendte oplysninger.

Konsekvensanalysen har imidlertid vist det fordelagtige i at kombinere bløde reguleringstiltag med lovtiltag. Derfor er konsekvensanalysens oprindelige bløde reguleringstiltag integreret i lovtjekterne.

3. JURIDISKE ASPEKTER AF FORSLAGET

- Resumé af forslaget

Lette erhvervskøretøjer og påhængskøretøjer dertil vil også kunne synes ved vejsiden, fordi den generelle nedgang i antallet af trafikdræbte ikke kan konstateres hos denne gruppe

køretøjer. Andre lette erhvervskøretøjer som f.eks. taxier eller ambulancer, der allerede er underlagt teknisk kontrol hvert år, må ikke være den vigtigste målgruppe for syn ved vejsiden i betragtning af, at antallet af trafikdræbte er lavest for denne gruppe køretøjer.

For at fordele medlemsstaternes syn ved vejsiden bedre, skal en procentdel af antallet af registrerede erhvervskøretøjer inspiceres hvert år. Den påtænkte procentsats vil samlet set ikke overstige antallet af tekniske kontroller, der allerede udføres i Unionen.

Køretøjerne udvælges ud fra operatørernes risikoprofil og målrettes mod højrisikovirksomheder for at begrænse den byrde, der pålægges de operatører, der vedligeholder deres køretøjer på en forsvarlig måde. Med de gældende bestemmelser efter direktiv 2000/30/EF, og som vist i Kommissionens rapport om gennemførelsen⁸ standses et stort antal køretøjer i forbindelse med syn ved vejsiden, uden at der afsløres defekter. Det fremgik af konsekvensanalysen, at med en risikobaseret tilgang til syn ved vejsiden kunne syn af ca. 2,3 mio. velvedligeholdte køretøjer undgås, hvilket potentielt kunne spare transportoperatørerne for udgifter på 80,4 mio. EUR. Virksomhedens risikoprofil skal være baseret på resultaterne af tidligere tekniske kontroller og syn ved vejsiden svarende til det system, der er indført ved direktiv 2006/22/EF⁹ vedrørende håndhævelse af køre- og hviletidsbestemmelser.

Mere grundige syn ved vejsiden med prøvningsudstyr skal foretages enten af mobile synsenheder eller synsvirksomheder i umiddelbar nærhed. Fastgørelse af last bør indgå i synet ved vejsiden. Konstaterede mangler skal vurderes efter harmoniserede bestemmelser, der står i forhold til den risiko, de indebærer.

Inspektører, der foretager syn ved vejsiden, skal mindst besidde samme viden og færdigheder som de inspektører, der foretager teknisk kontrol.

Samarbejdet mellem medlemsstaternes kontrolmyndigheder bør fremmes yderligere med samordnede kontrolforanstaltninger, fælles uddannelsesinitiativer, elektronisk udveksling af oplysninger og udveksling af oplysninger og erfaringer. Medlemsstaterne samarbejder tæt og tilrettelægger regelmæssigt samordnede kontrolaktiviteter, hvor hver medlemsstat på eget område fokuserer på det udvalgte mål for den samordnede aktivitet såsom dækttilstand eller fastgørelse af lasten.

Samarbejde og udveksling af oplysninger mellem medlemsstaterne og med Kommissionen gennemføres mere effektivt gennem udpegede kontaktpunkter i medlemsstaterne.

Rapporteringen til Kommissionen foretages med standardiseret rapportering.

Kommissionen skal have beføjelse til at tilpasse bilagene til den tekniske udvikling med delegerede retsakter og ajourføre certifikater og rapporteringsskemaer i tæt samarbejde med medlemsstaterne via gennemførelsesretsakter og herunder bl.a. alternative kontrolmetoder, som stadig er under udvikling, baseret på moderne emissionsefterbehandlingssystemer til kontrol af, om køretøjernes NOx- og partikelemissioner overholder reglerne.

- Retsgrundlag

⁸ KOM(2010) 754.

⁹ EUT L 102 af 11.4.2006, s. 35.

Retsgrundlaget for forslaget er artikel 91 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

- Nærhedsprincippet

Nærhedsprincippet finder anvendelse, for så vidt som forslaget ikke hører ind under EU's enekompetence.

Målene i forslaget kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne af følgende årsag: De tekniske krav til syn ved vejsiden er fastsat på et minimumsniveau på EU-plan, og medlemsstaternes gennemførelse heraf har ført til stor uensartethed i kravene i hele Unionen, med negative virkninger for både færdselssikkerheden og for det indre marked.

Derfor opfylder forslaget nærhedsprincippet.

- Proportionalitetsprincippet

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet af følgende årsager.

Som det fremgår af konsekvensanalysen, er forslaget i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, fordi det ikke går ud over, hvad der er nødvendigt for at nå målene vedrørende forbedring af færdselssikkerhed og miljøbeskyttelse; kvaliteten forbedres, og synet ved vejsiden styrkes, og der skabes passende rammer for en uhindret informationsstrøm.

- Valg af instrument

Foreslået reguleringsmiddel: forordning.

Anvendelsen af en forordning anses for hensigtsmæssig med hensyn til at skabe den fornødne sikkerhed for overholdelse, samtidig med at den ikke kræver gennemførelse i medlemsstaternes lovgivning.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Forslaget har ingen virkninger for Unionens budget.

5. FAKULTATIVE ELEMENTER [OM NØDVENDIGT]

- Ophævelse af gældende lovgivning

Vedtagelse af forslaget vil indebære ophævelse af eksisterende lovgivning.

- Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde

Den foreslåede retsakt er af relevans for EØS og bør derfor omfatte hele Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område, og om ophævelse af direktiv 2000/30/EF

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —
under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91,
under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,
efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,
under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹,
under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²,
efter den almindelige lovgivningsprocedure og
ud fra følgende betragtninger:

- (1) Kommissionen fremsatte i sin hvidbog af 28. marts 2011 "En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem"³ en "nul-vision", dvs. et mål om, at Unionen frem til 2050 så godt som eliminerer dødsulykker i vejtrafikken. Køretøjsteknologi forventes at yde et stort bidrag til at forbedre vejtransportens sikkerhedsniveau med henblik på at opfylde dette mål.
- (2) Kommissionen foreslog i sin meddelelse om "På vej mod et europæisk trafiksikkerhedsområde: politiske retningslinjer for trafiksikkerheden for 2011-2020"⁴ at halvere antallet af trafikdræbte i Unionen inden udgangen af 2020 i forhold til 2010. Med henblik på at opfylde målet fastlagde Kommissionen syv strategiske mål, herunder en indsats for at gøre køretøjer mere sikre, en strategi for at mindske antallet af personskader og forbedre sikkerheden for bløde trafikanter, navnlig motorcyklister.

¹ EUT C ... af ..., s.

² EUT C [...] af [...], s. [...].

³ KOM(2011) 144 endelig.

⁴ KOM(2010) 389 endelig.

- (3) Teknisk kontrol indgår i en bredere ordning, som skal sikre, at køretøjerne holdes i en sikker og miljømæssigt acceptabel tilstand, så længe de benyttes. Denne ordning bør omfatte periodisk teknisk kontrol af alle køretøjer og syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer samt bestemmelser om en procedure til registrering af køretøjer for at sikre, at køretøjer, der udgør en umiddelbar risiko for færdselssikkerheden, ikke anvendes på veje.
- (4) En række tekniske standarder og krav til køretøjers sikkerhed er vedtaget i Unionen. Det er dog nødvendigt gennem en ordning med uvarslede syn ved vejsiden at sikre, at køretøjer, efter de er bragt på markedet, opfylder sikkerhedsstandarderne i hele deres levetid.
- (5) Syn ved vejsiden, som fastlagt ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/30/EF af 6. juni 2000 om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Fællesskabets område⁵, er afgørende for, at erhvervskøretøjers trafiksikkerhed holdes på et højt niveau i hele deres anvendelsesperiode. Sådanne syn bidrager ikke alene til at øge færdselssikkerheden og nedbringe køretøjers emissioner, men modvirker ligeledes illoyal konkurrence på vejtransportområdet, som opstår ved, at medlemsstaternes inspektionsniveauer er uensartede.
- (6) Syn ved vejsiden bør gennemføres via et risikoklassificeringssystem. Medlemsstaterne kan bruge det system, der er indført i henhold til artikel 9 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF fra af 15. marts 2006 om minimumsbetingelser for gennemførelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed og om ophævelse af Rådets direktiv 88/599/EØF⁶.
- (7) Denne forordning bør anvendes for erhvervskøretøjer med en konstruktivt bestemt maksimalhastighed på over 25 km/h i de klasser, der er defineret i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer⁷. Den bør dog ikke hindre medlemsstaterne i at udføre syn ved vejsiden af køretøjer, der ikke er omfattet af denne forordning, eller kontrollere andre aspekter i relation til vejtransport, især vedrørende køre- og hviletid eller transport af farligt gods.
- (8) Rapporter om gennemførelsen af direktiv 2000/30/EF⁸ illustrerer tydeligt betydningen af syn ved vejsiden. I perioden 2007-2008 er næsten 300 000 køretøjer i hele Unionen i forbindelse med syn ved vejsiden rapporteret at være i en så dårlig tilstand, at de fik udstedt et køreforbud. Disse rapporter viser også meget betydelige forskelle mellem medlemsstaternes synsresultater. I perioden 2007-2008 varierede de procentvise forskelle for visse manglers vedkommende fra 0,6 % til 41,4 % mellem nabolande. Endelig understreges de betydelige forskelle i antallet af udførte syn ved vejsiden mellem medlemsstaterne i disse rapporter. For at nå frem til en mere afbalanceret

⁵ EFT L 203 af 10.8.2000, s. 1.

⁶ EUT L 102 af 11.4.2006, s. 35.

⁷ EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1.

⁸ KOM(2010) 754 endelig.

tilgang bør medlemsstaterne forpligte sig til at udføre et mindste antal syn, der står i forhold til antallet af registrerede erhvervskøretøjer på deres område.

- (9) Varevogne og påhængskøretøjer dertil anvendes oftere i forbindelse med vejtransport. Disse køretøjer er ikke omfattet af visse krav, såsom kravene til erhvervschaufførers uddannelse eller montering af hastighedsbegrænsende anordninger, hvilket fører til, at sådanne køretøjer er impliceret i et relativt stort antal færdselsulykker. Varevogne og påhængskøretøjer dertil bør derfor inddrages i anvendelsesområdet for syn ved vejsiden.
- (10) For at undgå unødvendige administrative byrder og omkostninger og effektivisere synsaktiviteterne bør man fortrinsvis udvælge køretøjer, som benyttes af operatører, der ikke overholder færdselssikkerheds- og miljømæssige standarder, hvorimod køretøjer, som benyttes af ansvarlige og sikkerhedsbevidste operatører, og som vedligeholdes korrekt, bør belønnes med mindre hyppige syn.
- (11) Trafiksikkerhedsrelaterede syn ved vejsiden bør omfatte indledende og om fornødent mere detaljerede syn. De bør i begge tilfælde omfatte alle køretøjernes relevante dele og systemer. For at opnå en mere harmoniseret kontrol af alle de mulige kontrolpunkter, bør der indføres kontrolmetoder og eksempler på defekter og på, hvordan de vurderes i forhold til deres alvor.
- (12) Rapporter om syn ved vejsiden udarbejdes elektronisk i en række medlemsstater. I sådanne tilfælde bør en udskrift af synsrapporten udleveres til føreren. Alle data og oplysninger, der indsamles i forbindelse med syn ved vejsiden, bør overføres til en fælles database i medlemsstaten, for at dataene lettere kan behandles, og oplysninger kan overføres uden yderligere administrative byrder.
- (13) Ved at anvende mobile synsenheder mindskes forsinkelser og omkostninger for operatørerne, idet mere detaljerede syn kan foretages direkte ved vejen. Under visse omstændigheder kan synsvirksomheder også benyttes til at foretage et mere detaljeret syn.
- (14) Personale, der udfører mere detaljerede syn ved vejsiden, bør have mindst samme kvalifikationer og opfylde de samme krav som personale, der foretager teknisk kontrol i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. XX/XX/XX af [dato] om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF⁹.
- (15) Samarbejde og udveksling af bedste praksis mellem medlemsstaterne er afgørende for at opnå et mere harmoniseret system for syn ved vejsiden i hele Unionen. Derfor bør medlemsstaterne arbejde tættere sammen; også i forbindelse med operationelle aktiviteter. Dette samarbejde bør også omfatte jævnlige samordnede syn ved vejsiden.
- (16) For at sikre en effektiv informationsudveksling mellem medlemsstaterne bør et enkelt organ i hver medlemsstat fungere som kontaktpunkt for andre relevante kompetente myndigheder. Dette organ bør også udarbejde relevante statistikker. Medlemsstaterne

⁹ EUT L [XXX].

bør også anvende en sammenhængende national håndhævelsesstrategi på deres område og kan udpege et enkelt organ, der skal koordinere gennemførelsen. De kompetente myndigheder i hver medlemsstat bør fastlægge procedurer med bestemmelser om tidsfrister og indhold af de oplysninger, der skal fremsendes.

- (17) Af hensyn til overvågningen af ordningen for syn ved vejsiden i Unionen bør medlemsstaterne hvert andet år meddele Kommissionen resultaterne af de foretagne syn ved vejsiden. Kommissionen bør rapportere til Europa-Parlamentet om de indsamlede data.
- (18) Medlemsstaterne bør fastsætte regler om sanktioner for overtrædelse af denne forordnings bestemmelser og sikre, at de gennemføres. Sanktionerne bør være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen, have en afskrækkende virkning og må ikke medføre forskelsbehandling.
- (19) For at supplere denne forordning med nærmere tekniske bestemmelser bør beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde tillægges Kommissionen med henblik på i relevante tilfælde at tage hensyn til udviklingen inden for lovgivningen om EF-typegodkendelse i relation til køretøjsklasser og behovet for at tilpasse bilagene til den tekniske udvikling. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig fremsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.
- (20) For at sikre ensartede betingelser for anvendelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. Gennemførelsesbeføjelserne bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser¹⁰.
- (21) Målet for denne forordning, nemlig at fastsætte fælles mindstekrav og harmoniserede regler om gennemførelsen af syn ved vejsiden af køretøjer, der kører på Unionens område, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor bedre gennemføres på EU-plan; Unionen kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går forordningen ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.
- (22) Denne forordning respekterer de grundlæggende rettigheder og overholder de principper, som anerkendes i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder, og som er omhandlet i artikel 6 i traktaten om Den Europæiske Union.
- (23) Denne forordning udvider anvendelsesområdet for direktiv 2000/30/EF og ajourfører de tekniske krav heri. Dette direktiv bør derfor ophæves. Desuden integrerer denne

¹⁰ EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13.

forordning bestemmelserne i Kommissionens henstilling 2010/397/EU af 5. juli 2010 om risikovurdering af fejl og mangler, der konstateres under syn ved vejsiden (af erhvervskøretøjer) i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/30/EF¹¹ –

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

KAPITEL I

GENSTAND, DEFINITIONER OG ANVENDELSESOMRÅDE

Artikel 1 **Genstand**

Ved denne forordning indføres en ordning for syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på medlemsstaternes område.

Artikel 2 **Anvendelsesområde**

1. Denne forordning finder anvendelse på erhvervskøretøjer med en konstruktiv bestemt maksimalhastighed på over 25 km/h af følgende klasser som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF:
 - motorkøretøjer til personbefordring med mere end otte siddepladser foruden førerens plads – køretøjsklasse M2 og M3
 - motorkøretøjer med mindst fire hjul, der normalt anvendes til vejgodstransport, med en tilladt totalvægt på højst 3 500 kg – køretøjsklasse N1
 - motorkøretøjer til godstransport med en tilladt totalvægt på over 3 500 kg – køretøjsklasse N2 og N3
 - påhængsvogne og sættevogne med en tilladt totalvægt på højst 3 500 kg – køretøjsklasse O1 og O2
 - påhængsvogne og sættevogne med en tilladt totalvægt på over 3 500 kg – køretøjsklasse O3 og O4.
2. Denne forordning berører ikke medlemsstaternes ret til at foretage syn ved vejsiden af køretøjer, der ikke er omfattet af denne forordning.

¹¹ EUT L 173 af 8.7.2010, s. 97.

Artikel 3
Definitioner

I denne forordning forstås ved:

- 1) "køretøj": ethvert motorkøretøj, som ikke kører på skinner, eller påhængskøretøjer eller sættevogne dertil
- 2) "motorkøretøj": ethvert selvkørende motorkøretøj på hjul med en konstruktivt bestemt maksimalhastighed på over 25 km/h
- 3) "påhængskøretøj": et køretøj på hjul, der ikke er selvkørende, men som er konstrueret og fremstillet til at blive trukket af et motorkøretøj
- 4) "sættevogn": ethvert påhængskøretøj, der er konstrueret til at blive koblet til et motorkøretøj, således at påhængskøretøjet delvis hviler på motorkøretøjet, og en betydelig del af dets egenvægt og vægten af dets ladning bæres af motorkøretøjet
- 5) "last": alle genstande, der er placeres i eller på et køretøj og ikke er permanent fastgjort til køretøjet, herunder genstande i lastbærende enheder som f.eks. veksellad eller containere på køretøjer
- 6) "erhvervskøretøj": et motorkøretøj eller påhængskøretøj dertil, som er bestemt til godstransport eller passagerbefordring i erhvervsmæssigt øjemed
- 7) "køretøj, der er registreret i en medlemsstat": et køretøj, der er registreret eller taget i brug i en medlemsstat
- 8) "indehaver af en registreringsattest": den person, i hvis navn køretøjet er registreret
- 9) "syn ved vejsiden": et uvarslet syn ved vejsiden, som gennemføres af myndighederne eller under disses direkte tilsyn, af erhvervskøretøjer, som kører på veje, der er åbne for offentlig trafik, på en medlemsstats område
- 10) "teknisk kontrol" (syn): kontrol af, at et køretøjs dele og komponenter er i overensstemmelse med sikkerheds- og miljømæssige karakteristika på tidspunktet for godkendelse, første registrering, første ibrugtagning eller ved eftermontering
- 11) "kompetent myndighed": en myndighed eller et offentligt organ, der er ansvarlig for forvaltningen af det nationale system for syn ved vejsiden
- 12) "inspektør": en person, der er godkendt af en medlemsstat til at foretage syn ved vejsiden
- 13) "mangler": tekniske defekter og anden manglende overensstemmelse, der er konstateret under et syn ved vejsiden
- 14) "samordnet syn ved vejsiden": et syn ved vejsiden, der gennemføres samtidig af to eller flere medlemsstater.

KAPITEL II

SYN VED VEJSIDEN OG GENERELLE FORPLIGTELSER

Artikel 4

Syn ved vejsiden

Syn ved vejsiden skal omfatte et indledende syn ved vejsiden, jf. artikel 9, og mere detaljerede syn ved vejsiden, jf. artikel 10, stk. 1.

Artikel 5

Procentdel af køretøjer, der skal inspiceres

Hver medlemsstat skal hvert kalenderår foretage et samlet antal indledende syn ved vejsiden, svarende til mindst 5 % af det samlede antal køretøjer, jf. artikel 3, stk. 1, som er registreret på dens område.

Artikel 6

Risikoklassificeringssystem til brug for syn ved vejsiden

1. På nationalt niveau indføres et risikoklassificeringssystem til brug for syn ved vejsiden, og det skal bygge på antallet og alvorligheden af konstaterede mangler på køretøjer, der benyttes af individuelle virksomheder. Risikoklassificeringssystemet forvaltes af medlemsstatens kompetente myndighed.
2. En risikoprofil skal tillægges hver virksomhed, der er identificeret i risikoklassificeringssystemet til brug for syn ved vejsiden, efter kriterierne i bilag I.

Virksomheder klassificeres efter følgende risikoprofil:

- høj risiko
 - mellem risiko
 - lav risiko.
3. Med henblik på at gennemføre risikoklassificeringssystemet til brug for syn ved vejsiden kan medlemsstaterne anvende det risikoklassificeringssystem, der er indført i henhold til artikel 9 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF.

Artikel 7
Forpligtelser

1. Førere af køretøjer, der er registreret i en medlemsstat, skal opbevare en synsrapport svarende til det seneste syn og rapporten om det seneste syn ved vejsiden om bord på køretøjet, hvis de foreligger.
2. Føreren af et køretøj, der underkastes et syn ved vejsiden, skal samarbejde med inspektørerne og give adgang til køretøjet og dets dele med henblik på synet.
3. Det er op til den enkelte virksomhed at sikre, at køretøjer, som de benytter, til stadighed opfylder de tekniske forskrifter.

Artikel 8
Inspektører

1. Inspektørerne skal afholde sig fra enhver forskelsbehandling på grund af førerens nationalitet, eller køretøjets registrerings- eller ibrugtagningsland, når de udvælger køretøjer til syn ved vejsiden og foretager synet.
2. En inspektør, der har foretaget en teknisk kontrol af et køretøj, må ikke efterfølgende deltage i gennemførelsen af et syn ved vejsiden af samme køretøj.
3. Inspektøren skal være upartisk og fri for eventuelle interessekonflikter, navnlig hvad angår økonomiske, personlige og familiemæssige forbindelser til det pågældende køretøjs fører, operatør eller indehaver af registreringsattesten.
4. Inspektørerne må på ingen måde aflønnes efter antal eller resultater af foretagne syn ved vejsiden.

