

Udskriftsdato: mandag den 12. januar 2026

CIR1H nr 9334 af 16/05/2018 (Historisk)

Cirkulære om samarbejde mellem politiet og Færdselsstyrelsen om gennemførelsen af syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer

Ministerium: Transportministeriet

Journalnummer: Transport-, Bygnings- og Boligmin.,
Færdselsstyrelsen, j. nr. TS20000-00176

Senere ændringer til forskriften

CIR1H nr 9612 af 08/09/2020

Cirkulære om samarbejde mellem politiet og Færdselsstyrelsen om gennemførelsen af syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer¹⁾

I henhold til § 4, stk. 1, nr. 3, i lovbekendtgørelse nr. 959 af 24. september 2012 om godkendelse og syn af køretøjer fastsættes herved efter forhandling med Rigspolitiet regler for samarbejdet mellem politiet og Færdselsstyrelsen om gennemførelse af syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer:

Indledning

§ 1. Syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer skal ske i overensstemmelse med bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/47/EU af 3. april 2014 om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område, og om ophævelse af direktiv 2000/30/EF, jf. bilag 1.

Køretøjer

§ 2. Kontrollen omfatter følgende erhvervskøretøjer med en konstruktivt bestemt maksimalhastighed på over 25 km/t:

- 1) Motorkøretøjer – køretøjsklasse M₂ og M₃- fortrinsvist konstrueret og fremstillet til befordring af personer og deres bagage, med mere end otte siddepladser foruden førerens siddeplads.
- 2) Motorkøretøjer – køretøjsklasse N₂ og N₃- fortrinsvist konstrueret og fremstillet til godstransport med en totalvægt på over 3,5 ton.
- 3) Påhængskøretøjer – køretøjsklasse O₃ og O₄ - konstrueret og fremstillet til godstransport eller personbefordring såvel som til personers ophold og med en totalvægt på over 3,5 tons.
- 4) Hjultraktorer, der navnlig anvendes på offentlig vej til erhvervskørsel, og som har en konstruktivt bestemt maksimalhastighed over 40 km/t.

Undersøgelser

§ 3. Syn ved vejsiden omfatter indledende syn ved vejsiden, som gennemføres i overensstemmelse med artikel 10, stk. 1, i direktiv 2014/47/EU og mere detaljerede syn ved vejsiden, som gennemføres i overensstemmelse med artikel 10, stk. 2-4, i direktiv 2014/47/EU.

Stk. 2. For køretøjstyperne i § 2, nr. 1-3, skal antallet af indledende syn ved vejsiden i hvert kalenderår svare til mindst 5 % af det samlede antal af disse køretøjer, som er registreret i Danmark. Antallet af registrerede køretøjer opgøres af Færdselsstyrelsen pr. 1. januar det pågældende kalenderår.

Myndigheder

§ 4. Syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer efter dette cirkulære foretages af Færdselsstyrelsens inspektører i samarbejde med politiet.

Stk. 2. Færdselsstyrelsen er nationalt kontaktpunkt i henhold til artikel 17 i direktiv 2014/47/EU.

Stk. 3. For hvert indledende syn ved vejsiden, som gennemføres af politiet uden deltagelse af Færdselsstyrelsens inspektører, meddeler politiet oplysning om køretøjets registreringsland, køretøjets klasse og resultatet af det indledende syn til Færdselsstyrelsen.

Stk. 4. Ved afslutningen af et mere detaljeret syn, udarbejder Færdselsstyrelsen en rapport i overensstemmelse med bilag V til direktiv 2014/47/EU. En kopi af synsrapporten udleveres til køretøjets fører.

Stk. 5. Der foretages årligt regelmæssige samordnede syn ved vejsiden i overensstemmelse med artikel 19 i direktiv 2014/47/EU.

Risikoklassificeringssystem

§ 5. For de køretøjer, der er nævnt i § 2, nr. 1-3, indfører Færdselsstyrelsen oplysningerne om antallet og alvorsgraden af de i bilag II og, hvor det er relevant, bilag III til direktiv 2014/47/EU omhandlede

mangler, der konstateres på køretøjer, der benyttes af individuelle virksomheder, i det risikoklassificeringssystem, der er indført i henhold til cirkulære om standardkontroldirektivet.