KAPITEL III

Synsprocedurer

Artikel 9

Udvælgelse af køretøjer til indledende syn ved vejsiden

Ved udvælgelsen af køretøjer med henblik på syn ved vejsiden skal inspektørerne fortrinsvis udvælge køretøjer, der drives af virksomheder med en høj risikoprofil som nævnt i artikel 6, stk. 2. Andre køretøjer kan udvælges med henblik på syn ved mistanke om, at køretøjet udgør en risiko for færdselssikkerheden.

Artikel 10

Syn ved vejsiden – indhold og metoder

1. Køretøjer, som udvælges til syn ved vejsiden i henhold til artikel 9, skal underkastes et indledende syn ved vejsiden.

Ved hvert indledende syn ved vejsiden af et køretøj skal inspektøren:

- a) kontrollere synsrapporten og rapporten om syn ved vejsiden, der i overensstemmelse med artikel 7, stk. 1 skal opbevares om bord, hvis de foreligger
- b) foretage en visuel vurdering af tilstanden af køretøjet og dets last.

Hvis en eller flere mangler er nævnt i den foregående rapport om syn ved vejsiden, skal inspektøren kontrollere, om den eller de pågældende mangler er blevet udbedret.

2. På grundlag af resultatet af det indledende syn beslutter inspektøren, om køretøjet eller påhængskøretøjet dertil skal underkastes et mere detaljeret syn ved vejsiden.

Et mere detaljeret syn ved vejsiden skal mindst omfatte følgende områder:

- bremseudstyr
- styreapparat
- aksler, hjul, dæk og ophæng
- gener.

Kontrollen af hvert af disse områder skal dække et eller flere af eller alle de punkter, som er opført i bilag II, og som er relevant for disse områder.

Desuden kan inspektøren kontrollere andre områder, som er opført i bilag II, punkt 1, og som dækker et eller flere af eller alle de punkter, der er anført i dette bilag.

Hvis det fremgår af synsrapporten eller rapporten om syn ved vejsiden, at der er foretaget en kontrol af et af punkterne i bilag II i løbet af den foregående måned, skal inspektøren ikke kontrollere dette punkt, medmindre dette er berettiget på grund af en åbenbar mangel.

4. Når inspektøren foretager syn ved vejsiden, skal vedkommende anvende metoderne i bilag II.
5. Mere detaljerede syn ved vejsiden må kun foretages af inspektører, der opfylder mindstekravene vedrørende kompetence- og uddannelseskraft, der er fastsat i artikel 12 i og bilag VI til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. XXX/XXX af [dato] om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil.

Artikel 11 **Synsfaciliteter**

1. Et mere detaljeret syn ved vejsiden skal foretages af en mobil synsenhed, eller i en synsvirksomhed som omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. XXX/XXX i af [dato] om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil.

2. Foretages synet i en synsvirksomhed, må det indledende syn ved vejsiden ikke finde sted mere end 10 km fra denne virksomhed.
3. Mobile synsenheder skal råde over udstyr, som egner sig til at foretage et syn ved vejsiden, herunder mindst det udstyr, som er nødvendigt til at bedømme tilstanden af køretøjets bremses, styreapparat, ophæng og emissioner.

Artikel 12

Vurdering af mangler

1. For hvert punkt, der skal kontrolleres, anvender inspektøren listen over mulige mangler og deres alvorsgrad som fastsat i bilag III.
2. Når inspektøren foretager et syn ved vejsiden, skal vedkommende tillægge hver påvist mangel en alvorsgrad og klassificere den i en af følgende grupper:
 - mindre mangler, som ikke har væsentlig indflydelse på køretøjets sikkerhed, og andre mindre uoverensstemmelser
 - væsentlige mangler, som kan påvirke køretøjets sikkerhed eller udsætte andre trafikanter for risiko, og andre mere alvorlige uoverensstemmelser
 - farlige mangler, som udgør en direkte og umiddelbar risiko for trafiksikkerheden og er af en sådan karakter, at køretøjet ikke under nogen omstændigheder må benyttes på vejnettet.
3. Et køretøj med mangler i mere end en gruppe af mangler, jf. stk. 2, klassificeres i den gruppe, der svarer til den alvorligste mangel. Et køretøj med adskillige mangler i samme gruppe skal klassificeres i den næstfølgende, alvorligere gruppe, hvis den kombinerede virkning af disse mangler resulterer i en højere risiko for færdselssikkerheden.

Artikel 13

Særlige regler for kontrol af fastgørelse af lasten

Inspektøren kan kontrollere fastgørelsen af et køretøjs last i overensstemmelse med bilag IV. De opfølgende procedurer, der er nævnt i artikel 14, finder også anvendelse ved væsentlige eller farlige mangler med hensyn til fastgørelse af lasten.

Artikel 14

Opfølgende procedurer ved væsentlige eller farlige mangler

1. Væsentlige mangler, der afsløres ved et indledende eller et mere detaljeret syn, skal udbedres omgående og i nærheden af synsstedet.
2. Hvis køretøjet er registreret i den medlemsstat, hvor synet ved vejsiden er foretaget, kan inspektøren beslutte, at køretøjet skal underkastes en teknisk kontrol inden en

frist, som fastsættes af inspektøren. Er køretøjet registreret i en anden medlemsstat, kan inspektøren anmode denne medlemsstats kompetente myndighed om at foretage en ny teknisk kontrol af køretøjet efter proceduren i artikel 18, stk. 3.

3. Inspektøren må ikke godkende, at et køretøj, der ifølge klassifikationen har farlige mangler, kører videre, førend disse mangler er udbedret på synsstedet. Inspektøren kan tillade et sådant køretøj at køre videre for at nå frem til det nærmeste værksted, hvor disse mangler kan udbedres, på den betingelse, at de farlige mangler er udbedret på en sådan måde, at det kan nå frem til dette værksted, og at der ikke er nogen umiddelbar risiko for personer i køretøjet eller andre trafikanter.

Inspektøren kan tillade, at et køretøj, der ifølge klassifikationen har farlige mangler, bringes direkte til det nærmeste sted, hvor køretøjet kan repareres eller beslaglægges.

Artikel 15

Gebyr i forbindelse med syn

Er der efter et mere detaljeret syn konstateret væsentlige eller farlige mangler, kan medlemsstaterne opkræve et gebyr. Gebyrets størrelse skal være rimeligt og må ikke overstige de gebyrer, der opkræves for en teknisk kontrol af samme type køretøj.

Artikel 16

Synsrapport og database over syn ved vejsiden

1. Ved afslutningen af et mere detaljeret syn udarbejder inspektøren en rapport i overensstemmelse med bilag V. Køretøjets fører skal have udleveret en kopi af synsrapporten eller, hvis rapporten udarbejdes elektronisk, en udskrift af rapporten.
2. Inspektøren meddeler den kompetente myndighed resultaterne af de mere detaljerede syn ved vejsiden inden for en rimelig frist efter disse syn. Den kompetente myndighed skal opbevare disse oplysninger i 36 måneder fra modtagelsesdatoen.
3. Resultaterne af synet ved vejsiden skal meddeles til køretøjets registreringsmyndighed.

KAPITEL IV

SAMARBEJDE OG UDVEKSLING AF OPLYSNINGER

Artikel 17

Udpegning af et kontaktpunkt

- 1 Medlemsstaterne udpeger et kontaktpunkt, som skal:
 - sikre samordning med kontaktpunkter, som er udpeget af andre medlemsstater, med hensyn til aktioner, der gennemføres i henhold til artikel 18

- sende de oplysninger, der er omhandlet i artikel 20, til Kommissionen
 - være ansvarlig for at udveksle oplysninger med og bistå andre medlemsstaters kompetente myndigheder.
2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen navne og kontaktoplysninger på deres nationale kontaktpunkt senest [*et år efter denne forordnings ikrafttræden*] og underretter den omgående om enhver ændring heraf. Kommissionen udarbejder en liste over alle de nationale kontaktpunkter og sender den til medlemsstaterne.

Artikel 18

Samarbejde mellem medlemsstaterne

1. Konstateres der væsentlige eller farlige mangler og navnlig mangler, der resulterer i et forbud mod at anvende køretøjet, i et køretøj, som ikke er registreret i den medlemsstat, hvor synet finder sted, underretter kontaktpunktet registreringsmedlemsstatens kompetente myndighed om synsresultaterne. Disse oplysninger skal omfatte punkterne i rapporten om synet ved vejsiden som fastsat i bilag VI. Kommissionen vedtager gennemførelsesbestemmelser vedrørende procedurerne for underretning af registreringsmedlemsstatens kompetente myndighed om køretøjer med væsentlige eller farlige mangler efter den procedure, der er nævnt i artikel 23, stk. 2.
2. Konstateres der væsentlige eller farlige mangler i et køretøj, kan kontaktpunktet i den medlemsstat, hvor køretøjet er blevet synet, anmode registreringsmedlemsstatens kompetente myndighed om at træffe passende opfølgingsforanstaltninger, f.eks. indkalde køretøjet til en ny teknisk kontrol, jf. artikel 14.

Registreringsmedlemsstatens kompetente myndighed oplyser den medlemsstat, hvor køretøjet er blevet synet, om sine opfølgende foranstaltninger.

Artikel 19

Samordnede syn ved vejsiden

Medlemsstaterne foretager mindst seks gange om året samordnede syn ved vejsiden. Medlemsstaterne kan kombinere disse aktiviteter med aktiviteter, der er fastsat i artikel 5 i direktiv 2006/22/EF.

Artikel 20

Meddelelse af oplysninger til Kommissionen

1. Hvert andet år inden den 31. marts meddeler medlemsstaterne elektronisk Kommissionen de indsamlede data om kontrollerede køretøjer for de to foregående kalenderår. Disse data skal angive:
- a) antal synede køretøjer
 - b) kategorier af synede køretøjer i overensstemmelse med bilag V, punkt 6

- c) den medlemsstat, hvor køretøjet er registreret
- d) de kontrollerede punkter og afslørede mangler i overensstemmelse med bilag V, punkt 8.

Den første rapport skal omfatte den toårsperiode, der begynder den 1. januar [år].

2. Kommissionen vedtager nærmere bestemmelser om meddelelsen, jf. stk. 1, i overensstemmelse med den undersøgelsesprocedure, der er nævnt i artikel 22, stk. 2. Indtil sådanne bestemmelser er fastsat, anvendes standardformularen i bilag VI.

Kommissionen aflægger rapport til Europa-Parlamentet om de indsamlede data.

KAPITEL V

BESTEMMELSER OM DELEGEREDE BEFØJELSER OG GENNEMFØRELSESBEFØJELSER

Artikel 21

Delegerede retsakter

Kommissionen skal have beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i henhold til artikel 22 med henblik på:

- at ajourføre artikel 2, stk. 1, for at tage hensyn til ændringer mht. køretøjsklasser som følge af ændringer i den lovgivning, der er omhandlet i denne artikel
- at tilpasse bilagene i lyset af den tekniske udvikling eller for at tage højde for ændringer i international lovgivning eller EU-lovgivningen.

Artikel 22

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter på de i denne artikel anførte betingelser.
2. De delegerede beføjelser i artikel 21 tillægges Kommissionen i en ubegrænset periode fra [datoen for denne forordnings ikrafttrædelse].
3. Den i artikel 21 omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Afgørelsen får virkning fra dagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller fra en senere dato, der fastsættes nærmere i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

4. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
5. En delegeret retsakt, vedtaget i henhold til artikel 21, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Artikel 23

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af et udvalg. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011. Når udvalgets udtalelse indhentes efter en skriftlig procedure, afsluttes proceduren uden noget resultat, hvis formanden for udvalget træffer beslutning herom, eller et simpelt flertal af udvalgsmedlemmerne anmoder herom, inden for tidsfristen for afgivelse af udtalelsen.

KAPITEL VI

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 24

Sanktioner

1. Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af denne forordning og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre gennemførelsen heraf. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen, have en afskrækkende virkning og må ikke medføre forskelsbehandling.
2. Bestemmelserne, der er fastsat i henhold til stk. 1, skal omfatte sanktioner i det tilfælde, at føreren eller operatøren ikke samarbejder med inspektøren eller ikke udbedrer mangler, der er konstateret i forbindelse med synet.
3. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen disse bestemmelser senest *[et år efter den dag, fra hvilken denne forordning finder anvendelse]* og giver straks Kommissionen meddelelse om eventuelle senere ændringer af disse.

Artikel 25

Ophævelse

Direktiv 2000/30/EF ophæves med virkning fra *[den dag, fra hvilken denne forordning finder anvendelse]*.

Artikel 26
Ikrafttrædelse og anvendelse

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den anvendes fra den [12 måneder efter ikrafttrædelsen].

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 13.7.2012
COM(2012) 382 final

BILAG

til

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

**om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område, og om
ophævelse af direktiv 2000/30/EF**

BILAG

til

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område, og om ophævelse af direktiv 2000/30/EF

BILAG I

RISIKOKLASSIFICERINGSSYSTEMETS PUNKTER

Risikoklassificeringssystemet skal danne grundlag for en målrettet udvælgelse af køretøjer, der drives af virksomheder, der klarer sig dårligt med hensyn til at overholde krav til køretøjets vedligeholdelse og trafikikkerhed. Det skal tage hensyn til resultaterne fra både periodisk teknisk kontrol og syn ved vejsiden.

Risikoklassificeringssystemet skal inddrage følgende parametre med henblik på at fastsætte virksomhedens risikoklassificering:

- Antal mangler
- Manglernes alvor
- Antallet af inspektioner eller kontroller
- Tidsfaktor

1. Manglerne vægtes i henhold til deres alvor ved at anvende følgende faktorer:

- Farlig mangel = 40
- Væsentlig mangel = 10
- Mindre mangel = 1

2. Udviklingen i en virksomheds (et køretøjs) situation afspejles ved at vægte "ældre" synsresultater (mangler) lavere end "nyere" ved at anvende følgende faktorer:

- År 1 = sidste 12 måneder = faktor 3
- År 2 = 13. – 24. måned = faktor 2
- År 3 = 24. – 36. måned = faktor 1

Dette gælder kun ved beregningen af den samlede risikoklassificering.

3. Risikoklassificeringen beregnes ved hjælp af følgende formler:

a) Formlen for den overordnede risikoklassificering

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

hvor:

RR = risikoklassificeringens samlede pointsum

I = samlet antal defekter 1., 2. og 3. år

D_{Y1} = (#DDx 40) + (#MaD x 10) + (#MiD x 1) i 1. år

#... = antal

DD = farlige mangler

MaD = væsentlige mangler

MiD = mindre mangler

C = Kontrol (inspektioner eller prøvninger) i 1., 2. og 3. år

b) Formlen for den årlige risikoklassificering

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

hvor:

AR = årlig risikoscore

#... = antal

DD = farlige mangler

MaD = væsentlige mangler

MiD = mindre mangler

C = Kontrol (inspektion eller prøvning)

Den årlige risiko anvendes til at vurdere udviklingen i en virksomhed i årenes løb.

Klassificeringen af virksomheder (køretøjer) ud fra den samlede risikoklassificering skal foretages på en sådan måde, at de pågældende virksomheder (køretøjer) fordeles på følgende måde:

- < 30 % Lav risiko
- 30 % - 80 % Mellem risiko
- > 80 % Høj risiko.

BILAG II
KONTROLLENS OMFANG
INDHOLDSFORTEGNELSE

1. INSPEKTIONSOMRÅDER

- 1) Identifikation af køretøjet
- 2) Bremsedstyr
- 3) Styreapparat
- 4) Udsyn
- 5) Lygteudstyr og dele af det elektriske system
- 6) Aksler, hjul, dæk og affjedring
- 7) Chassis og dele fastgjort til chassis
- 8) Forskelligt udstyr
- 9) Gener

2. INSPEKTIONSKRAV

Punkter, der kun kan kontrolleres ved hjælp af udstyr, er mærket med (E).

Punkter, der kun kan kontrolleres i en vis udstrækning uden anvendelse af udstyr, er mærket med +(E).

Hvis en inspektionsmetode angives som »visuel«, betyder det, at inspektøren foruden at se på punkterne i givet fald også skal afprøve dem, vurdere støj eller anvende andre passende inspektionsmetoder uden anvendelse af måleudstyr.

Syn ved vejsiden kan omfatte punkter og gøre brug af de metoder, der er anført i tabel 1

Tabel 1

Punkt	Metode	Mangler
0. IDENTIFIKATION AF KØRETØJET		
0.1. Nummerplader (hvis påbudt i henhold til kravene ⁽¹⁾)	Visuel inspektion.	a) Nummerplade(r) mangler eller er så utilstrækkeligt fastgjort, at den/de kan forventes at falde af. b) Påskrift mangler eller er ulæselig. c) Ikke i overensstemmelse med køretøjets registreringspapirer.

Punkt	Metode	Mangler
0.2. Køretøjets stel-/serienummer	Visuel inspektion.	a) Mangler eller forefindes ikke. b) Ufuldstændigt eller ulæseligt. c) Ikke i overensstemmelse med køretøjets registreringspapirer.
1. BREMSEUDSTYR		
1.1. Mekanisk tilstand og virkemåde		
1.1.1. Pedalaksel til driftsbremse	Visuel inspektion af komponenterne under aktivering af bremseapparatet. Bemærk: Køretøjer udstyret med bremsekraftforstærker bør inspiceres med slukket motor.	a) Aksel for stram. b) For stort slid eller slør.
1.1.2. Pedalens tilstand og betjeningsanordningens vandrings	Visuel inspektion af komponenterne under aktivering af bremseapparatet. Bemærk: Køretøjer udstyret med bremsekraftforstærker bør inspiceres med slukket motor.	a) For stor eller for lille udnyttet vandrings. b) Betjeningsanordningen returnerer ikke korrekt. c) Skridsikker belægning på bremsepedal mangler, sidder løst eller er slidt glat.
1.1.3. Vakuumpumpe eller kompressor og beholdere	Visuel inspektion af komponenterne under normalt arbejdsstryk. Kontrollér, hvor lang tid det tager vakuummet eller lufttrykket at nå et sikkert arbejdsstryk, og kontrollér funktionen af alarmanordningen, flervejssikkerhedsventilen og overtryksventilen.	a) Utilstrækkeligt lufttryk/vakuum til at aktivere bremsen mindst to gange, efter at alarmanordningen har givet signal (eller trykmåleren er uden for det sikre område). b) Tid til opnåelse af sikkert arbejdsstryk ikke i overensstemmelse med kravene ⁽¹⁾ . c) Flervejssikkerhedsventil eller overtryksventil virker ikke. d) Lækager, der bevirker et mærkbart trykfald, eller hørlig luftudsivning. e) Ydre beskadigelse, som kan forventes at påvirke bremseapparatets funktion.
1.1.4. Trykmåler eller -indikator med alarmanordning ved for lavt tryk	Funktionel kontrol.	Trykmåler eller -indikator virker ikke korrekt eller er defekt.
1.1.5. Håndaktiveret bremseventil	Visuel inspektion af komponenterne under aktivering af bremseapparatet.	a) Betjeningsanordning revnet, beskadiget eller for slidt. b) Betjeningsanordning utilstrækkeligt fastgjort på ventil eller ventil utilstrækkeligt fastgjort. c) Løse tilslutninger eller utætheder i systemet. d) Utilfredsstillende funktion.

Punkt	Metode	Mangler
1.1.6. Parkeringsbremseudløser, betjeningsarm, parkeringsbremsetandkrans	Visuel inspektion af komponenterne under aktivering af bremseapparatet.	<ul style="list-style-type: none"> a) Tandkransen spærrer ikke tilstrækkeligt. b) For stort slid på betjeningsarmens aksel eller spærreanordningen. c) For stor vandring i betjeningsarmen som tegn på forkert justering. d) Udløser mangler, er beskadiget eller virker ikke. e) Virker ikke korrekt, alarmanordning giver signal om defekt.
1.1.7. Ventiler (bremseventiler, styreventiler, regulatorer mv.)	Visuel inspektion af komponenterne under aktivering af bremseapparatet.	<ul style="list-style-type: none"> a) Ventil beskadiget eller for stor luftudsivning. b) For stort olieforbrug i kompressoren. c) Ventil utilstrækkeligt fastgjort eller ukorrekt monteret. d) Udsivning af bremsevæske.
1.1.8. Koblinger til bremses på påhængskøretøj (elektriske og pneumatiske)	Afbryd og genetablér alle bremsesystemkoblinger mellem det trækkende køretøj og påhængskøretøjet.	<ul style="list-style-type: none"> a) Tap eller selvlukkende ventil defekt. b) Tap eller ventil utilstrækkeligt fastgjort eller ukorrekt monteret. c) For store utætheder. d) Ukorrekt tilsluttet eller ikke tilsluttet (når påkrævet). e) Virker ikke korrekt.
1.1.9. Ekstra trykluftbeholder	Visuel inspektion.	<ul style="list-style-type: none"> a) Beholder beskadiget, tæret eller utæt. b) Aftapningsanordning virker ikke. c) Beholder utilstrækkeligt fastgjort eller ukorrekt monteret.
1.1.10. Servobremseaggregat, hovedcylinder (hydrauliske systemer)	Visuel inspektion af komponenterne under aktivering af bremseapparatet.	<ul style="list-style-type: none"> a) Servoforstærker defekt eller virker ikke. b) Hovedcylinder defekt eller utæt. c) Hovedcylinder utilstrækkeligt fastgjort. d) Utilstrækkelig mængde bremsevæske. e) Dæksel på hovedcylinder mangler. f) Kontrollampe for bremsevæske lyser eller er defekt. g) Advarselsanordning for bremsevæskens niveau virker ikke korrekt.