Stk. 2. Til udarbejdelse af en risikoprofil på en virksomhed, kan der anvendes de kriterier, der er opstillet i bilag I til direktiv 2014/47/EU. Disse oplysninger anvendes til at foretage nøjere og hyppigere kontrol af virksomheder, der er vurderet som havende høj risiko.

Stk. 3. Ved udarbejdelse af risikoprofil anvendes de oplysninger, der er modtaget i forbindelse med samarbejde med andre medlemsstater.

Ikrafttræden

§ 6. Dette cirkulære træder i kraft den 20. maj 2018.

Stk. 2. § 5 træder i kraft den 20. maj 2019.

Stk. 3. Cirkulæreskrivelse nr. 75 af 4. december 2008 om syn ved vejsiden ("§ 77-syn") af tunge køretøjer med henblik på undersøgelse for fejl og mangler ophæves.

Færdselsstyrelsen, den 16. maj 2018

STEFAN SØSTED

- ¹⁾ Cirkulæret indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/47/EU af 3. april 2014 om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område, og om ophævelse af direktiv 2000/30/EF, EU-tidende 2014, nr. L 127, side 134.

Bilag 1

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2014/47/EU af 3. april 2014 om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område, og om ophævelse af direktiv 2000/30/EF

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2014/47/EU

af 3. april 2014

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 Udvalg ⁽¹⁾,

efter høring af Regionsudvalget,

efter den almindelige lovgivningsprocedure ⁽²⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Kommissionen fremsatte i sin hvidbog af 28. marts 2011 med titlen »En køreplan for et fælles europæisk transportområde — mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem« en »nul-vision«, efter hvilket Unionen bør så godt som eliminere dødsulykker i vejtrafikken inden udgangen af 2050. Med henblik på det mål forventes køretøjsteknologi at yde et stort bidrag til at forbedre vejtransportens sikkerhedsniveau.
- (2) Kommissionen foreslog i sin meddelelse med titlen »På vej mod et europæisk trafikikkerhedsområde: politiske retningslinjer for trafikikkerheden for 2011-2020« en yderligere halvering af antallet af trafikdræbte i Unionen inden udgangen af 2020 i forhold til 2010. Med henblik på at opfylde dette mål fastsatte Kommissionen syv strategiske mål og fastlagde en indsats for at gøre køretøjer mere sikre, en strategi for at mindske antallet af personskader og foranstaltninger med henblik på at forbedre sikkerheden for bløde trafikanter, navnlig motorcyklister.