Punkt	Metode	Mangler
1.1.11. Faste bremserør	Visuel inspektion af komponenterne under aktivering af bremseapparatet.	<ul style="list-style-type: none"> a) Overhængende fare for svigt eller brud. b) Utætheder i rør eller tilslutninger. c) Rør beskadigede eller stærkt tærede. d) Rør forkert monteret.
1.1.12. Bremseslanger	Visuel inspektion af komponenterne under aktivering af bremseapparatet.	<ul style="list-style-type: none"> a) Overhængende fare for svigt eller brud. b) Slanger beskadigede, slidte, snoede eller for korte. c) Utætheder i slanger eller tilslutninger. d) Slanger spiles ud under tryk. e) Slanger porøse.
1.1.13. Bremsebakker og -klodser	Visuel inspektion.	<ul style="list-style-type: none"> a) Bakke eller klods for slidt. b) Bakke eller klods tilsmudset (olie, fedt osv.). c) Bakke eller klods mangler.
1.1.14. Bremsetromler, bremseskiver	Visuel inspektion.	<ul style="list-style-type: none"> a) Tromle eller skive stærkt slidt, tæret, ridset, revnet, utilstrækkeligt fastgjort eller har brud. b) Tromle eller skive tilsmudset (olie, fedt osv.). c) Tromle eller skive mangler. d) Ankerplade utilstrækkeligt fastgjort.
1.1.15. Bremsekabler, stænger, arme, forbindelsesled	Visuel inspektion af komponenterne under aktivering af bremseapparatet.	<ul style="list-style-type: none"> a) Kabel beskadiget eller har knuder. b) Komponent stærkt slidt eller tæret. c) Løst kabel, stang eller forbindelsesled. d) Kabelstyr defekt. e) Bremsesystemets frie bevægelse begrænset. f) Unormal bevægelse af arme/forbindelsesled som tegn på forkert justering eller stærkt slid.

Punkt	Metode	Mangler
1.1.16. Brems-aktuatorer (herunder fjederbremses og hydrauliske cylindre)	Visuel inspektion af komponenterne under aktivering af bremseapparatet.	<ul style="list-style-type: none"> a) Aktuator revnet eller beskadiget. b) Aktuator utæt. c) Aktuator utilstrækkeligt fastgjort eller ukorrekt monteret. d) Aktuator stærkt tæret. e) For lille eller for stor vandring i arbejdsstempel eller membran. f) Støvhætte mangler eller er stærkt beskadiget.
1.1.17. Automatisk ventil for lastafhængig bremsekraft-regulering	Visuel inspektion af komponenterne under aktivering af bremseapparatet.	<ul style="list-style-type: none"> a) Forbindelse defekt. b) Forbindelse forkert justeret. c) Ventil har sat sig fast eller virker ikke. d) Ventil mangler. e) Dataplade mangler. f) Data ulæselige eller ikke i overensstemmelse med kravene⁽¹⁾.
1.1.18. Justerings-anordninger og indikatorer	Visuel inspektion.	<ul style="list-style-type: none"> a) Justeringsanordning beskadiget, har sat sig fast eller bevæger sig unormalt, har stærkt slid eller er forkert justeret. b) Justeringsanordning defekt. c) Monteret eller udskiftet forkert.
1.1.19. Retardersystem (hvis monteret eller påbudt)	Visuel inspektion.	<ul style="list-style-type: none"> a) Løs forbindelse eller montering. b) Systemet er tydeligvis defekt eller mangler.
1.1.20. Automatisk aktivering af anhænger-bremses	Afbryd bremsekobling mellem det trækkende køretøj og påhængskøretøjet.	Påhængskøretøjets bremse virker ikke automatisk, når koblingen er afbrudt.
1.1.21. Samlede bremseapparat	Visuel inspektion.	<ul style="list-style-type: none"> a) Andet bremseudstyr (f.eks. frostvæskpumpe, lufttørrer osv.) beskadiget udvendigt eller stærkt tæret på en måde, som påvirker bremseapparatet negativt. b) For kraftig udsivning af luft eller frostvæske. c) Enhver komponent, der er utilstrækkeligt fastgjort eller ukorrekt monteret. d) U hensigtsmæssig reparation eller ændring af en given komponent.
1.1.22. Prøvetilslutninger (hvis monteret eller påbudt)	Visuel inspektion.	<ul style="list-style-type: none"> a) Mangler. b) Beskadigede, ubrugelige eller utætte.

Punkt	Metode	Mangler
1.2. Driftsbremse — præstationer og virkning		
1.2.1. Præstationer (E)	Prøvning på bremseprøvestand; bremserne aktiveres gradvist op til maksimal bremsekraft.	a) Utilstrækkelig bremsevirkning på et eller flere hjul. b) Bremsevirkning på et hjul er mindre end 70% af den højeste registrerede bremsevirkning på et andet hjul på samme aksel. c) Bremsevirkning ikke gradvis (hug). d) Funktionstid unormalt lang på et givet hjul. e) Kraftige udsving i bremsevirkningen under hver fuldstændige hjulomdrejning.
1.2.2. Virkning (E)	Prøvning på bremseprøvestand med den aktuelle vægt på kontroltidspunktet.	a) Følgende minimumsbremsevirkninger opnås ikke: b) Kategori M1, M2 og M3: 50 % ¹ c) Kategori N1: 45 % d) Kategori N2 og N3: 43 % ² e) Kategori O2, O3 og O4: 40 % ³
1.3. Nødbremse — præstationer og virkning (hvis der anvendes separate systemer)		
1.3.1. Præstationer (E)	Anvend den metode, der er beskrevet under punkt 1.2.1., hvis nødbremsesystemet er et separat system i forhold til driftsbremsesystemet.	a) Utilstrækkelig bremsevirkning på et eller flere hjul. b) Bremsevirkning på et hjul er mindre end 70% af den højeste registrerede bremsevirkning på et andet hjul på samme aksel. c) Bremsevirkning ikke gradvis (hug).
1.3.2. Bremsevirkning (E)	Anvend den metode, der er beskrevet under punkt 1.2.2., hvis nødbremsesystemet er et separat system i forhold til driftsbremsesystemet.	Bremsekraft under 50 % ⁴ af driftsbremsens virkning som fastlagt i punkt 1.2.2. i forhold til den tilladte totalvægt eller for sættevogne til summen af det tilladte akseltryk
1.4. Parkeringsbremse — præstationer og virkning		
1.4.1. Præstationer (E)	Aktivér bremsen på bremseprøvestand.	Ingen bremsevirkning på et eller flere hjul.
1.4.2. Bremsevirkning (E)	Prøvning på bremseprøvestand med den aktuelle vægt på kontroltidspunktet.	For alle køretøjer: Bremsekoefficienten er mindre end 16 % i forhold til den tilladte totalvægt; eller for motorkøretøjer: mindre end 12 % i forhold til køretøjets tilladte vogntogsvægt, idet den højeste værdi lægges til grund
1.5. Retarders ydeevne	Visuel inspektion, og afprøv om muligt, om systemet virker.	a) Bremsevirkning ikke gradvis (gælder ikke motorbremse).

¹ 48 % for køretøjer uden ABS eller typegodkendt før 1. oktober 1991.

² 45 % for køretøjer, der er registreret efter 1988, eller fra den dato, der er angivet i kravene 1/, idet det seneste tidspunkt lægges til grund.

³ 43 % for sættevogne og påhængskøretøjer med trækstang, der er registreret efter 1988, eller fra den dato, der er angivet i kravene 1/, idet det seneste tidspunkt lægges til grund.

⁴ 2,2m/s² for køretøjer i klasse N1, N2 og N3.

Punkt	Metode	Mangler
		b) Systemet virker ikke.
1.6. Blokeringsfri bremsler	Visuel inspektion af advarselsanordningen.	a) Advarselsanordning virker ikke korrekt. b) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.
2. STYREAPPARAT		
2.1. Mekanisk tilstand		
2.1.1. Styreapparatets tilstand	Visuel inspektion af styreapparatet, idet rattet drejes.	a) k
2.1.2. Fastgørelse af styrehus	Visuel inspektion af fastgørelsen af styrehuset til chassiset, idet rattet drejes med og mod uret	a) Styrehus ikke korrekt fastgjort. b) Udvidede fastgørelshuller i chassis. c) Fastgørelsesbolte mangler eller har brud. d) Styrehus har brud.
2.1.3. Styreapparatets deles tilstand	Visuel inspektion af styredele for slid, brud og sikkerhed, idet rattet drejes med og mod uret	a) Relativ bevægelse mellem dele, som bør udbedres. b) For stort slid ved samlinger. c) Brud på eller deformation af en given del. d) Låseanordninger mangler. e) Skævhed i dele (f.eks. forbindelsesstang eller styrestang). f) Uhensigtsmæssig reparation eller ændring. g) Støvhætte mangler, er beskadiget eller er i alvorligt forringet tilstand.
2.1.4. Aktivering af styreapparatets dele	Visuel inspektion af bevægelsen af delene, idet rattet drejes med hjulene på jorden og motoren kørende (servostyring)	a) Bevægende styredele rammer en fastmonteret del af chassiset. b) Styrestop fungerer ikke eller mangler.
2.1.5. Servostyring	Undersøg styreapparatet for udsivning, og kontrollér væskestanden i hydraulikvæskebeholderen (hvis synlig). Kontrollér, at servostyringssystemet virker med hjulene på jorden og motoren kørende.	a) Væskeudsivning. b) Utilstrækkelig mængde væske. c) Anordning virker ikke. d) Anordning har brud eller er utilstrækkeligt fastgjort. e) Skævhed i eller tilsmudsning af komponenter. f) Uhensigtsmæssig reparation eller ændring. g) Kabler/slanger beskadigede eller stærkt tærede.
2.2. Rat og ratsøjle		

Punkt	Metode	Mangler
2.2.1. Rattets tilstand	Bevæg rattet fra side til side i rette vinkler i forhold til ratsøjlen, og pres let opad og nedad med hjulene på jorden. Visuel inspektion af slør.	a) Relativ bevægelse mellem rat og ratsøjle som tegn på løshed. b) Fastholdelsesanordning på ratnav mangler. c) Brud på eller løshed i ratnav, ratkrans eller rateger.
2.2.2. Ratsøjle	Skub og træk rattet i lige linje med ratstammen, og skub rattet i forskellige retninger vinkelret på ratstammen. Visuel inspektion af slør og forbindelsesslangers eller kardanleds tilstand.	a) For stor vandring op eller ned i midten af rattet. b) For stor vandring i toppen af ratstammen radiært fra ratstammens akse. c) Forbindelsesslanger i forringet tilstand. d) Fastgørelse defekt.
2.3. Slør i styreapparat	Med motoren kørende (for køretøjer med servostyring) og hjulene pegende lige frem drejes let på rattet med uret og mod uret så langt som muligt, uden at hjulene bevæges. Visuel inspektion af frigang.	For kraftig frigang i rattet (f.eks. bevægelse af et punkt på ratkransen med mere end en femtedel af rattets diameter) eller manglende overensstemmelse med kravene ⁽¹⁾ .
2.4. Sporing af hjul	Visuel inspektion.	åbenbar manglende sporing
2.5. Drejeled på påhængs-køretøjs styrende aksel	Visuel inspektion eller ved hjælp af en egnet ratslørsmål, hvis tilgængelig	a) Komponent beskadiget eller revnet. b) For stort slid. c) Fastgørelse defekt.
3. UDSYN		
3.1. Synsfelt	Visuel inspektion fra førersædet.	Hindring inden for førerens synsfelt, som i væsentlig grad påvirker dennes udsyn foran eller til siderne.
3.2. Rudernes tilstand	Visuel inspektion.	a) Revnet eller misfarvet rude eller gennemsigtigt panel (hvis tilladt). b) Rude eller gennemsigtigt panel (herunder reflekterende eller farvet folie), som ikke opfylder specifikationerne i kravene. ^{1/} c) Rude eller gennemsigtigt panel i uacceptabel stand.
3.3. Førerspejle eller spejlanordninger	Visuel inspektion.	a) Spejl eller anordning mangler eller er ikke monteret i henhold til kravene. ^{1/} b) Spejl eller anordning virker ikke, er beskadiget, sidder løst eller er utilstrækkeligt fastgjort.
3.4. Forrudeviskere	Visuel inspektion og aktivering.	a) Viskere fungerer ikke eller mangler. b) Viskerblad mangler eller er tydeligvis defekt.
3.5. Forrudevaskere	Visuel inspektion og aktivering.	Vaskere fungerer ikke tilfredsstillende.

Punkt	Metode	Mangler
3.6. Afdugningsanlæg (X) ^{5/}	Visuel inspektion og aktivering.	Anlæg virker ikke eller er tydeligvis defekt.

4. LYGTER, LYSSIGNALER, REFLEKSANORDNINGER OG ELEKTRISK UDSTYR

4.1. Forlygter

4.1.1. Tilstand og virkemåde	Visuel inspektion og aktivering.	<ul style="list-style-type: none"> a) Lygte/lyskilde defekt eller mangler. b) Lygte (parabol og glas) defekt eller mangler. c) Lygte ikke forsvarligt fastgjort.
4.1.2. Indstilling	Visuel inspektion og aktivering.	<ul style="list-style-type: none"> a) Forlygte tydeligvis fejljusteret b) Lyskilde er ikke korrekt monteret
4.1.3. Afbrydere	Visuel inspektion og aktivering.	<ul style="list-style-type: none"> a) Antal forlygter, der tænder samtidig, er ikke i overensstemmelse med kravene^{1/}. b) Afbryder virker ikke i overensstemmelse med kravene^{1/}. c) Betjeningsanordnings funktion forringet.
4.1.4. Opfyldelse af kravene ^{1/}	Visuel inspektion og aktivering.	<ul style="list-style-type: none"> a) Lygte, farven af det udsendte lys, position eller lysstyrke ikke i overensstemmelse med kravene.^{1/} b) Produkter på glasset eller lyskilden, som tydeligvis mindsker lysintensiteten eller ændrer farven af det udsendte lys. c) Lyskilde og lygte passer ikke sammen.
4.1.5. Indstillingsanordning (hvis påbudt) (X) ^{5/}	Visuel inspektion og aktivering hvis muligt.	<ul style="list-style-type: none"> a) Anordning virker ikke. b) Manuel anordning kan ikke betjenes fra førersædet.
4.1.6. Forlygteviskere (hvis påbudt) (X) ^{6/}	Visuel inspektion og aktivering hvis muligt.	Anordning virker ikke.
4.2. Positionslygter for og bag, sidemarkeringslygter og endemarkeringslygter		
4.2.1. Tilstand og virkemåde	Visuel inspektion og aktivering.	<ul style="list-style-type: none"> a) Lyskilde defekt. b) Glas defekt. c) Lygte ikke forsvarligt fastgjort (kan forventes at falde af).
4.2.2. Afbrydere	Visuel inspektion og aktivering.	<ul style="list-style-type: none"> a) Afbryder virker ikke i overensstemmelse med kravene.^{1/}

⁵ _____ Markerer punkter, som vedrører køretøjets tilstand og dets egnethed til brug på vejen, men som ikke betragtes som en væsentlig del – selv i forbindelse med en periodisk teknisk kontrol.

Punkt	Metode	Mangler
4.2.3. Overensstemmelse med kravene ^{1/}	Visuel inspektion og aktivering.	<p>b) Betjeningsanordnings funktion forringet.</p> <p>a) Lygte, farven af det udsendte lys, position eller lysstyrke ikke i overensstemmelse med kravene.^{1/}</p> <p>b) Produkter på glasset eller lyskilden, som mindsker lysintensiteten eller ændrer farven af det udsendte lys.</p>
4.3. Stoplygter		
4.3.1. Tilstand og virkemåde	Visuel inspektion og aktivering.	<p>a) Lyskilde defekt.</p> <p>b) Glas defekt.</p> <p>c) Lygte ikke forsvarligt fastgjort (kan forventes at falde af).</p>
4.3.2. Afbrydere	Visuel inspektion og aktivering.	<p>a) Afbryder virker ikke i overensstemmelse med kravene.^{1/}</p> <p>b) Betjeningsanordnings funktion forringet.</p>
4.3.3. Overensstemmelse med kravene ^{1/}	Visuel inspektion og aktivering.	<p>a) Lygte, farven af det udsendte lys, position eller lysstyrke ikke i overensstemmelse med kravene.^{1/}</p>
4.4. Retningsviserblinklygter og havariblink		
4.4.1. Tilstand og virkemåde	Visuel inspektion og aktivering.	<p>a) Lyskilde defekt.</p> <p>b) Glas defekt.</p> <p>c) Lygte ikke forsvarligt fastgjort (kan forventes at falde af)</p>
4.4.2. Afbrydere	Visuel inspektion og aktivering.	<p>a) Afbryder virker ikke i overensstemmelse med kravene.^{1/}</p>
4.4.3. Opfyldelse af kravene ^{1/}	Visuel inspektion og aktivering.	<p>a) Lygte, farven af det udsendte lys, position eller lysstyrke ikke i overensstemmelse med kravene.^{1/}</p>
4.4.4. Blinkfrekvens	Visuel inspektion og aktivering.	<p>a) Blinkfrekvens ikke i overensstemmelse med kravene.^{1/}</p>
4.5. Tågelygter for og bag		
4.5.1. Tilstand og virkemåde	Visuel inspektion og aktivering.	<p>a) Lyskilde defekt.</p> <p>b) Glas defekt.</p> <p>c) Lygte ikke forsvarligt fastgjort.</p>
4.5.2. Indstilling (X) ^{2/}	Visuel inspektion og aktivering.	<p>a) Tågeforlygte tydeligvis forkert indstillet</p>
4.5.3. Afbrydere	Visuel inspektion og aktivering.	<p>a) Afbryder virker ikke i overensstemmelse med kravene.^{1/}</p>
4.5.4. Opfyldelse af kravene ^{1/}	Visuel inspektion og aktivering.	<p>a) Lygte, farven af det udsendte lys, position eller lysstyrke ikke i overensstemmelse med kravene.^{1/}</p>

Punkt	Metode	Mangler
		b) Systemet virker ikke i overensstemmelse med kravene. ^{1/}
4.6. Baklygter		
4.6.1. Tilstand og virkemåde	og Visuel inspektion og aktivering.	a) Lyskilde defekt. b) Glas defekt. c) Lygte ikke forsvarligt fastgjort (kan forventes at falde af)
4.6.2. Opfyldelse af kravene ^{1/}	af Visuel inspektion og aktivering.	a) Lygte, farven af det udsendte lys, position eller lysstyrke ikke i overensstemmelse med kravene. ^{1/} b) Systemet virker ikke i overensstemmelse med kravene. ^{1/}
4.6.3. Afbrydere	Visuel inspektion og aktivering.	a) Afbryder virker ikke i overensstemmelse med kravene. ^{1/}
4.7. Bagnummerpladelygte		
4.7.1. Tilstand og virkemåde	og Visuel inspektion og aktivering.	a) Lygte kaster lys direkte bagud. b) Lyskilde defekt. c) Lygte ikke forsvarligt fastgjort (kan forventes at falde af)
4.7.2. Opfyldelse af kravene ^{1/}	af Visuel inspektion og aktivering.	Systemet virker ikke i overensstemmelse med kravene. 1/
4.8. Refleksanordninger, (retroreflekterende) synlighedsmærkninger og markeringsplader bag		
4.8.1. Tilstand	Visuel inspektion.	a) Reflekterende udstyr defekt eller beskadiget. b) Refleks ikke forsvarligt fastgjort
4.8.2. Opfyldelse af kravene ^{1/}	af Visuel inspektion.	a) Anordning, reflekteret farve eller position ikke i overensstemmelse med kravene. ^{1/}
4.9. Påkrævede signallamper for belyningsudstyr		
4.9.1. Tilstand og virkemåde	og Visuel inspektion og aktivering.	a) Virker ikke.
4.9.2. Opfyldelse af kravene ^{1/}	af Visuel inspektion og aktivering.	Ikke i overensstemmelse med kravene. ^{1/}
4.10. Elektriske forbindelser mellem det trækkende køretøj og påhængskøretøj eller sættevogn	Visuel inspektion: Undersøg om muligt forbindelsens elektriske gennemgang.	a) Faste dele ikke forsvarligt fastgjort. b) Beskadiget eller forringet isolering. c) Påhængskøretøjs eller trækkende køretøjs elektriske forbindelser virker ikke korrekt.
4.11. Ledningsnet	Visuel inspektion, herunder også i motorrummet og/eller undersiden af køretøjet.	a) Ledningsnet utilstrækkeligt eller uforsvarligt fastgjort.

Punkt	Metode	Mangler
4.12. Ikkeobligatoriske lygter og refleksanordninger (X) (X) ^u	Visuel inspektion og aktivering.	<p>b) Ledningsnet i forringet tilstand.</p> <p>c) Beskadiget eller forringet isolering.</p> <p>a) En lygte/refleksanordning monteret i strid med kravene. ^u</p> <p>b) Lygtfunktion ikke i overensstemmelse med kravene. ^u</p> <p>c) Lygte/refleksanordning ikke forsvarligt fastgjort (kan forventes at falde af).</p>
4.13. Batteri	Visuel inspektion.	<p>a) Utilstrækkeligt fastgjort.</p> <p>b) Udsivning.</p> <p>c) Afbryder defekt (hvis påbudt).</p> <p>d) Sikringer defekte (hvis påbudt).</p> <p>e) Utilstrækkelig ventilation (hvis påbudt).</p>

5. AKSLER, HJUL, DÆK OG AFFJEDRING

5.1. Aksler		
5.1.1. Aksler + (E)	Visuel inspektion ved hjælp af en ratslørmåler, hvis tilgængelig.	<p>a) Brud på eller krum aksel.</p> <p>b) Utilstrækkelig fastgørelse til køretøjet.</p> <p>c) Uhensigtsmæssig reparation eller ændring.</p>
5.1.2. Stubaksler + (E)	Visuel inspektion ved hjælp af en ratslørmåler, hvis tilgængelig. Påvirk hvert hjul med en lodret eller vandret kraft og bemærk, hvor stor bevægelsen mellem akselstang og stubaksel er.	<p>a) Brud på stubaksel.</p> <p>b) For stort slid på drejetap og/eller bøsninger.</p> <p>c) For stor bevægelse mellem stubaksel og akselstang.</p> <p>d) Stubakseltap sidder løst på akslen.</p>
5.1.3. Hjulveje + (E)	Visuel inspektion og inspektion ved hjælp af en ratslørmåler, hvis tilgængelig. Vug hjulet eller påvirk hvert hjul med en vandret kraft og bemærk, hvor meget hjulet bevæges i forhold til stubakslen.	<p>a) For stort slør i et hjulleje.</p> <p>b) Hjulveje for stramt eller blokeret (overophedet).</p>
5.2. Hjul og dæk		
5.2.1. Hjulnav	Visuel inspektion.	<p>a) Hjulmøtrikker eller -bolte mangler eller sidder løst.</p> <p>b) Nav slidt eller beskadiget.</p>
5.2.2. Hjul	Visuel inspektion af begge sider af hvert hjul.	<p>a) Ethvert brud eller enhver svejsedefekt.</p> <p>b) Ringe til fastgørelse af dæk ikke korrekt monteret.</p> <p>c) Hjul meget skævt eller slidt.</p> <p>d) Hjulstørrelse eller -type ikke i overensstemmelse med kravene ^u og påvirker</p>

Punkt	Metode	Mangler
		trafiksikkerheden.
5.2.3. Dæk	Visuel inspektion af hele dækket ved at rulle køretøjet baglæns og forlæns.	<p>a) Dækstørrelse, belastningsevne, godkendelsesmærke eller hastighedsindeks ikke i overensstemmelse med kravene ^{1/} og påvirker trafiksikkerheden.</p> <p>b) Dæk på samme aksel eller på tvillingehjul har forskellig størrelse.</p> <p>c) Dæk på samme aksel er af forskellig type (radialdæk/diagonaldæk).</p> <p>d) Enhver alvorlig beskadigelse eller flænge i dæk.</p> <p>e) Dækmønsterdybde ikke i overensstemmelse med kravene. ^{1/}</p> <p>f) Dæk gnider mod andre komponenter.</p> <p>g) Regummierede dæk ikke i overensstemmelse med kravene. ^{1/}</p>
5.3. Affjedring		
5.3.1. Fjedre og stabilisator + (E)	Visuel inspektion og inspektion ved hjælp af en ratslørsmåler, hvis tilgængelig.	<p>a) Utilstrækkelig fastgørelse af fjedre eller stabilisator til chassis eller aksel.</p> <p>b) Fjeder- eller stabilisator komponent er beskadiget eller har brud.</p> <p>c) Fjeder eller stabilisator mangler</p> <p>d) Uhensigtsmæssig reparation eller ændring.</p>
5.3.2. Støddæmpere	Visuel inspektion.	<p>a) Utilstrækkelig fastgørelse af støddæmpere til chassis eller aksel.</p> <p>b) Beskadiget støddæmper.</p> <p>c) Støddæmper mangler.</p>
5.3.3. Torsionsrør, radiusarme, bærearmer og affjedringsarme + (E)	Visuel inspektion og inspektion ved hjælp af en ratslørsmåler, hvis tilgængelig.	<p>a) Utilstrækkelig fastgørelse af komponent til chassis eller aksel.</p> <p>b) Komponent er beskadiget, mangler, har brud eller kraftig tæring.</p> <p>c) Uhensigtsmæssig reparation eller ændring.</p>
5.3.4. Affjedringsled + (E)	Visuel inspektion og inspektion ved hjælp af en ratslørsmåler, hvis tilgængelig.	<p>a) For stort slid i drejetap og/eller bøsninger eller i affjedringsled.</p> <p>b) Støvhætte mangler eller er i alvorligt forringet tilstand.</p>
5.3.5. Luftaffjedring	Visuel inspektion.	<p>a) Anordning virker ikke.</p> <p>b) Komponent beskadiget, ændret eller forringet på en måde, som ville påvirke anordningens funktion negativt.</p> <p>c) Hørlig udsivning i anordning.</p>

Punkt	Metode	Mangler
6. CHASSIS OG DELE FASTGJORT TIL CHASSIS		
6.1.	Chassis eller ramme og dertil fastgjorte dele	
6.1.1.	Almindelig tilstand Visuel inspektion.	<p>a) Brud på eller deformation af en side eller travers.</p> <p>b) Utilstrækkelig fastgørelse af forstærkningsplader eller befæstninger.</p> <p>c) For kraftig tæring, som påvirker samlingernes styrke.</p>
6.1.2.	Udstødningsrør og lyddæmpere Visuel inspektion.	<p>a) Utilstrækkeligt fastgjort eller utæt udstødningssystem.</p> <p>b) Dampetrænger ind i førerkabine eller passagerkabine.</p>
6.1.3.	Brændstoftank og -rør (herunder brændstoftank til opvarmning og rør) Visuel inspektion og anvend apparat til lækagedetektering, når det drejer sig om LPG/CNG-systemer, hvis tilgængelig	<p>a) Utilstrækkeligt fastgjort tank eller rør.</p> <p>b) Brændstoftækage eller tankdæksel mangler eller er defekt.</p> <p>c) Rør beskadigede eller slidte.</p> <p>d) Stophane (hvis påbudt) virker ikke korrekt.</p> <p>e) Brandrisiko pga.: <ul style="list-style-type: none"> – Brændstofudsivning – Brændstoftank eller udstødning forkert afskærmet. – Motorrummets tilstand </p> <p>f) LPG/CNG-system ikke i overensstemmelse med kravene.^{1/}</p>
6.1.4.	Kofangere, sidebeskyttelse og underkørværn Visuel inspektion.	<p>a) Løshed eller beskadigelse kan forventes at forårsage skade.</p> <p>b) Anordning tydeligvis ikke i overensstemmelse med kravene.^{1/}</p>
6.1.5.	Fastgørelsesanordning til reservehjul (hvis monteret) Visuel inspektion.	<p>a) Anordning har brud eller er utilstrækkeligt fastgjort.</p> <p>b) Reservehjul ikke forsvarligt fastgjort i anordningen og kan forventes at falde af.</p>
6.1.6.	Koblingsmekanismer og trækanoordninger + (E) Visuel inspektion og aktivering, hvis muligt, med særlig vægt på monteret sikkerhedsudstyr og/eller brug af måleapparat.	<p>a) Komponent beskadiget, defekt eller revnet.</p> <p>b) For kraftigt slid i komponent.</p> <p>c) Fastgørelse defekt.</p> <p>d) Sikkerhedsudstyr mangler eller virker ikke korrekt.</p> <p>e) Blinklygte virker ikke.</p> <p>f) U hensigtsmæssig reparation eller ændring.</p>

Punkt	Metode	Mangler
6.1.7. Transmission	Visuel inspektion.	<ul style="list-style-type: none"> a) Løse eller manglende sikringsbolte. b) For kraftigt slid i aksellejer. c) For kraftigt slid i kardanled. d) Forbindelsesslanger i forringet tilstand. e) Beskadiget eller bøjet aksel. f) Lejehus har brud eller er utilstrækkeligt fastgjort. g) Støvhætte mangler eller er i alvorligt forringet tilstand. h) Ulovlig ændring af drivlinjen.
6.1.8. Motorophæng	Visuel inspektion.	Ophæng er i forringet tilstand, sidder løst eller har brud.
6.1.9. Motorydelse	Visuel inspektion.	<ul style="list-style-type: none"> a) Betjeningsanordning ulovligt ændret. b) Ulovlig motor og/eller ændring af drivlinjen.
6.2. Kabine og karrosseri		
6.2.1. Tilstand	Visuel inspektion.	<ul style="list-style-type: none"> a) Løst eller beskadiget panel eller del kan forventes at forårsage skade. b) Utilstrækkeligt fastgjort karrosseristolpe. c) Mulighed for indsvivning af dampe fra motor eller udstødning. d) Uhensigtsmæssig reparation eller ændring.
6.2.2. Fastgørelse	Visuel inspektion.	<ul style="list-style-type: none"> a) Karosseri eller kabine utilstrækkeligt fastgjort. b) Karosseri/kabine tydeligvis ikke placeret lige på chassiset. c) Utilstrækkelig eller manglende fastgørelse af karosseri/kabine på chassis eller travers. d) For kraftig tæring ved fastgørelsespunkter på selvbærende karosseri.
6.2.3. Døre og dørlåse	Visuel inspektion.	<ul style="list-style-type: none"> a) Dør vil ikke åbne eller lukke korrekt. b) Dør kan forventes at åbne utilsigtet eller vil ikke forblive lukket. c) Døre, hængsler, låse eller dørstolper mangler, sidder løst eller er i forringet tilstand.
6.2.4. Gulv	Visuel inspektion.	Gulv utilstrækkeligt fastgjort eller i alvorligt forringet tilstand.
6.2.5. Førersæde	Visuel inspektion.	<ul style="list-style-type: none"> a) Løst sæde eller sæde med defekt struktur. b) Justeringsanordning fungerer ikke korrekt.
6.2.6. Andre sæder	Visuel inspektion.	<ul style="list-style-type: none"> a) Sæder i defekt tilstand eller utilstrækkeligt

Punkt	Metode	Mangler
		fastgjort.
		b) Sæder ikke monteret i overensstemmelse med kravene. ^{1/}
6.2.7. Betjeningsanordninger	Visuel inspektion og aktivering.	Betjeningsanordning, der er nødvendig, for at køretøjet kan køre sikkert, virker ikke korrekt.
6.2.8. Trinbræt	Visuel inspektion.	a) Trin eller trinbøjle utilstrækkeligt fastgjort. b) Trin eller bøjle i en tilstand, der kan forventes at forårsage skade på brugerne.
6.2.9. Andet indvendigt og udvendigt tilbehør og udstyr.	Visuel inspektion.	a) Fastgørelse af andet tilbehør eller udstyr defekt. b) Andet tilbehør eller udstyr ikke i overensstemmelse med kravene. ^{1/} c) Udsivning fra hydraulisk udstyr.
6.2.10. Skærme, afskærmningsanordninger	Visuel inspektion.	a) Manger, er løse eller kraftigt tærede. b) Utilstrækkelig afstand til hjul. c) Ikke i overensstemmelse med kravene. ^{1/}

7. FORSKELLIGT UDSTYR

7.1. Sikkerhedsseler/lukkeanordninger og fastholdelsesanordninger		
7.1.1. Montering af sikkerhedsseler/lukkeanordninger	Visuel inspektion.	a) Forankringspunkt i alvorligt forringet tilstand. b) Forankringspunkt løst.
7.1.2. Sikkerhedsseler/lukkeanordningers tilstand	Visuel inspektion og aktivering.	a) Påbudt sikkerhedssæle mangler eller er ikke monteret. b) Sikkerhedssæle beskadiget. c) Sikkerhedssæle ikke i overensstemmelse med kravene. ^{1/} d) Lukkeanordning på sikkerhedssæle beskadiget eller fungerer ikke korrekt. e) Retraktor på sikkerhedssæle beskadiget eller fungerer ikke korrekt.
7.1.3. Kraftbegrænser på sikkerhedssæle (X) ^{6/}	Visuel inspektion.	a) Kraftbegrænser er uegnet til køretøjet eller mangler, men burde være installeret.
7.1.4. Selestrammere til sikkerhedssæler (X) ^{6/}	Visuel inspektion.	a) Selestrammer er uegnet til køretøjet eller mangler, men burde være installeret.
7.1.5. Airbag (X) ^{6/}	Visuel inspektion.	a) Airbags er uegnet til køretøjet eller mangler, men burde være installeret. b) Airbag virker tydeligvis ikke.

Punkt	Metode	Mangler
7.1.6. SRS-systemer (X) ^{6/}	Visuel inspektion af fejlindikatorlampen	a) Fejlindikatorlampen for SRS giver signal om en given fejl i systemet.
7.2. Ildslukker påbudt (X) ^{6/} hvis	Visuel inspektion.	a) Mangler. b) Ikke i overensstemmelse med kravene. ^{1/}
7.3. Låse og tyverisikringsanordning	Visuel inspektion og aktivering.	a) Anordning forhindrer ikke, at køretøjet kan køre. b) Defekt, låser utilsigtet eller blokerer.
7.4. Advarselstrekant (hvis påbudt) (X) ^{6/}	Visuel inspektion.	Mangler eller mangelfuld. a) Ikke i overensstemmelse med kravene. ^{1/}
7.5. Forbindskasse (hvis påbudt) (X) ^{6/}	Visuel inspektion.	Mangler, mangelfuld eller ikke i overensstemmelse med kravene. ^{1/}
7.6. Stopklodser (hvis påbudt) (X) ^{6/}	Visuel inspektion.	Mangler eller er ikke i god stand.
7.7. Lydsignalapparat	Visuel inspektion og aktivering.	a) Virker ikke. b) Betjeningsanordning utilstrækkeligt fastgjort. c) Ikke i overensstemmelse med kravene. ^{1/}
7.8. Hastighedsmåler (speedometer)	Visuel inspektion.	a) Ikke monteret i overensstemmelse med kravene. ^{1/} b) Virker ikke. c) Kan ikke oplyses.
7.9. Fartskriver (hvis monteret/påbudt)	Visuel inspektion.	a) Ikke monteret i overensstemmelse med kravene. ^{1/} b) Virker ikke. c) Plombering brudt eller mangler. d) Kalibreringsplade mangler, er ulæselig eller ugyldig. e) Tydelig manipulation. f) Dækstørrelse ikke i overensstemmelse med kalibreringsparametrene.
7.10 Hastighedsbegrænsende anordning (hvis påbudt) + (E)	Visuel inspektion og aktivering, hvis anordningen forefindes.	a) Ikke monteret i overensstemmelse med kravene. ^{1/} b) Virker tydeligvis ikke. c) Fastsat hastighed for høj (hvis dette kontrolleres). d) Plombering brudt eller mangler. e) Kalibreringsplade mangler, er ulæselig eller

Punkt	Metode	Mangler
		ugyldig.
7.11 Kilometertæller hvis forefindes	Visuel inspektion.	f) Dækstørrelse ikke i overensstemmelse med kalibreringsparametrene. a) Tydelig manipulation (snyd). b) Virker tydeligvis ikke.
7.12 Elektronisk stabilitetskontrol (ESC) hvis påbudt (X) ^{6/}	Visuel inspektion.	a) Hjulhastighedssensorer mangler eller er beskadigede. b) Ledningsnet beskadiget. c) Andre komponenter mangler eller er beskadigede. d) Afbryder beskadiget eller fungerer ikke korrekt. e) Fejlindikatorlampen for ESC giver signal om en given fejl i systemet.

8. GENER		
8.1. Støj		
8.1.1 Støjdæmpningssystem	Subjektiv vurdering (medmindre kontrollanten vurderer, at støjniveauet kan være for højt, og der i dette tilfælde foretages en støjtest ved hjælp af en støjmåler).	a) Støjniveau overskrider de tilladte grænser i kravene ⁽¹⁾ . b) En del af støjdæmpningssystemet sidder løst og kan forventes at falde af, er beskadiget, ukorrekt monteret, mangler eller er tydeligvis ændret på en måde, som ville påvirke støjniveauet negativt.
8.2 Udstødning		
8.2.1. Udstødning fra benzinmotor		
8.2.1.1. Emissionskontroludstyr	Visuel inspektion.	a) Emissionskontroludstyr monteret af fabrikanten mangler eller er tydeligvis defekt. b) Utætheder, som kan påvirke emissionsmålinger i betydelig grad.
8.2.1.2. Emission af forurenende luftarter (E)	Måling ved hjælp af en udstødningsgasanalysator i overensstemmelse med kravene ⁽¹⁾ . Alternativt kan kontrollen af emissionssystemet på køretøjer, der er udstyret med et egnet egendiagnosesystem, udføres ved at foretage en aflæsning af OBD-anordningen og kontrol af selve OBD-anordningens funktion i stedet for emissionsmålinger med motoren i tomgang i overensstemmelse med fabrikantens anvisninger og øvrige krav ⁽¹⁾ og under hensyntagen til passende tolerancer. Alternativt måles med fjerdetektningsudstyr og bekræftes ved standardafprøvningsmetoder.	a) Enten overstiger emissionen af forurenende luftarter de specifikke niveauer, som fabrikanten har angivet, b) eller, såfremt denne oplysning ikke foreligger, overstiger CO-emissionen, 1) for køretøjer, der ikke har et avanceret emissionskontrollsystem, – 4,5 %, eller – 3,5 % i henhold til tidspunktet for første registrering eller ibrugtagning som angivet i kravene ⁽¹⁾ . 2) for køretøjer, der har et avanceret

Punkt	Metode	Mangler
		<p>emissionskontrolsystem,</p> <ul style="list-style-type: none"> – med motoren i tomgang: 0,5 % – ved høj tomgangshastighed: 0,3 % <p>eller</p> <ul style="list-style-type: none"> – med motoren i tomgang: 0,3 %^{6/} – ved høj tomgangshastighed: 0,2 % <p>i henhold til tidspunktet for første registrering eller ibrugtagning som angivet i kravene⁽¹⁾.</p> <p>c) Lambda uden for området $1 \pm 0,03$ eller ikke i overensstemmelse med fabrikantens anvisning.</p> <p>d) OBD-anordningen angiver betydelig funktionsfejl.</p> <p>e) Fjerndetektionsudstyr viser, at kravene ikke er opfyldt.</p>
8.2.2. Udstødning fra dieselmotor		
8.2.2.1. Emissionskontroludstyr	Visuel inspektion.	<p>a) Emissionskontroludstyr monteret af fabrikanten mangler eller er tydeligvis defekt.</p> <p>b) Utætheder, som kan påvirke emissionsmålinger i betydelig grad.</p>
8.2.2.2. Tæthed (E)	<p>a) Udstødningsgassens røgtæthed måles ved fri acceleration (ubelastet fra tomgang til tophastighed) i frigear med tilsluttet kobling.</p> <p>b) Klargøring af køretøjet:</p> <p>1. Køretøjet kan kontrolleres uden klargøring, selv om det af sikkerhedsgrunde bør påses, at motoren er varm og i forsvarlig mekanisk stand.</p> <p>2. Krav til klargøring:</p> <p>i) Motoren skal være helt varm, f.eks. skal motoroliens temperatur målt ved hjælp af en sonde i målepindsrøret være mindst 80 °C eller normal driftstemperatur, hvis den er lavere, eller motorblokkens temperatur skal målt ved infrarødt strålingsniveau være på mindst en tilsvarende temperatur. Hvis denne måling ikke er mulig på grund af køretøjets konstruktion, kan motorens normale driftstemperatur konstateres ved hjælp af andre metoder, f.eks. ved at motorventilatoren sætter i gang.</p> <p>ii) Udstødningssystemet renses ved mindst tre frie</p>	<p>a) For køretøjer, der er registreret eller taget i brug første gang efter den dato, der er angivet i kravene⁽¹⁾, tætheden overstiger det niveau, der er angivet på fabrikationsskiltet på køretøjet;</p> <p>b) Hvis disse oplysninger ikke foreligger, eller der i henhold til kravene⁽¹⁾ ikke må anvendes referenceværdier,</p> <ul style="list-style-type: none"> – for indsugningsdieselmotorer: $2,5 \text{ m}^{-1}$, – for turboladede dieselmotorer: $3,0 \text{ m}^{-1}$, <p>eller for køretøjer, der er angivet i kravene⁽¹⁾ eller registreret eller taget i brug første gang efter datoen angivet i kravene⁽¹⁾,</p> <ul style="list-style-type: none"> – $1,5 \text{ m}^{-1,7/}$. <p>c) Fjerndetektionsudstyr viser, at kravene ikke er opfyldt.</p>

⁶ Typegodkendt i henhold til grænseværdierne i linje A eller B i tabellen i punkt 5.3.1.4 i bilag I til direktiv 70/220/EØF som ændret ved direktiv 98/69/EF eller senere eller første gang registreret eller taget i brug efter 1. juli 2002.