- (6) Der er med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 ⁽¹⁾ blevet oprettet et europæisk register over vejtransportvirksomheder (ERRU). ERRU gør det muligt at koble nationale elektroniske registre over transportvirksomheder sammen på europæisk plan i overensstemmelse med Unionens bestemmelser om beskyttelse af personoplysninger. Anvendelsen af dette system, der drives af den kompetente myndighed i hver medlemsstat, er befordrende for samarbejdet mellem medlemsstaterne.
- (7) Dette direktiv bør anvendes for visse 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 ⁽²⁾. Den bør dog ikke hindre medlemsstaterne i at udføre syn ved vejsiden af køretøjer, der ikke er omfattet af dette direktiv, eller kontrollere andre aspekter i relation til vejtransport, navnlig vedrørende køre- og hvileid eller transport af farligt gods.
- (8) Hjultraktorer med en konstruktivt bestemt maksimalhastighed på over 40 km/h anvendes i stigende omfang i stedet for lastbiler til lokale transportaktiviteter og til erhvervskørsel. Risikopotentialet herved kan sidestilles med lastbilers, og køretøjer i denne kategori, der fortrinsvist benyttes på offentlige veje, bør derfor underlægges samme behandling som lastbiler, for så vidt angår tekniske syn ved vejsiden.
- (9) Rapporter om gennemførelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/30/EF ⁽³⁾ illustrerer tydeligt betydningen af syn ved vejsiden. I perioden fra 2009 til 2010 blev mere end 35 000 køretøjer i hele Unionen i forbindelse med syn ved vejsiden rapporteret at være i en sådan tilstand, at de måtte bringes til stilstand. Disse rapporter viser også meget betydelige forskelle mellem de forskellige medlemsstaters synsresultater. I perioden fra 2009 til 2010 varierede den procentvise konstateringsrate for visse manglers vedkommende fra 2,1 % af alle kontrollerede biler i én medlemsstat til 48,3 % i en anden. Endelig fremgår det af disse rapporter, at der er betydelige forskelle i antallet af udførte syn ved vejsiden mellem medlemsstaterne. Med henblik på at nå en mere afbalanceret tilgang bør medlemsstaterne forpligte sig til at udføre et passende antal syn, der står i forhold til antallet af erhvervskøretøjer, der er registreret eller er i anvendelse på deres område.
- (10) Varevogne, såsom N₁-køretøjer, og påhængskøretøjer dertil er ikke underlagt de samme trafikikkerhedskrav på EU-niveau som tunge køretøjer, såsom dem, der vedrører hvileid, erhvervschaufførers uddannelse eller montering af hastighedsbegrænsende anordninger. Om end N₁-køretøjer ikke er omfattet af dette direktivs anvendelsesområde, bør medlemsstaterne tage sådanne køretøjer i betragtning i forbindelse med deres overordnede strategier for trafikikkerhed og syn ved vejsiden.
- (11) Med henblik på at undgå unødvendige administrative byrder og omkostninger og effektivisere synsaktiviteterne bør de nationale kompetente myndigheder have mulighed for at træffe beslutning om, at der fortrinsvis udvælges køretøjer, som benyttes af operatører, der ikke overholder trafikikkerheds- og miljømæssige standarder, hvorimod køretøjer, som benyttes af ansvarlige og sikkerhedsbevidste operatører, og som vedligeholdes korrekt, bør belønnes med mindre hyppige syn. Udvalget af køretøjer til syn ved vejsiden baseret på deres operatørers risikoprofil er et nyttigt værktøj med henblik på nøjere og hyppigere kontrol af højrisiko-føretagender.
- (12) Syn ved vejsiden bør understøttes af anvendelsen af et risikoklassificeringssystem. Ifølge forordning (EF) nr. 1071/2009 skal medlemsstaterne udvide det risikoklassificeringssystem, der er indført i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF ⁽⁴⁾ for så vidt angår gennemførelse af bestemmelserne om køre- og hvileider, så det også omfatter andre specifikke områder i forbindelse med vejtransport, herunder at

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 51).

⁽²⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motor-køretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1).

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

⁽⁴⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF 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/EØF (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 35).

erhvervskøretøjer opfylder de tekniske forskrifter. Oplysningerne om antallet og alvorsgraden af konstaterede mangler på køretøjer bør derfor indføres i det risikoklassificeringssystem, der er indført i henhold til artikel 9 i direktiv 2006/22/EF. Medlemsstaterne bør have mulighed for at træffe afgørelse om de passende tekniske og administrative ordninger for driften af risikoklassificeringssystemerne. Virkningsgraden og harmoniseringen af risikoklassificeringssystemet i hele Unionen bør underkastes yderligere analyse.