⁷ Typegodkendt i henhold til grænseværdierne i linje B i tabellen i punkt 5.3.1.4 i bilag I til direktiv 70/220/EØF som ændret ved direktiv 98/69/EF eller senere; linje B1, B2 eller C i tabellen i punkt 6.2.1 i bilag I til direktiv 88/77/EØF som ændret ved direktiv 1999/96/EF eller senere eller første gang registreret eller taget i brug efter 1. juli 2008.

Punkt	Metode	Mangler
	<p>accelerationscyklusser eller ved en tilsvarende metode.</p> <p>c) Kontrolprocedure:</p> <p>1. Motoren og eventuel turbolader sættes i tomgang, før hver enkelt fri accelerationscyklus påbegyndes. For dieselmotorer til tunge køretøjer betyder det, at der ventes mindst 10 sekunder, efter at gaspedalen er sluppet.</p> <p>2. De enkelte frie accelerationscyklusser påbegyndes ved, at gaspedalen hurtigt (dvs. på under et sekund) og i én bevægelse, men uden voldsomhed, trædes helt i bund for at opnå maksimal indsprøjtning fra indsprøjtningssumpen.</p> <p>3. Under hver fri accelerationscyklus skal motoren nå tophastigheden eller, hvis køretøjet har automatisk gear, den hastighed, som producenten har angivet, eller, hvis disse oplysninger ikke foreligger, to tredjedele af tophastigheden, før gaspedalen slippes. Dette kan kontrolleres ved f.eks. at overvåge motorens omdrejningstal eller ved at lade tilstrækkelig tid gå, fra gaspedalen trædes ned, til den slippes; det vil for køretøjer i klasse M2, M3, N2 eller N3 sige mindst 2 sekunder.</p> <p>4. Et køretøj må kun kasseres, hvis det aritmetiske gennemsnit af mindst tre frie accelerationscyklusser ligger over grænseværdien. Dette kan beregnes ved at se bort fra målinger, der afviger betydeligt fra det målte gennemsnit, eller resultatet af andre statistiske beregninger, som tager hensyn til målingernes spredning. Medlemsstaterne kan begrænse antallet af kontrolcyklusser.</p> <p>5. For at undgå unødvendig kontrol kan medlemsstaterne kassere køretøjer, hvis målte værdier ligger betydeligt over grænseværdien efter mindre end tre frie accelerationscyklusser eller efter rensningscyklusserne. For på samme måde at undgå unødvendig prøvning kan medlemsstaterne godkende køretøjer, hvis målte værdier ligger betydeligt under grænseværdien efter mindre end tre frie accelerationscyklusser eller efter rensningscyklusserne og under hensyntagen til passende tolerancer.</p> <p>Alternativt måles med fjerndetektionsudstyr og bekræftes ved standardafprøvningsmetoder.</p>	

NOTER:

1. »kravene« er fastsat i henhold til typegodkendelseskravene på tidspunktet for første registrering eller første ibrugtagning samt kravene til eftermontering eller den nationale lovgivning i registreringslandet.

BILAG III
VURDERING AF MANGLER

Ved dette bilag fastsættes minimumsregler, som benyttes ved vurdering af mangler, der er fundet ved syn ved vejsiden.

1. KLASIFICERING AF MANGLER

Manglerne klassificeres således:

MINDRE MANGLER:

Tekniske fejl og mangler, der ikke har nogen betydelig virkning for køretøjets sikkerhed, og andre mindre uoverensstemmelser. Køretøjet behøver ikke omsynes, da det med rimelighed kan forventes, at de konstaterede mangler omgående vil blive repareret.

VÆSENTLIGE MANGLER:

Mangler, der skønnes at indebære en trafiksikkerhedsmæssig risiko, og/eller andre væsentlige uoverensstemmelser. Køretøjet skal repareres så hurtigt som muligt, og den videre anvendelse kan pålægges restriktioner og betingelser, f.eks. omsyn af køretøjet.

FARLIGE MANGLER:

Mangler, der udgør en direkte og umiddelbar trafiksikkerhedsmæssig risiko. Fortsat anvendelse af køretøjet på offentlig vej er ikke tilladt, selv om det i visse tilfælde kunne tillades, at køretøjet på bestemte betingelser kan køres direkte til en specificeret adresse, f.eks. med henblik på øjeblikkelig reparation eller beslaglæggelse.

Et køretøj med mangler i flere mangelkategorier bør klassificeres efter den alvorligste mangel. Et køretøj med adskillige mangler i samme kategori kan klassificeres i den næste højere mangelkategori, hvis manglernes kombinerede virkninger gør køretøjet farligere.

Krav om typegodkendelse i forbindelse med første registrering eller første ibrugtagning skal tages i betragtning ved vurderingen af mangler. Nogle punkter vil være omfattet af krav om eftermontering.

2. VURDERINGSKRAV

Punkt	Mangler	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
0. IDENTIFIKATION AF KØRETØJET				
0.1. Nummerplader (hvis påbudt i henhold til kravene ⁽¹⁾)	a) Nummerplade(r) mangler eller er så utilstrækkeligt fastgjort, at den/de kan forventes at falde af.		X	
	b) Påskrift mangler eller er ulæselig.		X	
	c) Ikke i overensstemmelse med køretøjets registreringspapirer.		X	

Punkt	Mangler	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
0.2. Køretøjets stel-/serienummer	a) Mangler eller forefindes ikke.		X	
	b) Ufuldstændigt eller ulæseligt.		X	
	c) Ikke i overensstemmelse med køretøjets registreringspapirer.		X	
1. BREMSEUDSTYR				
1.1. Mekanisk tilstand og virkemåde				
1.1.1. Pedalaksel til driftsbremse/håndbremse-aksel	a) Aksel for stram.		X	
	b) For stort slid eller slør.		X	
1.1.2. Pedalens/håndtagetets tilstand og betjeningsanordningens vandring	a) For stor eller for lille uudnyttet vandring. Bremsen er ikke fuldt funktionsduelig eller er blokeret		X	X
	b) Betjeningsanordningen returnerer ikke korrekt Bremsen aktiveres vedvarende.	X	X	
	c) Skridsikker belægning på bremsepedal mangler, sidder løs eller er slidt.	X		
1.1.3. Vakuumpumpe eller kompressor og beholdere	a) Utilstrækkeligt lufttryk/vakuum til at aktivere bremsen mindst to gange, efter at alarmanordningen har givet signal (eller trykmåleren er uden for det sikre område). Utilstrækkeligt lufttryk/vakuum til at aktivere bremsen mindst to gange, efter at alarmanordningen har givet signal (eller trykmåleren er uden for det sikre område)		X	X
	b) Tid til opnåelse af sikkert arbejdsstryk ikke i overensstemmelse med kravene ⁽¹⁾ .		X	
	c) Flervejssikkerhedsventil eller overtryksventil virker ikke.		X	

Punkt	Mangler	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
	d) Lækager, der bevirker et mærkbart trykfald, eller hørlig luftudsivning.		X	
	e) Ydre beskadigelse, som kan forventes at påvirke bremseapparatets funktion. Nødbremsevirkning ikke opfyldt		X	X
1.1.4. Trykmåler eller -indikator med alarmanordning ved for lavt tryk	Trykmåler eller -indikator virker ikke korrekt eller er defekt (tryk kan aflæses). Lavt tryk angives ikke.	X	X	
1.1.5. Håndaktiveret bremseventil	a) Betjeningsanordning revnet, beskadiget eller for slidt.		X	
	b) Betjeningsanordning utilstrækkeligt fastgjort på ventil eller ventil utilstrækkeligt fastgjort.		X	
	c) Løse tilslutninger eller utætheder i systemet.		X	
	d) Utilfredsstillende funktion.		X	
1.1.6. Parkeringsbremseudløser, betjeningsarm, parkeringsbremsetandkrans, elektronisk parkeringsbremser	a) Tandkransen spærrer ikke tilstrækkeligt.		X	
	b) slid på betjeningsarmens aksel eller spærreanordningen. For kraftigt slid.	X	X	
	c) For stor vandring i betjeningsarmen som tegn på forkert justering.		X	
	d) Udløser mangler, er beskadiget eller virker ikke.		X	
	e) Virker ikke korrekt, alarmanordning giver signal om defekt.		X	
1.1.7. Ventiler (bremseventiler, styreventiler, regulatorer mv.)	a) Ventil beskadiget eller for stor luftudsivning. Funktionsduelighed påvirkes.		X	X
	b) For stort olieforbrug i kompressoren.	X		
	c) Ventil utilstrækkeligt fastgjort eller ukorrekt monteret.		X	
	d) Udsivning af bremsevæske. Funktionsduelighed påvirkes.		X	X
1.1.8. Koblinger til bremsen på påhængskøretøj (elektriske og pneumatiske)	a) Tap eller selvlukkende ventil defekt. Funktionsduelighed påvirkes.	X	X	
	b) Tap eller ventil utilstrækkeligt fastgjort eller ukorrekt monteret. Funktionsduelighed påvirkes.	X	X	

Punkt	Mangler	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
	c) For store utætheder. Funktionsduelighed påvirkes.		X	X
	d) Virker ikke korrekt. Bremseaktivering påvirkes.		X	X
1.1.9. Ekstra trykluftbeholder	a) Beholder lettere beskadiget eller svagt tæret. Beholder svært beskadiget, tæret eller utæt.	X	X	
	b) Aftapningsanordning påvirkes. Aftapningsanordning virker ikke.	X	X	
	c) Beholder utilstrækkeligt fastgjort eller ukorrekt monteret.		X	
1.1.10. Servobremse- aggregat, hovedcylinder (hydrauliske systemer)	a) Servoforstærker defekt eller virker ikke.		X	
	b) Hovedcylinder defekt, men bremses kan stadig aktiveres Hovedcylinder defekt eller utæt.		X	X
	c) Hovedcylinder utilstrækkeligt fastgjort, men bremses kan stadig aktiveres Hovedcylinder utilstrækkeligt fastgjort.		X	X
	d) For lavt bremsevæskniveau (under MIN-mærket, men indeholder mere end 50 % af beholderkapacitet). For lavt bremsevæskniveau (under MIN-mærket og indeholder mindre end 50 % af beholderkapacitet). Bremsevæskniveau ikke synligt.	X	X	X
	e) Dæksel på hovedcylinder mangler.	X		
	f) Kontrollampe for bremsevæske lyser eller er defekt.	X		
	g) Advarselsanordning for bremsevæskniveau virker ikke korrekt.	X		
1.1.11. Faste bremseslanger	a) Overhængende fare for svigt eller brud.			X
	b) Utætheder i rør eller tilslutninger (tryklufsbremseapparater). Utætheder i rør eller tilslutninger (hydrauliske bremseapparater)		X	X
	c) Rør beskadigede eller stærkt tærede. Bremseres funktion påvirkes i form af blokering eller overhængende risiko for udsivning.		X	X
	d) Rør forkert monteret. Risiko for beskadigelse.	X	X	
1.1.12. Bremseslanger	a) Overhængende fare for svigt eller brud.			X

Punkt	Mangler	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
	b) Snoede eller for korte slanger. Slanger beskadigede eller slidte.	X	X	
	c) Utætheder i slanger eller tilslutninger. (trykluftsbremseapparater). Utætheder i slanger eller tilslutninger (hydrauliske bremseapparater).		X	X
	d) Slanger spiles ud under tryk. Indvendig fletforstærkning beskadiget.		X	X
	e) Slanger porøse.		X	
1.1.13. Bremsbakker og -klodser	a) Bakke eller klods nedslidt. (min mærke nået) Bakke eller klods nedslidt. (under min mærke).		X	X
	b) Bakke eller klods tilsmudset (olie, fedt osv.). Bremsevirkning påvirkes.		X	X
	c) Bakke eller klods mangler.			X
1.1.14. Bremsetromler, bremseskiver	a) Tromle eller skive slidt (min mærke nået) eller med betydelig furedannelse. Tromle eller skive stærkt slidt eller ridset, revnet, utilstrækkeligt fastgjort eller har brud.		X	X
	b) Tromle eller skive tilsmudset (olie, fedt osv.). Bremsevirkning påvirkes.		X	X
	c) Tromle eller skive mangler.			X
	d) Ankerplade utilstrækkeligt fastgjort.		X	
1.1.15. Bremskabler, stænger, arme, forbindelsesled	a) Kabel beskadiget eller har knuder. Bremsevirkning påvirkes.		X	X
	b) Komponent stærkt slidt eller tæret. Bremsevirkning påvirkes.		X	X
	c) Løst kabel, stang eller forbindelsesled.		X	
	d) Kabelstyr defekt.		X	
	e) Bremsesystemets frie bevægelse begrænset.		X	
	f) Unormal bevægelse af arme/forbindelsesled som tegn på forkert justering eller stærkt slid.		X	
1.1.16. Bremsaktuatorer (herunder fjederbremses og hydrauliske cylindre)	a) Aktuator revnet eller beskadiget. Bremsevirkning påvirkes.		X	X
	b) Aktuator utæt. Bremsevirkning påvirkes.		X	X
	c) Aktuator utilstrækkeligt fastgjort eller ukorrekt monteret. Bremsevirkning påvirkes.		X	X

Punkt	Mangler	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
	d) Aktuator stærkt tæret. Kan forventes at revne.		X	X
	e) For lille eller for stor vandring i arbejdsstempel eller membran. Bremsvirkning påvirkes (manglende frigang)		X	X
	f) Støvhætte beskadiget. Støvhætte mangler eller er stærkt beskadiget.	X	X	
1.1.17. Automatisk ventil for lastafhængig bremskraftregulering	a) Forbindelse defekt.		X	
	b) Forbindelse forkert justeret.		X	
	c) Ventil har sat sig fast eller virker ikke. (ABS virker) Ventil har sat sig fast eller virker ikke		X	X
	d) Ventil mangler.			X
	e) Dataplade mangler.	X		
	f) Data ulæselige eller ikke i overensstemmelse med kravene ⁽¹⁾ .	X		
1.1.18. Justeringsanordninger og indikatorer	a) Justeringsanordning beskadiget, har sat sig fast eller bevæger sig unormalt, har stærkt slid eller er forkert justeret.		X	
	b) Justeringsanordning defekt.		X	
	c) Monteret eller udskiftet forkert.		X	
1.1.19. Retardersystem (hvis monteret eller påbudt)	a) Løs forbindelse eller montering. Funktionsduelighed påvirkes.	X	X	
	b) Systemet er tydeligvis defekt eller mangler.		X	
1.1.20. Automatisk aktivering af anhængerbremseser	Påhængskøretøjets bremseser virker ikke automatisk, når koblingen er afbrudt.			X
1.1.21. Samlede bremseapparat	a) Andet bremseudstyr (f.eks. frostvæskpumpe, lufttørrer osv.) beskadiget udvendigt eller stærkt tæret på en måde, som påvirker bremseapparatet negativt. Bremsvirkning påvirkes.		X	X
	b) Udsivning af luft eller frostvæske. Systemets funktionsduelighed påvirkes.	X	X	
	c) Enhver komponent, der er utilstrækkeligt fastgjort eller ukorrekt monteret.		X	

Punkt	Mangler	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
	d) U hensigtsmæssig reparation eller ændring af en given komponent ⁸ Bremsvirkning påvirkes.		X	X
1.1.22. Prøvetilslutninger (hvis monteret eller påbudt)	a) Mangler.		X	
	b) Beskadiget Ubrugelig eller utæt.	X	X	
1.2. Driftsbremse — præstationer og virkning				
1.2.1. Præstationer (E) ⁽²⁾	a) Utilstrækkelig bremsvirkning på et eller flere hjul. Ingen bremsvirkning på et eller flere hjul		X	X
	b) Bremsvirkning på et hjul er mindre end 70% af den højeste registrerede bremsvirkning på et andet hjul på samme aksel. Ved bremseprøve på vej afviger køretøjet stærkt fra sin kurs under opbremsningen. Bremsvirkning på et hjul er mindre end 50 % af den højeste registrerede bremsvirkning på det andet hjul på samme aksel for styrende akslers vedkommende		X	X
	c) Bremsvirkning ikke gradvis (hug).		X	
	d) Funktionstid unormalt lang på et givet hjul.		X	
	e) Kraftige udsving i bremsvirkningen under hver fuldstændige hjulomdrejning.		X	
1.2.2. Bremsvirkning (E) ⁽²⁾	Følgende minimumsbremsvirkninger opnås ikke: Kategori N1: 45 % Kategori M1, M2 og M3: 50 % ⁹ Kategori N2 og N3: 43 % ¹⁰ Kategori O2, O3 og O4: 40 % ¹¹ Mindre end 50 % af de ovennævnte værdier, der er opnået i forhold til køretøjets masse under prøvningen		X	X
1.3. Nødbremse — præstationer og virkning (hvis der anvendes separate systemer)				
1.3.1. Præstationer (E) ⁽²⁾	a) Utilstrækkelig bremsvirkning på et eller flere hjul. Ingen bremsvirkning på et eller flere hjul		X	X

⁸ Ved uhensigtsmæssig reparation eller ændring forstås en reparation eller ændring, som forringer køretøjets trafiksikkerhed eller påvirker miljøet negativt.

⁹ 48% for køretøjer uden ABS eller typegodkendt før 1. oktober 1991.

¹⁰ 45 % for køretøjer, der er registreret efter 1988, eller fra den dato, der er angivet i kravene, idet det seneste tidspunkt lægges til grund.

¹¹ 43% for sættevogne og påhængskøretøjer med trækstang, der er registreret efter 1988, eller fra den dato, der er angivet i kravene, idet det seneste tidspunkt lægges til grund.

Punkt	Mangler	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
	b) Bremsvirkning på et hjul er mindre end 70% af den højeste registrerede bremsvirkning på et andet hjul på samme aksel. Ved bremseprøve på vej afviger køretøjet stærkt fra sin kurs under opbremsningen. Bremsvirkning på et hjul er mindre end 50 % af den højeste registrerede bremsvirkning på det andet hjul på samme aksel for styrende akslers vedkommende		X	X
	c) Bremsvirkning ikke gradvis (hug).		X	
1.3.2. Bremsvirkning	Bremsekraft under 50 % ¹² af driftsbremSENS virkning som fastlagt i punkt 1.2.2. i forhold til den tilladte totalvægt eller for sættevogne til summen af det tilladte akseltryk (undtagen L1e og L3e). Mindre end 50 % af de ovennævnte værdier, der er opnået i forhold til køretøjets masse under prøvningen		X	X
1.4. Parkeringsbremse — præstationer og virkning				
1.4.1. Præstationer (E) ⁽²⁾	Bremsen virker ikke på den ene side, eller ved bremseprøve på vej afviger køretøjet stærkt fra sin kurs under opbremsningen. Mindre end 50 % af de effektivitetsrelaterede værdier, der er opnået i forhold til køretøjets masse under prøvningen		X	X
1.4.2. Bremsvirkning (E) ⁽²⁾	For alle køretøjer: Bremskoefficienten er mindre end 16% i forhold til den tilladte totalvægt; eller for motorkøretøjer: mindre end 12% i forhold til køretøjets tilladte vogntogsvægt, idet den højeste værdi lægges til grund Mindre end 50 % af de ovennævnte værdier, der er opnået i forhold til køretøjets masse under prøvningen		X	X
1.5. Retarders ydeevne	a) Bremsvirkning ikke gradvis (gælder ikke motorbremse).		X	
	b) Systemet virker ikke.		X	
1.6. Blokeringsfri bremsesystem (ABS)	a) Advarselsanordning virker ikke korrekt.		X	
	b) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
	c) Hjulhastighedssensorer mangler eller er beskadigede.		X	
	d) Ledningsnet beskadiget.		X	
	e) Andre komponenter mangler eller er beskadigede.		X	
1.7. Elektronisk bremsesystem (EBS)	a) Advarselsanordning virker ikke korrekt.		X	
	b) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	

¹² 2,2m/s² for køretøjer i klasse N1, N2 og N3.

2. STYREAPPARAT					
2.1. Mekanisk tilstand					
2.1.1. Styreapparatets tilstand	a)	Styreaksel snoet eller splines slidte. Funktionsduelighed påvirkes.		X	X
	b)	Styreaksel stærkt slidt. Funktionsduelighed påvirkes.		X	X
	c)	For stor vandring i styreaksel. Funktionsduelighed påvirkes.		X	X
	d)	Utæt Dråbedannelse.	X	X	
2.1.2. Fastgørelse af styrehus	a)	Styrehus ikke korrekt fastgjort. Mere end 50 % af monteringsdelene sidder løst eller synlige slidspor mod chassis og karrosseri		X	X
	b)	Udvidede fastgørelseshuller i chassis. Mere end 50 % af monteringsdelene påvirkes		X	X
	c)	Fastgørelsesbolte mangler eller har brud. Mere end 50 % af monteringsdelene påvirkes		X	X
	d)	Styrehus har brud. Husets stabilitet eller fastgørelse påvirkes.		X	X
2.1.3. Styreapparatets deles tilstand	a)	Relativ bevægelse mellem dele, som bør udbedres. For stor vandring eller kan forventes at ville løsnes.		X	X
	b)	For stort slid ved samlinger. Kan forventes at ville løsnes		X	X
	c)	Brud på eller deformation af en given del. Funktionsduelighed påvirkes.		X	X
	d)	Låseanordninger mangler.		X	
	e)	Skævhed i dele (f.eks. forbindelsesstang eller styrestang).		X	
	f)	Uhensigtsmæssig reparation eller ændring. Funktionsduelighed påvirkes.		X	X
	g)	Støvhætte beskadiget eller forringet. Støvhætte mangler eller er i alvorligt forringet tilstand	X	X	
2.1.4. Aktivering af styreapparatets	a)	Bevægende styredele rammer en fastmonteret del af chassiset.		X	

dele				
	b) Styrestop fungerer ikke eller mangler.		X	
2.1.5. Servostyring	a) Væskeudsivning. Funktionsduelighed påvirkes.		X	X
	b) Utilstrækkelig mængde væske. (under MIN-mærket, men indeholder mere end 50 % af beholderkapacitet) Mindre end 50 % af beholderkapacitet til MIN-mærket		X	X
	c) Anordning virker ikke. Styreevne påvirkes		X	X
	d) Anordning har brud eller er utilstrækkeligt fastgjort. Styreevne påvirkes		X	X
	e) Skævhed i eller tilsmudsning af komponenter. Styreevne påvirkes		X	X
	f) Uhensigtsmæssig reparation eller ændring. Styreevne påvirkes		X	X
	g) Kabler/slanger beskadigede eller stærkt tærede. Styreevne påvirkes		X	X
2.2. Rat og ratsøjle				
2.2.1. Rattets tilstand	a) Relativ bevægelse mellem rat og ratsøjle som tegn på løshed. Rattet kan forventes at ville løsnes		X	X
	b) Fastholdelsesanordning på ratnav mangler. Kan forventes at ville løsnes		X	X
	c) Brud på eller løshed i ratnav, ratkrans eller rateger. Kan forventes at ville løsnes		X	X
2.2.2. Ratsøjle	a) For stor vandring op eller ned i midten af rattet.		X	
	b) For stor vandring i toppen af ratstammen radiært fra ratstammens akse.		X	
	c) Forbindelsesslanger i forringet tilstand.		X	
	d) Fastgørelse defekt. Kan forventes at ville løsnes		X	X
2.3. Slør i styreapparat	For kraftig frigang i rattet (f.eks. bevægelse af et punkt på ratkransen med mere end en femtedel af rattets diameter) eller manglende overensstemmelse med kravene ⁽¹⁾ .		X	

	Styreevnens sikkerhed påvirkes			X
2.4. Sporing af hjul	Åbenbar manglende sporing Ligeud-kørsel påvirkes; retningsstabilitet påvirkes.	X	X	
2.5. Drejeled på påhængskøretøjs styrende aksel	a) Komponent beskadiget eller revnet. Komponent svært beskadiget eller revnet.		X	X
	b) For stort slid. Ligeud-kørsel påvirkes; retningsstabilitet påvirkes.		X	X
	c) Fastgørelse defekt. (mindre end 50% af fastgørelsesdelene sidder løst) Fastgørelse defekt. (mere end 50 % af fastgørelsesdelene sidder løst)		X	X
3. UDSYN				
3.1. Synsfelt	Hindring inden for førerens synsfelt, som i væsentlig grad påvirker dennes udsyn foran eller til siderne. Udsynet hæmmes inden for området, der rengøres af forrudeviskere, eller udvendige spejle ikke synlige	X	X	
3.2. Rudernes tilstand	a) Revnet eller misfarvet rude eller gennemsigtigt panel (hvis tilladt). (uden for området, der rengøres af forrudeviskere) Udsynet hæmmes inden for området, der rengøres af forrudeviskere, eller udvendige spejle ikke synlige	X	X	
	b) Rude eller gennemsigtigt panel (herunder reflekterende eller farvet folie), som ikke opfylder specifikationerne i kravene. ^{1/} (uden for området, der rengøres af forrudeviskere) Udsynet hæmmes inden for området, der rengøres af forrudeviskere, eller udvendige spejle ikke synlige	X	X	
	c) Rude eller gennemsigtigt panel i uacceptabel stand. Udsynet hæmmes i høj grad inden for området, der rengøres af forrudeviskere		X	X
3.3. Førerspejle eller spejlanordninger	a) Spejl eller anordning mangler eller er ikke monteret i henhold til kravene. ^{1/} Færre end to førerspejle står til rådighed	X	X	
	b) Spejl eller anordning lettere beskadiget eller sidder løst. Spejl eller anordning virker ikke, er svært beskadiget, sidder løst eller er utilstrækkeligt fastgjort.	X	X	
3.4. Forrudeviskere	a) Viskere fungerer ikke eller mangler.		X	
	b) Viskerblad defekt. Viskerblad mangler eller er tydeligvis defekt.	X	X	
3.5. Forrudevaskere	Vaskere fungerer ikke tilfredsstillende.	X	X	

	Vaskere virker ikke			
3.6. Afdugningsanlæg (X) ^{12/}	Anlæg virker ikke eller er tydeligvis defekt.	X		
4. LYGTER, LYSSIGNALER, REFLEKSANORDNINGER OG ELEKTRISK Udstyr				
4.1. Forlygter				
4.1.1. Tilstand og virkemåde	a) Lygte/lyskilde defekt eller mangler. (arrangementer med flere lygter/lyskilder; for LED: mere end 1/3 virker)	X		
	Arrangementer med en enkelt lygte/lyskilde; for LED: færre end 2/3 virker		X	
	b) Lidt defekte (parabol og glas). Lygte (parabol og glas) svært defekte eller mangler.	X		
	c) Lygte ikke forsvarligt fastgjort.		X	
4.1.2. Indstilling	a) Forlygte tydeligvis fejljusteret		X	
	b) Lyskilde er ikke korrekt monteret		X	
4.1.3. Afbrydere	a) Antal forlygter, der tænder samtidig, er ikke i overensstemmelse med kravene ^{12/} . Forlygternes maksimalt tilladte lysintensitet overskrides	X		X
	b) Afbryder virker ikke i overensstemmelse med kravene ^{12/}			X
	c) Betjeningsanordnings funktion forringet.	X		
4.1.4. Opfyldelse af kravene ^{12/}	a) Lygte, farven af det udsendte lys, position eller lysstyrke ikke i overensstemmelse med kravene. ^{12/}			X
	b) Produkter på glasset eller lyskilden, som tydeligvis mindsker lysintensiteten eller ændrer farven af det udsendte lys.			X
	c) Lyskilde og lygte passer ikke sammen.			X
4.1.5. Indstillingsanordning (hvis påbudt) (X) ^{13/}	a) Anordning virker ikke.			X
	b) Manuel anordning kan ikke betjenes fra førersædet.			X
4.1.6. Forlygteviskere (hvis påbudt) (X) ^{12/}	Anordning virker ikke. For gasudladningslamper	X		X
4.2. Positionslgter for og bag, sidemarkeringslygter og endemarkeringslygter				
4.2.1. Tilstand og	a) Lyskilde defekt.		X	

^{13/} _____ Markerer punkter, som vedrører køretøjets tilstand og dets egnethed til brug på vejen, men som ikke betragtes som en væsentlig del – selv i forbindelse med en periodisk teknisk kontrol.

virkemåde	b)	Glas defekt.		X	
	c)	Lygte ikke forsvarligt fastgjort (kan forventes at falde af).		X	
	4.2.2. Afbrydere	a) Afbryder virker ikke i overensstemmelse med kravene. ^{1/} Baglygter samt sidemarkeringslygter kan afbrydes, når forlygter er tændt	X		X
	b)	Betjeningsanordnings funktion forringet.		X	
4.2.3. Overensstemmelse med kravene ^{1/}	a)	Lygte, farven af det udsendte lys, position eller lysstyrke ikke i overensstemmelse med kravene. ^{1/} Rødt lys fremad eller hvidt lys bagud; stærkt reduceret lysintensitet	X		X
	b)	Produkter på glasset eller lyskilden, som mindsker lysintensiteten eller ændrer farven af det udsendte lys. Rødt lys fremad eller hvidt lys bagud; stærkt reduceret lysintensitet	X		X
4.3. Stoplygter					
4.3.1. Tilstand og virkemåde	a)	Lyskilde defekt. (arrangementer med flere LED-lyskilder: mere end 1/3 virker) Arrangementer med en enkelt lyskilde; for LED: færre end 2/3 virker Alle lyskilder defekte	X		X
	a)	Glas defekt. (det udsendte lys påvirkes ikke) Stærkt defekt glas (det udsendte lys påvirkes).	X		X
	b)	Lygte ikke forsvarligt fastgjort (kan forventes at falde af).		X	
4.3.2. Afbrydere	a)	Afbryder virker ikke i overensstemmelse med kravene. ^{1/} Forsinket tænding (opbremsningen overstiger 2,5 m/s ² , før stoplygterne tændes) Virker ikke	X		X
	b)	Betjeningsanordnings funktion forringet.		X	
4.3.3. Overensstemmelse med kravene ^{1/}	a)	Lygte, farven af det udsendte lys, position eller lysstyrke ikke i overensstemmelse med kravene. ^{1/} Hvidt lys bagud; stærkt reduceret lysintensitet	X		X
4.4. Retningsviserblinklygter og havariblink					
4.4.1. Tilstand og virkemåde	a)	Lyskilde defekt. (arrangementer med flere LED-lyskilder: mere end 1/3 virker) Arrangementer med en enkelt lyskilde; for LED: færre end 2/3 virker	X		X
	b)	Lettere defekt glas. (det udsendte lys påvirkes ikke)	X		

		Stærkt defekt glas (det udsendte lys påvirkes).		X	
		c) Lygte ikke forsvarligt fastgjort (kan forventes at falde af)		X	
4.4.2.	Afbrydere	Afbryder virker ikke i overensstemmelse med kravene. ^{1/} Virker ikke	X		X
4.4.3.	Opfyldelse af kravene ^{1/}	Lygte, farven af det udsendte lys, position eller lysstyrke ikke i overensstemmelse med kravene. ^{1/} En anden farve end gult lys udsendes	X		X
4.4.4.	Blinkfrekvens	Blinkfrekvens ikke i overensstemmelse med kravene ⁽¹⁾ . (frekvensen afviger mere end 25 %) Frekvens afviger mere end 50 %	X		X
4.5. Tågelygter for og bag					
4.5.1.	Tilstand og virkemåde	a) Lyskilde defekt. (arrangementer med flere LED-lyskilder: mere end 1/3 virker) Arrangementer med en enkelt lyskilde; for LED: færre end 2/3 virker	X		X
		b) Lettere defekt glas. (det udsendte lys påvirkes ikke) Stærkt defekt glas (det udsendte lys påvirkes).	X		X
		c) Lygte ikke forsvarligt fastgjort. Kan forventes at falde af eller blænde modkørende trafik	X		X
4.5.2	Indstilling (X) ^{6/}	Tågeforlygtes indstilling tydeligvis forkert, når lysstrålen har en afskæringslinje (afskæringslinje for lav) Afskæringslinje højere end for forlygter	X		X
4.5.3.	Afbrydere	Afbryder virker ikke i overensstemmelse med kravene. ^{1/} Virker ikke	X		X
4.5.4.	Opfyldelse af kravene ^{1/}	a) Lygte, farven af det udsendte lys, position eller lysstyrke ikke i overensstemmelse med kravene. ^{1/}			X
		b) Systemet virker ikke i overensstemmelse med kravene. ^{1/}	X		
4.6. Baklygter					
4.6.1.	Tilstand og virkemåde	a) Lyskilde defekt.	X		
		b) Glas defekt.	X		
		c) Lygte ikke forsvarligt fastgjort (kan forventes at falde af)			X
4.6.2.	Opfyldelse af kravene ^{1/}	a) Lygte, farven af det udsendte lys, position eller lysstyrke ikke i overensstemmelse med kravene. ^{1/}			X
		b) Systemet virker ikke i overensstemmelse med kravene. ^{1/}			X

4.6.3. Afbrydere	Afbryder virker ikke i overensstemmelse med kravene. ^{1/} Baklygte kan tændes, uden at køretøjet er sat i bakgear	X	X	
4.7. Bagnummerpladelygte				
4.7.1. Tilstand virkemåde	og a) Lygte kaster lys direkte bagud. Afgiver hvidt lys direkte bagud	X	X	
	b) Lyskilde defekt. Arrangementer med flere lyskilder Lyskilde defekt. arrangementer med en enkelt lyskilder	X	X	
	c) Lygte ikke forsvarligt fastgjort (kan forventes at falde af)		X	
4.7.2. Opfyldelse kravene ^{1/}	af a) Systemet virker ikke i overensstemmelse med kravene. ^{1/}	X		
4.8. Refleksanordninger, (retroreflekterende) synlighedsmærkninger og markeringsplader bag				
4.8.1. Tilstand	a) Reflekterende udstyr defekt eller beskadiget. Refleksvirkningen påvirkes	X	X	
	b) Refleks ikke forsvarligt fastgjort. Kan forventes at falde af.	X	X	
4.8.2. Opfyldelse kravene ^{1/}	af Anordning, reflekteret farve eller position ikke i overensstemmelse med kravene. ^{1/} Manglende eller reflekterende rød farve fremad eller hvid farve bagud.	X	X	
4.9. Påkrævede signallamper for belysningsudstyr				
4.9.1. Tilstand virkemåde	og Virker ikke. Virker ikke for fjernlysgyter eller tågebaglygte.	X	X	
4.9.2. Opfyldelse kravene ^{1/}	af Ikke i overensstemmelse med kravene. ^{1/}	X		
4.10. Elektriske forbindelser mellem det trækkende køretøj og påhængskøretøj eller sættevogn	a) Faste dele ikke forsvarligt fastgjort. Løs stikkontakt	X	X	
	b) Beskadiget eller forringet isolering. Kan forventes at forårsage en kortslutning.	X	X	
	c) Påhængskøretøjs eller trækkende køretøjs elektriske forbindelser virker ikke korrekt. Påhængskøretøjets bremseapparat påvirkes; påhængskøretøjets stoplys virker ikke		X	X
4.11. Ledningsnet	a) Ledningsnet utilstrækkeligt eller uforsvarligt fastgjort. Fastgørelsesdele sidder løst, berører skarpe kanter, konnektorer kan forventes at blive afbrudt. Ledningsnet kan forventes at berøre varme dele, roterende dele eller stel, konnektorer kan forventes at blive afbrudt	X	X	

X

	(relevante dele til bremses og styreapparat).			
	b) Ledningsnet i lettere forringet tilstand. Ledningsnet i stærkt forringet tilstand. Ledningsnet i ekstremt forringet tilstand (relevante dele til bremses og styreapparat).	X	X	X
	c) Beskadiget eller forringet isolering. Kan forventes at forårsage en kortslutning. Overhængende risiko for brand og gnistdannelse.	X	X	X
4.12. Ikkeobligatoriske lygter og refleksanordninger (X) (X) ^u	a) En lygte/refleksanordning monteret i strid med kravene. ^{1/} Udsender/reflekterer rødt lys fremad eller hvidt lys bagud.	X	X	
	b) Lygtefunktion ikke i overensstemmelse med kravene. ^{1/} Antallet af forlygter, som virker samtidig, gør, at den tilladte lysintensitet overskrides; Udsender rødt lys fremad eller hvidt lys bagud.	X	X	
	c) Lygte/refleksanordning ikke forsvarligt fastgjort (kan forventes at falde af).		X	
4.13. Batteri	a) Utilstrækkeligt fastgjort. Ikke korrekt fastgjort. Kan forventes at forårsage en kortslutning.	X	X	
	b) Udsivning. Udslip af farlige stoffer.	X	X	
	c) Afbryder defekt (hvis påbudt).		X	
	d) Sikringer defekte (hvis påbudt).		X	
	e) Utilstrækkelig ventilation (hvis påbudt).		X	
5. AKSLER, HJUL, DÆK OG AFFJEDRING				
5.1. Aksler				
5.1.1. Aksler + (E)	a) Brud på eller krum aksel.			X
	b) Utilstrækkelig fastgørelse til køretøjet. Relativ bevægelse i forhold til chassis/karosseri eller løse.		X	X
	c) U hensigtsmæssig reparation eller ændring. Stabiliteten påvirkes, funktionsduelighed påvirkes, utilstrækkelig afstand til andre køretøjsdele eller kørebanen.		X	X
5.1.2. Stubaksler	a) Brud på stubaksel.			X

+ (E)	b) For stort slid på drejetap og/eller bøsninger. Kan forventes at ville løsnes; retningsstabilitet påvirkes.		X	X
	c) For stor bevægelse mellem stubaksel og akselstang. Kan forventes at ville løsnes; retningsstabilitet påvirkes.		X	X
	d) Stubakseltap sidder løst på akslen. Kan forventes at ville løsnes; retningsstabilitet påvirkes.		X	X
5.1.3. Hjullev + (E)	a) For stort slør i et hjulleje. retningsstabilitet påvirkes; fare for sammenbrud		X	X
	b) Hjullev for stramt eller blokeret (overophedet). Fare for overophedning; fare for sammenbrud		X	X
5.2. Hjul og dæk				
5.2.1. Hjulnav	a) Hjulmøtrikker eller -bolte mangler eller sidder løst (<3,5t: der resterer mindst 4 symmetrisk fordelt; >3,5t: der resterer mindst 75% symmetrisk fordelt). Mere end 25 % af hjulmøtrikker eller -bolte mangler eller sidder løst.		X	X
	b) Nav slidt eller beskadiget. Nav slidt eller beskadiget på en måde, der påvirker en forsvarlig fastgørelse af hjul.		X	X
5.2.2. Hjul	a) Ethvert brud eller enhver svejsedefekt.			X
	b) Ringe til fastgørelse af dæk ikke korrekt monteret. Kan forventes at ville falde af.		X	X
	c) Hjul meget skævt eller slidt. En forsvarlig fastgørelse til navet påvirkes; en forsvarlig fastgørelse af dæk påvirkes.		X	X
	d) Hjulstørrelse eller -type ikke i overensstemmelse med kravene ^{1/} og påvirker trafikikkerheden.		X	
5.2.3. Dæk	a) Dækstørrelse, belastningsevne, godkendelsesmærke eller hastighedsindeks ikke i overensstemmelse med kravene ^{1/} og påvirker trafikikkerheden. Utilstrækkelig belastningsevne eller hastighedsindeks i forhold til den faktiske brug; dæk berører andre faste køretøjsdele, og påvirker derved trafikikkerheden.		X	X
	b) Dæk på samme aksel eller på tvillingehjul har forskellig størrelse.		X	
	c) Dæk på samme aksel er af forskellig type (radialdæk/diagonaldæk).		X	

	d) Enhver alvorlig beskadigelse eller flænge i dæk. Tråd synlig eller beskadiget.		X	X
	e) Dækmønsterdybde ikke i overensstemmelse med kravene. ^{1/} Mindre end 80 % af den påkrævede mønsterdybde.		X	X
	f) Dæk gnider mod andre komponenter. Trafiksikkerheden påvirkes		X	X
	g) Regummierede dæk ikke i overensstemmelse med kravene. 1/ Trådbeskyttelseslaget påvirkes.		X	X
5.3. Affjedring				
5.3.1. Fjedre og stabilisator + (E)	a) Utilstrækkelig fastgørelse af fjedre eller stabilisator til chassis eller aksel. Relativ bevægelse er synlig; mere end 50 % af fastgørelsesdelene sidder løst		X	X
	b) Fjeder- eller stabilisatorkomponent er beskadiget eller har brud. Hovedfjeder (bladfjeder) eller mere end 50 % af de ekstra bladfjedre påvirkes.		X	X
	c) Fjeder eller stabilisator mangler Hovedfjeder (bladfjeder) eller mere end 50 % af de ekstra bladfjedre påvirkes.		X	X
	d) Uhensigtsmæssig reparation eller ændring. Utilstrækkelig afstand til køretøjets øvrige dele; fjedersystem virker ikke.		X	X
5.3.2. Støddæmpere	a) Utilstrækkelig fastgørelse af støddæmpere til chassis eller aksel. Støddæmper sidder løst.	X		
	b) Beskadiget støddæmper.		X	
	c) Støddæmper mangler.		X	
5.3.3. Torsionsrør, radiusarme, bærearmer og affjedringsarme + (E)	a) Utilstrækkelig fastgørelse af komponent til chassis eller aksel. Kan forventes at ville løsnes; retningsstabilitet påvirkes.		X	X
	b) En beskadiget eller kraftigt tæret komponent. Komponentens stabilitet påvirkes, eller komponenten har brud		X	X
	c) Uhensigtsmæssig reparation eller ændring. Utilstrækkelig afstand til køretøjets øvrige dele; system virker ikke.		X	X

5.3.4. Affjedningsled + (E)	a) For stort slid i drejetap og/eller bøsninger eller i affjedningsled. Kan forventes at ville løsnes; retningsstabilitet påvirkes.		X	X
	b) Støvhætte er i alvorligt forringet tilstand. Støvhætte mangler eller har brud.	X	X	
5.3.5. Luftaffjedring	a) Anordning virker ikke.			X
	b) Komponent beskadiget, ændret eller forringet på en måde, som ville påvirke anordningens funktion negativt. Systemets funktionsduelighed påvirkes i alvorlig grad.		X	X
	c) Hørlig udsivning i anordning.		X	
6. CHASSIS OG DELE FASTGJORT TIL CHASSIS				
6.1. Chassis eller ramme og dertil fastgjorte dele				
6.1.1. Almindelig tilstand	a) Et mindre brud på eller deformation af en side eller travers. Et alvorligt brud på eller deformation af en side eller travers.		X	X
	b) Utilstrækkelig fastgørelse af forstærkningsplader eller befæstninger (< 50 %). Løse befæstninger (> 50 %); dele er ikke tilstrækkeligt solide.		X	X
	c) For kraftig tæring, som påvirker samlingernes styrke. dele er ikke tilstrækkeligt solide.		X	X
6.1.2. Udstødningsrør og lyddæmpere	a) Utilstrækkeligt fastgjort eller utæt udstødningssystem.		X	
	b) Dampe trænger ind i førerkabine eller passagerkabine. Fare for ombordværende personer		X	X
6.1.3. Brændstoftank og rør (herunder brændstoftank til opvarmning og rør)	a) Utilstrækkeligt fastgjort tank eller rør. Brandfare.		X	X
	b) Brændstøflækage eller tankdæksel mangler eller er defekt. Brandfare; For stort udslip af farlige stoffer.		X	X
	c) Slidte rør. Beskadigede rør.	X	X	
	d) Stophane (hvis påbudt) virker ikke korrekt.		X	
	e) Brandrisiko pga.: - brændstofudsivning - brændstoftank eller udstødning forkert afskærmet - motorrummets tilstand.			X
	f) LPG/CNG-system eller brintsystem ikke i overensstemmelse med kravene ⁽¹⁾ . En del af systemet defekt.		X	X

6.1.4. Kofangere, sidebeskyttelse og underkøringsværn	a) Løshed eller beskadigelse kan forventes at forårsage skade. Dele kan forventes at falde af; funktionsduelighed påvirkes i høj grad		X	X
	b) Anordning tydeligvis ikke i overensstemmelse med kravene. ^{1/}		X	
6.1.5. Fastgørelses-anordning til reservenhjul (hvis monteret)	a) Anordning har brud eller er utilstrækkeligt fastgjort.		X	
	b) Reservenhjul ikke forsvarligt fastgjort Kan forventes at falde af.		X	X
6.1.6. Koblingsmekanismer og trækanordninger + (E)	a) Komponent beskadiget, defekt eller revnet (hvis den ikke er i brug). Komponent beskadiget, defekt eller revnet (hvis den er i brug).		X	X
	b) For kraftigt slid i komponent. Overskrider opslidningsgrænse.		X	X
	c) Fastgørelse defekt. Eventuelle løse fastgørelsesdele.		X	X
	d) Sikkerhedsudstyr mangler eller virker ikke korrekt.		X	
	e) Blinklygte virker ikke.		X	
	f) U hensigtsmæssig reparation eller ændring. (sekundære dele) uhensigtsmæssig reparation eller ændring (primære dele)		X	X
6.1.7. Transmission	a) Løse eller manglende sikringsbolte. (< 30 %) Løse eller manglende sikringsbolte. (> 30 %)		X	X
	b) For kraftigt slid i aksellejer. Kan forventes at ville løsnes eller revne.		X	X
	c) For kraftigt slid i kardanled. Kan forventes at ville løsnes eller revne.		X	X
	d) Forbindelsesslanger i forringet tilstand. Kan forventes at ville løsnes eller revne.		X	X
	e) Beskadiget eller bøjet aksel.		X	
	f) Lejehus har brud eller er utilstrækkeligt fastgjort. Kan forventes at ville løsnes eller revne.		X	X
	g) Støvhætte er i alvorligt forringet tilstand. Støvhætte mangler eller har brud.	X	X	
	h) Ulovlig ændring af drivlinjen.		X	
6.1.8. Motorophæng	Beslag i forringet tilstand,		X	

	ophæng sidder løst eller har brud.			X
6.1.9. Motorydelse	a) Betjeningsanordning ulovligt ændret.		X	
	b) Ulovlig motor og/eller ændring af drivlinjen.		X	
6.2. Kabine og karrosseri				
6.2.1. Tilstand	a) Løst eller beskadiget panel eller del kan forventes at forårsage skade. Kan forventes at falde af.		X	X
	b) Utilstrækkeligt fastgjort karrosseristolpe. Stabiliteten påvirkes.		X	X
	c) Mulighed for indsvivning af dampe fra motor eller udstødning. Fare for ombordværende personer		X	X
	d) U hensigtsmæssig reparation eller ændring. Utilstrækkelig afstand til roterende eller bevægelige dele og kørebanen		X	X
6.2.2. Fastgørelse	a) Karosseri eller kabine utilstrækkeligt fastgjort. Stabiliteten påvirkes.		X	X
	b) Karosseri/kabine tydeligvis ikke placeret lige på chassiset.		X	
	c) Utilstrækkelig eller manglende fastgørelse af karosseri/kabine på chassis eller travers. (< 50 % og hvis den er symmetrisk) Utilstrækkelig eller manglende fastgørelse af karosseri/kabine på chassis eller travers. (> 50 %)		X	X
	d) For kraftig tæring ved fastgørelsespunkter på selvbærende karosseri. Stabiliteten påvirkes.		X	X
6.2.3. Døre og dørlåse	a) Dør vil ikke åbne eller lukke korrekt.		X	
	b) Dør kan forventes at åbne utilsigtet eller vil ikke forblive lukket.			X
	c) Døre, hængsler, låse eller dørstolper er i en forringet tilstand. Døre, hængsler, låse eller dørstolper mangler eller sidder løst.	X	X	
6.2.4. Gulv	Gulv utilstrækkeligt fastgjort eller i alvorligt forringet tilstand. Ikke tilstrækkeligt stabil.		X	X
6.2.5. Førersæde	a) Sæde med defekt struktur. Løst sæde eller		X	X
	b) Justeringsanordning fungerer ikke korrekt. Sædet sidder løst, eller ryglænet kan ikke fastspændes.		X	X
6.2.6. Andre sæder	a) Sæder i defekt tilstand eller utilstrækkeligt fastgjort (sekundære dele). Sæder i defekt tilstand eller utilstrækkeligt fastgjort	X	X	

	(hoveddele).			
	b) Sæder ikke monteret i overensstemmelse med kravene ⁽¹⁾ . Tilladt antal sæder overskredet; placering ikke i overensstemmelse med godkendelse.	X	X	
6.2.7. Betjeningsanordninger	Betjeningsanordning, der er nødvendig, for at køretøjet kan køre sikkert, virker ikke korrekt. Driftens sikkerhed påvirkes.		X	X
6.2.8. Trinbræt	a) Trin eller trinbøjle utilstrækkeligt fastgjort. Ikke tilstrækkeligt stabil.	X	X	
	b) Trin eller bøjle i en tilstand, der kan forventes at forårsage skade på brugerne.		X	
6.2.9. Andet indvendigt og udvendigt tilbehør og udstyr.	a) Fastgørelse af andet tilbehør eller udstyr defekt.		X	
	b) Andet tilbehør eller udstyr ikke i overensstemmelse med kravene ⁽¹⁾ . Monterede dele kan forventes at forvolde personskader; driftens sikkerhed påvirkes.	X	X	
	c) Udsivning fra hydraulisk udstyr. Omfattende udslip af farlige stoffer.	X	X	
6.2.10. Skærme, afskærmningsanordninger	a) Manger, er løse eller kraftigt tærede. Kan forventes at forvolde personskader; kan forventes at falde af	X	X	
	b) Utilstrækkelig afstand til hjul (afskærmningsanordninger). Utilstrækkelig afstand til hjul. (stænklapper)	X	X	
	c) Ikke i overensstemmelse med kravene ⁽¹⁾ . Utilstrækkelig dækning af slidbanemønstrer.	X	X	
7. FORSKELLIGT Udstyr				
7.1. Sikkerhedsseler/lukkeanordninger og fastholdelsesordninger				
7.1.1. Montering af sikkerhedsseler/lukkeanordninger	a) Forankringspunkt i alvorligt forringet tilstand. Stabiliteten påvirkes, og hvis sædet benyttes		X	X
	b) Forankringspunkt løst. Hvis sæde benyttes		X	X
7.1.2. Sikkerhedsseler/lukkeanordningers tilstand	a) Påbudt sikkerhedssele mangler eller er ikke monteret.		X	
	b) Sikkerhedssele beskadiget. Tegn på snit eller overbelastning	X	X	
	c) Sikkerhedssele ikke i overensstemmelse med kravene. ^{1/}		X	
	d) Lukkeanordning på sikkerhedssele beskadiget eller fungerer ikke korrekt.		X	
	e) Retraktor på sikkerhedssele beskadiget eller fungerer ikke korrekt.		X	

7.1.3. Kraftbegrænser på sikkerhedssele (X) ^{6/}	Kraftbegrænser er uegnet til køretøjet eller mangler, men burde være installeret.		X	
7.1.4. Selestrammere til sikkerhedssele (X) ^{6/}	Selestrammer er uegnet til køretøjet eller mangler, men burde være installeret.		X	
7.1.5. Airbag (X) ^{6/}	a) Airbags er uegnet til køretøjet eller mangler, men burde være installeret.		X	
	b) Airbag virker tydeligvis ikke.		X	
7.1.6. SRS-systemer (X) ^{6/}	Fejlindikatorlampen for SRS giver signal om en given fejl i systemet.		X	
7.2. Ildslukker hvis påbudt (X) ^{6/}	a) Mangler.		X	
	b) Ikke i overensstemmelse med kravene. ^{1/} Hvis påbudt (taxier, busser, rutebiler osv.).	X	X	
7.3. Låse og tyverisikringsanordning	a) Anordning forhindrer ikke, at køretøjet kan køre.	X		
	b) Defekt, låser utilsigtet eller blokerer. Låser eller blokerer utilsigtet.		X	X
7.4. Advarselstrekant (hvis påbudt) (X) ^{6/}	a) Mangler eller mangelfuld.	X		
	b) Ikke i overensstemmelse med kravene. ^{1/}	X		
7.5. Forbindskasse (hvis påbudt) (X) ^{6/}	Mangler, mangelfuld eller ikke i overensstemmelse med kravene. ^{1/}	X		
7.6. Stopklodser (hvis påbudt) (X) ^{6/}	Mangler eller er ikke i god stand.	X		
	Utilstrækkelig stabilitet eller dimension.		X	
7.7. Lydsignalapparat	a) Virker ikke korrekt. Virker ikke	X	X	
	b) Betjeningsanordning utilstrækkeligt fastgjort.	X		
	c) Ikke i overensstemmelse med kravene. ^{1/} Lydsignalet kan forventes at blive forvekslet med officielle sirener.	X	X	
7.8. Hastighedsmåler (speedometer)	a) Monteret i strid med kravene ⁽¹⁾ . Hvis den mangler, men er påbudt	X		X
	b) Funktionsduelighed påvirkes. Fungerer overhovedet ikke.	X		X
	c) Kan ikke oplyses tilstrækkeligt. Kan ikke oplyses.	X		X
7.9. Fartskriver (hvis monteret/påbudt)	a) Ikke monteret i overensstemmelse med kravene. ^{1/}		X	
	b) Virker ikke.		X	
	c) Plombering brudt eller mangler.		X	

	d)	Kalibreringsplade mangler, er ulæselig eller ugyldig.		X	
	e)	Tydelig manipulation.		X	
	f)	Dækstørrelse ikke i overensstemmelse med kalibreringsparametrene.		X	
7.10. Hastighedsbegrænsende anordning (hvis påbudt) + (E)	a)	Ikke monteret i overensstemmelse med kravene. ^{1/}		X	
	b)	Virker tydeligvis ikke.		X	
	c)	Fastsat hastighed for høj (hvis dette kontrolleres).		X	
	d)	Plombering brudt eller mangler.		X	
	e)	Kalibreringsplade mangler, er ulæselig eller ugyldig.		X	
	f)	Dækstørrelse ikke i overensstemmelse med kalibreringsparametrene.		X	
7.11 Kilometertæller hvis forefindes ¹	a)	Tydelig manipulation (snyd).		X	
	b)	Virker tydeligvis ikke.		X	
7.12 Elektronisk stabilitetskontrol (ESC) hvis påbudt (X) ^{6/}	a)	Hjulhastighedssensorer mangler eller er beskadigede.		X	
	b)	Ledningsnet beskadiget.		X	
	c)	Andre komponenter mangler eller er beskadigede.		X	
	d)	Afbryder beskadiget eller fungerer ikke korrekt.		X	
	e)	Fejlindikatorlampen for ESC giver signal om en given fejl i systemet.		X	
8. GENER					
8.1. Støj					
8.1.1 Støjdæmpningssystem	a)	Støjniveau overskrider de tilladte grænser i kravene ⁽¹⁾ .		X	
	b)	En del af støjdæmpningssystemet sidder løst og kan forventes at falde af, er beskadiget, ukorrekt monteret, mangler eller er tydeligvis ændret på en måde, som ville påvirke støjniveauet negativt.		X	
		Kan forventes at falde af.			X
8.2. Udstødning					
8.2.1 Udstødning fra benzinmotor					
8.2.1.1 Emissionskontroludstyr	a)	Emissionskontroludstyr monteret af fabrikanten mangler, er ændret eller er tydeligvis defekt.		X	
	b)	Utæthed, som ville påvirke emissionsmåling.		X	
8.2.1.2 Gasformig CF4-udledninger (E)⁽²⁾	a)	Enten overstiger emissionen af forurenende luftarter de specifikke niveauer, som fabrikanten har angivet,		X	

	<p>b) eller, såfremt denne oplysning ikke foreligger, overstiger CO-emissionen,</p> <p>i) for køretøjer, der ikke har et avanceret emissionskontrolsystem,</p> <ul style="list-style-type: none"> – 4,5 %, eller – 3,5 % <p>i henhold til tidspunktet for første registrering eller ibrugtagning som angivet i kravene⁽¹⁾.</p> <p>ii) for køretøjer, der har et avanceret emissionskontrolsystem,</p> <ul style="list-style-type: none"> – med motoren i tomgang: 0,5 % – ved høj tomgangshastighed: 0,3 % <p>eller</p> <ul style="list-style-type: none"> – med motoren i tomgang: 0,3 %¹⁴ – ved høj tomgangshastighed: 0,2 % <p>i henhold til tidspunktet for første registrering eller ibrugtagning som angivet i kravene⁽¹⁾.</p>		X	
	c) Lambda uden for området $1 \pm 0,03$ eller ikke i overensstemmelse med fabrikantens anvisning.		X	
	d) Aflæsning af egendiagnosesystemet viser en alvorlig fejl.		X	
	e) Fjerndetekektionsudstyr viser, at kravene ikke er opfyldt.		X	
8.2.2 Udstødning fra dieselmotor				
8.2.2.1. Emissionskontroludstyr	a) Emissionskontroludstyr monteret af fabrikanten mangler eller er tydeligvis defekt.		X	
	b) Utæthed, som ville påvirke emissionsmåling.		X	
8.2.2.2 Tæthed (E) ⁽²⁾ Køretøjer, der er registreret eller taget i brug inden 1. januar 1980, er	a) For køretøjer, der er registreret eller taget i brug første gang efter den dato, der er angivet i kravene ⁽¹⁾ , tætheden overstiger det niveau, der er angivet på fabrikationsskiltet på køretøjet;		X	

¹⁴ Typegodkendt i henhold til grænseværdierne i linje A eller B i tabellen i punkt 5.3.1.4 i bilag I til direktiv 70/220/EØF eller derefter eller første gang registreret eller taget i brug efter 1. juli 2002.

undtaget fra dette krav.	b) Hvis disse oplysninger ikke foreligger, eller der i henhold til kravene ⁽¹⁾ ikke må anvendes referenceværdier, for indsugningsdieselmotorer: 2,5 m ⁻¹ , for turboladede dieselmotorer: 3,0 m ⁻¹ , eller for køretøjer, der er omfattet af kravene ⁽¹⁾ eller er registreret eller taget i brug første gang efter den dato, der er angivet i kravene ⁽¹⁾ , 1,5 m ⁻¹ ^{15/}		X	
	c) Fjerndetektionsudstyr viser, at kravene ikke er opfyldt.		X	
8.4 Andre miljørelaterede punkter				
8.4.1. Væskeudsivning	En væskeudsivning, der er for stor, og som kan forventes at skade miljøet eller udgøre en fare for andre trafikanter. Dråbedannelse. Støt udsivning af skadelig væske		X	X

NOTER:

»kravene« er fastsat i henhold til typegodkendelseskravene på tidspunktet for godkendelse, første registrering eller første ibrugtagning samt kravene til eftermontering eller den nationale lovgivning i registreringslandet.

(E) Til prøvning af dette punkt er udstyr påkrævet.

¹⁵ Typegodkendt i henhold til grænseværdierne i linje B i tabellen i punkt 5.3.1.4 i bilag I til direktiv 70/220/EØF som ændret ved direktiv 98/69/EF eller senere; række B1, B2 eller C i punkt 6.2.1 i bilag I til direktiv 88/77/EØF.

BILAG IV Inspektion af lastsikringen

1. KLASIFICERING AF MANGLER

Mangler skal klassificeres i en af følgende mangelgrupper:

- **Mindre mangel:** En mindre mangel foreligger, når lasten er fastgjort korrekt, men formelle forskrifter i henhold til normative specifikationer ikke er blevet opfyldt.
- **Væsentlig mangel:** En væsentlig mangel foreligger, når lasten er utilstrækkeligt fastgjort, og en betydelig forskydning eller væltning af lasten eller dele heraf vil kunne indtræffe som følge af kraftpåvirkninger, der opstår ved normal transport. For transporter med alvorlige mangler må køretøjet ikke fortsætte kørslen, og føreren og indehaveren af registreringsattesten skal afhjælpe disse mangler omgående, inden de fortsætter deres kørsel.
- **Farlig mangel:** En farlig mangel foreligger, når trafiksikkerheden direkte bringes i fare som følge af tab af last eller dele heraf eller ved en fare, der opstår direkte på grund af lasten, eller en umiddelbar fare for personer som følge af de kraftpåvirkninger, der opstår ved normal transport.

Når flere mangler optræder på én gang, klassificeres transporten i den gruppe, der svarer til den alvorligste mangel. Hvis der konstateres adskillige mangler, hvis kombinerede virkninger må forventes at forstærke hinanden, klassificeres transporten på det næstfølgende, højere mangelniveau.

2. INSPEKTIONSMETODER

Inspektionsmetoden er en visuel vurdering af, at passende foranstaltninger er anvendt korrekt og i tilstrækkeligt omfang til at fastgøre lasten i et køretøj, som er indrettet således, at følgende sikres i forbindelse med alle køretøjets driftssituationer, herunder nødbremsning, undvigemanøvrer i en nødsituation eller igangsætning op ad bakke:

- lastens forskellige dele kan kun i minimalt omfang ændre placering indbyrdes og i forhold til køretøjets vægge eller overflader,
- fastgjort last kan ikke bevæge sig ud af lastrummet, falde af lastfladen, forstyrre trafiksikkerheden eller udgøre en trussel mod liv, sundhed, ejendom eller miljøet.

3. VURDERING AF MANGLER

Tabel 1 indeholder de gældende regler vedrørende inspektion af lastsikringen med henblik på at fastslå, om transporten udføres på en acceptabel måde.

Er transporten omfattet af direktiv 95/50/EF¹⁶ om indførelse af ensartede kontrolprocedurer i forbindelse med transport af farligt gods ad vej, kan der gælde mere specifikke forskrifter.

¹⁶ EFT L 249 af 17.10.1995, s. 35.

Tabel 1

Punkt	Mangler	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
10	Køretøjets egnethed			
10.1	Forreste væg (hvis anvendt til lastsikring)			
10.1.1	Rustskader eller deformationer, som svækker dele Brud på dele		X	X
10.1.2	Utilstrækkelig styrke (attest) Utilstrækkelig højde		X	X
10.2.	Sidevægge (hvis anvendt til lastsikring)			
10.2.1.	Rustskader på og deformationer af dele; hængsler eller lukketøj i en utilstrækkelig stand Brud på dele; hængsler eller lukketøj mangler eller virker ikke		X	X
10.2.2.	Stiveres styrke er utilstrækkelig (attest) Utilstrækkelig højde		X	X
10.2.3.	Sidevæggenes planker i en utilstrækkelig stand Brud på dele		X	X
10.3.	Bageste væg (hvis anvendt til lastsikring)			
10.3.1.	Rustskader på og deformationer af dele; hængsler eller lukketøj i en utilstrækkelig stand Brud på dele; hængsler eller lukketøj mangler eller virker ikke		X	X
10.3.2.	Utilstrækkelig styrke (attest) Utilstrækkelig højde		X	X

Punkt	Mangler	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
10.4.	Kæpstokke (hvis anvendt til lastsikring)			
10.4.1.	Rustskader på og deformationer af dele eller utilstrækkelig fastgørelse til køretøjet Brud på dele; fastgørelsen til køretøjet er ustabil		X	X
10.4.2.	Styrke eller konstruktion er utilstrækkelig Utilstrækkelig højde		X	X
10.5.	Surringspunkter (hvis anvendt til lastsikring)			
10.5.1.	Tilstand eller konstruktion er utilstrækkelig Kan ikke modstå kraftpåvirkningerne af forankringen		X	X
10.5.2.	Utilstrækkeligt antal Utilstrækkeligt antal til at modstå kraftpåvirkningerne af forankringen		X	X
10.6.	Påkrævede særlige anordninger (hvis anvendt til lastsikring)			
10.6.1.	Utilstrækkelig tilstand, beskadiget Brud på dele; ikke i stand til at modstå belastningen		X	X
10.6.2.	Uegnet til den transporterede last Mangler		X	X
10.7.	Ladbund (hvis anvendt til lastsikring)			
10.7.1.	Utilstrækkelig tilstand, beskadiget Brud på dele; Kan ikke bære lasten		X	X

Punkt	Mangler	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
10.7.2.	Utilstrækkelig belastningsevne Kan ikke bære lasten		X	X
20	Fastgørelsesmetoder			
20.1.	Låsning, blokering og direkte surring			
20.1.1	Direkte fastgørelse af lasten (blokering)			
20.1.1.1	Afstand frem til forreste væg for stor, men mindre end 160 mm Mere end 160 mm		X	X
20.1.1.2.	Lateral afstand til sidevæg for stor, men mindre end 160 mm Mere end 160 mm		X	X
20.1.1.3.	Afstand bagud til bageste væg for stor, men mindre end 160 mm Mere end 160 mm		X	X
20.1.2.	Fastgørelsesanordninger, f.eks. surringsskinner, spærrebomme, lægter og kiler fortil, til siderne og bagtil			
20.1.2.1.	Ukorrekt fastgørelse til køretøjet Utilstrækkelig fastgørelse Ikke i stand til at modstå belastningen, løse	X	X	X
20.1.2.2.	Ukorrekt fastgørelse Utilstrækkelig fastgørelse	X	X	

Punkt	Mangler	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
	Helt ineffektiv			X
20.1.2.3.	Fastgørelsesudstyr ikke tilstrækkeligt egnet		X	
	Fastgørelsesudstyr helt uegnet			X
20.1.2.4.	Den valgte metode til at fastgøre lasten er ikke optimal		X	
	Den valgte metode er helt utilstrækkelig			X
20.1.3	Direkte fastgørelse med net og tæpper			
20.1.3.1.	Nets og tæppers tilstand (manglende eller beskadiget mærkning, men anordning stadig i god tilstand)	X		
	Lastsikringsgrej beskadiget		X	
	Lastsikringsgrej kassabelt			X
20.1.3.2.	Net og tæpper har utilstrækkelig styrke (kapacitet til at modstå mere end 60 % af belastningen)		X	
	Kapacitet til at modstå belastningen er mindre end 60 %			X
20.1.3.3.	Utilstrækkelig fastgørelse af net og tæpper		X	
	Fastgørelsen kan modstå mindre end 60 % af belastningen			X
20.1.3.4.	Net og tæpper er ikke tilstrækkeligt egnede til lastsikringen		X	
	Helt uegnede			X
20.1.4.	Adskillelse og polstring af lasteenheder eller frirum			
20.1.4.1.	Adskillelser- og polstringsenheders egnethed		X	
	For store adskillelser- eller frirum			X
20.1.5.	Direkte surring (horisontal, transversal og diagonal)			

Punkt	Mangler	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
	surring samt kædesurring og fjederbelastet surring)			
20.1.5.1.	Surringsstyrken er utilstrækkelig (men overstiger 60 % af den påkrævede styrke) Mindre end 60 % af den påkrævede styrke		X	X
20.2.	Fastgørelse med friktionslås			
20.2.1.	Opnåelse af den påkrævede surringsstyrke			
20.2.1.1.	Surringsstyrken er utilstrækkelig (men overstiger 60 % af den påkrævede styrke) Mindre end 60 % af den påkrævede styrke		X	X
20.3.	Anvendt lastsikringsgrej			
20.3.1	Lastsikringsgrejs egnethed Helt uegnet		X	X
20.3.2.	Mærkning (f.eks. lap/skilt) mangler/beskadiget, men grej ellers i god stand Mærkning (f.eks. lap/skilt) mangler/beskadiget, og grej viser tegn på markant svækkelse	X	X	
20.3.3.	Lastsikringsgrej beskadiget Lastsikringsgrej kassabelt		X	X
20.3.4.	Surringsspil ikke anvendt korrekt Surringsspil defekt		X	X
20.3.5.	Lastsikringsgrej er anvendt forkert (f.eks. manglende kantbeskyttelse) Anvendelse af lastsikringsgrej uegnet (f.eks. knuder)		X	X
20.3.6.	Fastgørelse af lastsikringsgrej uhensigtsmæssig, men kapaciteten er stadig mere end 60 % af den påkrævede		X	

Punkt	Mangler	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
	styrke Mindre end 60 % af den påkrævede styrke			X
20.4.	Udstyr (f.eks. skridsikre måtter, kantbeskyttere og kantskinner)			
20.4.1.	Det anvendte udstyr er uegnet	X		
	Det anvendte udstyr er forkert eller defekt		X	
	Det anvendte udstyr er helt uegnet			X
20.5.	Transport af styrtgods samt let og løst materiale			
20.5.1.	Styrtgods blæser væk under køretøjets kørsel på vejnettet Kan forventes at distrahere bagvedkørende trafik		X	X
20.5.2.	Styrtgods ikke er tilstrækkeligt sikret Tab af last		X	X
20.5.3.	Manglende afdækning af let gods Tab af last		X	X
20.6.	Transport af rundtømmer			
20.6.1.	Transportmaterialet (stammer) ligger delvis løse			X
20.6.2.	Lasteenhedens surringsstyrke er utilstrækkelig (dog mere end 60 % af den påkrævede styrke) Mindre end 60 % af den påkrævede styrke		X	X
30	Lasten ikke sikret			X

BILAG V

(forsiden)

BLANKET TIL RAPPORT OM SYN VED VEJSIDEN MED EN LISTE OVER DE PUNKTER, DER SKAL KONTROLLERES

1. Sted for synet
2. Dato
3. Klokkeslæt
4. Køretøjets nationalitetsmærke og registreringsnummer
5. Identifikation af køretøjet/VIN-nummer
6. Køretøjsklasse

a)	N1 ^{a)} (2,8 til 3,5 t)	<input type="checkbox"/>
b)	N2 ^{a)} (3,5 til 12 t)	<input type="checkbox"/>
c)	N3 ^{a)} (mere end 12 t)	<input type="checkbox"/>
d)	O2 ^{a)} (0,75 til 3,5 t)	<input type="checkbox"/>
e)	O3 ^{a)} (3,5 til 10 t)	<input type="checkbox"/>
f)	O4 ^{a)} (mere end 10 t)	<input type="checkbox"/>
g)	M2 ^{a)} (>9 sæder ^{b)} op til 5 t)	<input type="checkbox"/>
h)	M3 ^{a)} (>9 sæder ^{b)} mere end 5 t)	<input type="checkbox"/>
i)	Anden køretøjsklasse (artikel 3, stk. 2)	<input type="checkbox"/>

7. Kilometertællerens stand på kontroltidspunktet
8. Virksomhed, der udfører transporten
 - a) Navn og adresse
 -
 - b) Nummeret på fællesskabstilladelse^{c)} (forordning (EF) nr. 1072/2009)
9. Førerens navn

10. Kontrollerede punkter

	Kontrol- leret ^{d)}	Ikke kontrolleret	Ikke godkendt ^{e)}
0) identifikation ^{f)}	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1) bremseudstyr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2) styreapparat ^{f)}	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4) udsyn ^{f)}	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4) lygter og lyssignaler ^{f)}	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5) aksler, hjul, dæk og ophæng ^{f)}	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6) chassis og dele fastgjort til chassis ^{f)}	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7) andet udstyr, herunder fartskriver ^{f)} og hastighedsbegrænsende anordning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8) gener, herunder emissioner og udslip af brændstof og/eller olie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10) lastsikring	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Resultat af synet:

Brugen af køretøjet suspenderet, da det har alvorlige mangler

12. Andet/bemærkninger:

13. Myndighed/inspektør, der har udført synet

Underskrift:

Synsmyndigheden/inspektøren

Føreren

.....

.....

Noter:

- a) Køretøjsklasse i henhold til artikel 3.
- b) Antal siddepladser inkl. førersædet (punkt S.1 i registreringsattest).
- c) Hvis det foreligger.
- d) "Kontrolleret": mindst et eller flere kontrolpunkter i bilag II til forordning XX/XX/XX, i denne gruppe er blevet kontrolleret.
- e) Mangler er anført på bagsiden..

- f) Metoder til prøvning og vurdering af mangler i henhold til bilag II og III til forordning XX/XX/XX.

(bagsiden)

<p>0. IDENTIFIKATION AF KØRETØJET</p> <p>0.1. Nummerplader</p> <p>0.2. Identifikationsnummer/stelnummer</p> <p>1. BREMSEUDSTYR</p> <p>1.1. Mekanisk tilstand og virkemåde</p> <p>1.1.1. Pedalaksel til driftsbremse</p> <p>1.1.2. Pedalens tilstand og vandring</p> <p>1.1.3. Vakuumpumpe eller kompressor og beholdere</p> <p>1.1.4. Trykmåler eller -indikator med alarmanordning ved for lavt tryk</p> <p>1.1.5. Håndaktiveret bremseventil</p> <p>1.1.6. Parkeringsbremseudløser, betjeningsarm, parkeringsbremsetandkrans</p> <p>1.1.7. Ventiler (bremseventiler, styreventiler, regulatorer mv.)</p> <p>1.1.8. Koblinger til bremses på påhængskøretøj (elektriske og pneumatiske)</p> <p>1.1.9. Ekstra trykluftbeholder</p> <p>1.1.10. Servobremseaggregat, hovedcylinder (hydrauliske systemer)</p> <p>1.1.11. Faste bremsesrør</p> <p>1.1.12. Bremseslanger</p> <p>1.1.13. Bremsebakker og -klodser</p> <p>1.1.14. Bremsetromler, bremseskiver</p>	<p>3.5. Forrudevaskere</p> <p>3.6. Afdugningsanordning</p> <p>4. LYGTER, LYSSIGNALER, REFLEKSANORDNINGER OG ELEKTRISK UDSTYR</p> <p>4.1. Forlygter</p> <p>4.1.1. Tilstand og virkemåde</p> <p>4.1.2. Indstilling</p> <p>4.1.3. Afbrydere</p> <p>4.1.4. Opfyldelse af kravene</p> <p>4.1.5. Justeringsanordninger</p> <p>4.1.6. Forlygtevasker</p> <p>4.2. Positionslygter for og bag, sidemarkeringslygter og endemarkeringslygter</p> <p>4.2.1. Tilstand og virkemåde</p> <p>4.2.2. Afbrydere</p> <p>4.2.3. Opfyldelse af kravene</p> <p>4.3. Stoplygter</p> <p>4.3.1. Tilstand og virkemåde</p> <p>4.3.2. Afbrydere</p> <p>4.3.2. Opfyldelse af kravene</p> <p>4.4. Retningsviserblinklygter og havariblink</p>	<p>5.3. Affjedring</p> <p>5.3.1. Fjedre og stabilisator</p> <p>5.3.2. Støddæmpere</p> <p>5.3.3. Kardanrør, radiusarme, bærearmer og affjedringsarme</p> <p>5.3.4. Lejer, led og forbindelser i hjulophæng</p> <p>5.3.5. Luftaffjedring</p> <p>6. CHASSIS OG DELE FASTGJORT TIL CHASSIS</p> <p>6.1. Chassis eller ramme og dertil fastgjorte dele</p> <p>6.1.1. Almindelig tilstand</p> <p>6.1.2. Udstødningsrør og lyddæmpere</p> <p>6.1.3. Brændstofbeholder og -ledninger</p> <p>6.1.4. Kofangere, sidebeskyttelse og underkøringsværn</p> <p>6.1.5. Reservehjulets fastgørelsesanordning</p> <p>6.1.6. Koblingsmekanismer og trækanordninger</p> <p>6.1.7. Transmission</p> <p>6.1.8. Motorophæng</p> <p>6.1.9. Motordæksel</p> <p>6.2. Kabine og karrosseri</p> <p>6.2.1. Tilstand</p> <p>6.2.2. Fastgørelse</p>
---	--	---

1.1.15. Bremskabler, stænger, arme, forbindelsesled	4.4.1. Tilstand og virkemåde	6.2.3. Døre og dørlåse
1.1.16. Bremscylindre (herunder fjederbremses og hydrauliske cylindre)	4.4.2. Afbrydere	6.2.4. Gulv
1.1.17. Automatisk ventil for lastafhængig bremskraftregulering	4.4.3. Opfyldelse af kravene	6.2.5. Førersæde
1.1.18. Justeringsanordninger og indikatorer	4.4.4. Blinkfrekvens	6.2.6. Andre sæder
1.1.19. Retardersystem (hvis monteret eller påbudt)	4.5. Tågelygter for og bag	6.2.7. Betjeningsanordninger
1.1.20. Automatisk aktivering af anhængerbremses	4.5.1. Tilstand og virkemåde	6.2.8. Trinbræt
1.1.21. Samlede bremseapparat	4.5.2. Indstilling	6.2.9. Andet indvendigt og udvendigt tilbehør og udstyr.
1.1.22. Prøvetilslutninger	4.5.4. Afbrydere	6.2.10. Skærme, afskærmningsanordninger
1.2. Driftsbremse — præstationer og virkning	4.5.2. Opfyldelse af kravene	7. FORSKELLIGT UDSKYR
1.2.1. Præstationer	4.6. Baklygter	7.1. Sikkerhedsseler/spænder
1.2.2. Virkning	4.6.1. Tilstand og virkemåde	7.1.1. Seleforankringer
1.3. Nødbremsens præstation og virkning	4.6.2. Afbrydere	7.1.2. Tilstand
1.3.1. Præstation	4.6.3. Opfyldelse af kravene	7.1.3. Sikkerhedsselekræftbegrænsning
1.3.2. Virkning	4.7. Bagnummerpladelygte	7.1.4. Selestrammere til sikkerhedsseler
1.4. Parkeringsbremse — præstationer og virkning	4.7.1. Tilstand og virkemåde	7.1.5. Airbag
1.4.1. Præstation	4.7.2. Opfyldelse af kravene	7.1.6. SRS-systemer
1.4.2. Virkning	4.8. Refleksanordninger, konturafmærkning og refleksplanker	7.2. Ildslukker
1.5. Retarders ydeevne	4.8.1. Tilstand	7.3. Låse og tyverisikringsanordning
1.6. Blokeringsfri bremses	4.8.2. Opfyldelse af kravene	7.4. Advarselstrekant
2. STYREAPPARAT	4.9. Påkrævede signallamper for belysningsudstyr	7.5. Forbindskasse
2.1. Mekanisk tilstand	4.9.1. Tilstand og virkemåde	7.6. Stopklodser til hjul (kiler)

<p>2.1.1. Styreapparatets tilstand</p> <p>2.1.2. Fastgørelse af styrehus</p> <p>2.1.3. Styreapparatets deles tilstand</p> <p>2.1.4. Aktivering af styreapparatets dele</p> <p>2.1.5. Servostyring</p> <p>2.2. Rat og ratsøjle</p> <p>2.2.1. Rattets tilstand</p> <p>2.2.2. Ratsøjle</p> <p>2.3. Slør i styreapparat</p> <p>2.4. Sporing af hjul</p> <p>2.5. Drejeled på påhængskøretøjs styrende aksel</p> <p>3. UDSYN</p> <p>3.1. Synsfelt</p> <p>3.2. Rudernes tilstand</p> <p>3.3. Førerspejle</p> <p>3.4. Forrudeviskere</p>	<p>4.9.2. Opfyldelse af kravene</p> <p>4.10. Elektriske forbindelser mellem det trækkende køretøj og påhængskøretøj eller sættevogn</p> <p>4.11. Ledningsnet</p> <p>4.12. Ikkeobligatoriske lamper og reflektorer</p> <p>4.13. Batteri</p> <p>5. AKSLER, HJUL, DÆK OG AFFJEDRING</p> <p>5.1. Aksler</p> <p>5.1.1. Aksler</p> <p>5.1.2. Stubaksler</p> <p>5.1.3. Hjulveje</p> <p>5.2. Hjul og dæk</p> <p>5.2.1. Hjulnav</p> <p>5.2.2. Hjul</p> <p>5.2.3. Dæk</p>	<p>7.7. Lydsignalapparat</p> <p>7.8. Hastighedsmåler (speedometer)</p> <p>7.9. Fartskriver</p> <p>7.10. Hastighedsbegrænsende anordning</p> <p>7.11. Kilometer-/miltæller</p> <p>7.12. Elektronisk stabilitetskontrol (ESC)</p> <p>8. MILJØPÅVIRKNINGER</p> <p>8.1. Lyddæmpning</p> <p>8.2. Udstødning</p> <p>8.2.1. Udstødning fra benzinmotor</p> <p>8.2.1.1. Emissionskontroludstyr</p> <p>8.2.1.2. Emission af forurenende luftarter</p> <p>8.2.2. Udstødning fra dieselmotor</p> <p>8.2.2.1. Emissionskontroludstyr</p> <p>8.2.2.2. Tæthed</p> <p>8.3. Dæmpning af elektromagnetisk støj</p> <p>8.4. Andre miljørelaterede punkter</p> <p>8.4.1. Synlig røg</p> <p>8.4.2. Væskeudsivning</p>
---	--	--

BILAG VI

STANDARDFORMULAR TIL RAPPORTERING TIL KOMMISSIONEN

Standardformularen udfærdiges i et format, der direkte kan behandles elektronisk, og fremsendes elektronisk ved hjælp af standardsoftware.

Hver medlemsstat forelægger:

- én oversigtstabel og
- en særskilt detaljeret tabel for hvert af de kontrollerede køretøjers registreringslande med oplysninger om foretagne kontroller og afslørede mangler for hver køretøjsklasse.

OVERSIGTSTABEL

Rapporterende medlemsstat:

F.eks. Belgien

Rapporterings-
periode

2014 til 2015

* andre køretøjsklasser: N1, M1, O1, O2, L, ...

Køretøjets klasse:	N2		N3		M2		M3		O3		O4		Andre *		I alt:	
	Antal kontrol- lerede køre- tøjer	Antal udstedte køre- forbud	Antal kontrol- lerede køre- tøjer	Antal udstedte køre- forbud	Antal kontrol- lerede køretøjer	Antal udstedte køre- forbud	Antal kontrol- lerede køre- tøjer	Antal udstedte køre- forbud	Antal kontrol- lerede køre- tøjer	Antal udstedte køre- forbud	Antal kontrol- lerede køretøjer	Antal udstedte køre- forbud	Antal kontrol- lerede køre- tøjer	Antal udstedte køre- forbud	Antal kontrol- lerede køre- tøjer	Antal udstedte køre- forbud
Østrig															0	0
Belgien															0	0
Bulgarien															0	0
Cypern															0	0
Tjekkiet															0	0
Danmark															0	0
Irland															0	0
Estland															0	0

Finland															0	0
Frankrig															0	0
Tyskland															0	0
Grækenland															0	0
Ungarn															0	0
Italien															0	0
Letland															0	0
Litauen															0	0
Luxembourg															0	0
Malta															0	0
Nederlandene															0	0
Polen															0	0
Portugal															0	0
Rumænien															0	0
Slovakiet															0	0
Slovenien															0	0
Spanien															0	0
Sverige															0	0

Navnet på den rapporterende medlemsstat

Registreringsland: **F.eks. Bulgarien**

PERIODE: fra **01/2012** til **12/2013**

Køretøjernes registreringsland

* andre køretøjsklasser: N1, M1, O1, O2, L, ...

Køretøjets klasse:	N2		N3		M2		M3		O3		O4		Andre *		I alt:	
	Antal kontrolerede køretøjer	Antal udstedte køreforbud	Antal kontrolerede køretøjer	Antal udstedte køreforbud	Antal kontrolerede køretøjer	Antal udstedte køreforbud	Antal kontrolerede køretøjer	Antal udstedte køreforbud	Antal kontrolerede køretøjer	Antal udstedte køreforbud	Antal kontrolerede køretøjer	Antal udstedte køreforbud	Antal kontrolerede køretøjer	Antal udstedte køreforbud	Antal kontrolerede køretøjer	Antal udstedte køreforbud
															0	0

Defekt

	Kontrol- leret	Ikke god- kendt	Kontrol- leret	Ikke god- kendt	Kontrol- leret	Ikke god- kendt	Kontrol- leret	Ikke god- kendt	Kontrol- leret	Ikke god- kendt	Kontrol- leret	Ikke god- kendt	Kontrol- leret	Ikke god- kendt	Kontrol- leret	Ikke god- kendt
0) identifikation															0	0
1) bremseudstyr															0	0
2) styreapparat															0	0
3) udsyn															0	0
4) lygter og lyssignaler															0	0
5) aksler, hjul, dæk og ophæng															0	0
6) chassis og dele fastgjort til chassis															0	0
7) andet udstyr, herunder fartskriver og hastighedsbegrænsende anordning															0	0

8) gener, herunder emissioner og udslip af brændstof og/eller olie																		0	0
10) lastsikring																			
Defekter (yderligere oplysninger)																			
1.1.1																		0	0
1.1.2																		0	0
...																		0	0
2.1.1																		0	0
2.1.2																		0	0
...																		0	0
3.1																		0	0
3.2																		0	0
...																		0	0
8.1																		0	0
8.2																		0	0
Antal fejl i alt		0		0		0		0		0		0		0		0		0	0