- (13) Indehaveren af registreringsattesten og, hvor det er relevant, operatøren af køretøjet bærer ansvaret for, at køretøjet hele tiden opfylder de tekniske forskrifter.
- (14) Inspektører bør udføre syn ved vejsiden under iagttagelse af uafhængighed og deres bedømmelse bør ikke være påvirket af interessekonflikter, herunder ikke af økonomisk eller personlig art, navnlig ikke hvad angår køretøjets fører, operatøren eller indehaveren af registreringsattesten, der på nogen måde kan påvirke uvildigheden og objektiviteten af deres afgørelser. Der bør ikke være nogen direkte sammenhæng mellem aflønningen af inspektørerne og resultaterne af synet ved vejsiden. Dette bør ikke forhindre en medlemsstat i at bemyndige et privat organ til at foretage både mere udførlige syn ved vejsiden og reparation af køretøjer, endda af samme køretøj.
- (15) Syn ved vejsiden bør omfatte indledende og om fornødent mere detaljerede syn. De bør i begge tilfælde omfatte køretøjernes relevante dele og systemer. Med henblik på at opnå harmonisering af mere detaljerede syn på EU-niveau bør der indføres anbefalede kontrolmetoder og eksempler på defekter og kategorisering heraf på grundlag af alvoren af defekterne for hvert kontrolelement.
- (16) Fastgørelse af lasten er af afgørende betydning for trafiksikkerheden. Lasten bør derfor fastgøres på en sådan måde, at den kan klare accelerationer under benyttelsen af køretøjet på vej. Af hensyn til gennemførligheden bør de massekræfter, der skyldes sådanne accelerationer, benyttes som grænseværdier baseret på europæiske standarder. Personale beskæftiget med kontrol af, hvorvidt lasten er korrekt fastgjort, bør være behørigt uddannet.
- (17) Alle parter, der er involveret i den logistiske arbejdsproces, herunder pakkere, læsere, transportvirksomheder, operatører og chauffører, udfylder en rolle i at sikre, at lasten er korrekt pakket og læsses på et passende køretøj.
- (18) I en række medlemsstater udarbejdes rapporter om syn ved vejsiden elektronisk. I sådanne tilfælde bør en kopi af synsrapporten udleveres til føreren. Alle data og oplysninger, der indsamles i forbindelse med syn ved vejsiden, bør overføres til en fælles database i den pågældende medlemsstat, således at dataene nemt kan behandles og de relevante oplysninger kan overføres uden pålæggelse af nogen yderligere administrative byrder.
- (19) Med henblik på at reducere de administrative byrder for synsmyndighederne bør rapporter om de indledende syn ved vejsiden, inklusive syn af køretøjer indregistreret i tredjelande, kun indeholde væsentlige oplysninger om, at et syn af et givent køretøj har fundet sted, og hvad resultatet af dette syn er. En detaljeret rapport bør kun være påkrævet, hvis der efter det indledende syn foretages et mere detaljeret syn.
- (20) Kommissionen bør undersøge muligheden for at kombinere den rapport-formular, der er indeholdt i bilag IV, med andre rapporter.
- (21) Ved at anvende mobile synsenheder mindskes forsinkelser og omkostninger for operatørerne, idet mere detaljerede syn kan foretages direkte ved vejen. De synsvirksomheder og udpegede synsfaciliteter ved vejsiden, der i praktisk henseende er nærmest beliggende, kan også benyttes til at foretage et mere detaljeret syn.

- (22) Personale, der udfører syn ved vejsiden, bør være behørigt uddannet eller kvalificeret, herunder til at foretage visuel kontrol på effektiv vis. Inspektører, 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 direktiv nr. 2014/45/EU ⁽¹⁾. Medlemsstaterne bør kræve, at de inspektører, der udfører syn ved særligt udpegede anlæg til syn ved vejsiden eller ved mobile synsenheder, opfylder disse eller tilsvarende krav, der er godkendt af den kompetente myndighed.
- (23) Med henblik på at afbøde omkostningerne ved anvendelse af teknisk udstyr til mere detaljeret syn ved vejsiden, bør medlemsstaterne kunne opkræve betaling, når der konstateres mangler. Betalingens beløb bør være rimeligt og forholdsmæssigt afpasset.
- (24) 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, hvor det er muligt. Sådant samarbejde bør omfatte jævnlige samordnede syn ved vejsiden.
- (25) For at sikre en effektiv informationsudveksling mellem medlemsstaterne bør der i hver medlemsstat være et kontaktpunkt for forbindelserne til andre relevante kompetente myndigheder. Dette kontaktpunkt bør også udarbejde relevante statistikker. Medlemsstaterne bør endvidere anvende en sammenhængende national håndhævelsesstrategi på deres område og bør kunne udpege et 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.
- (26) Når der udpeges kontaktpunkter, bør de forfatningsmæssige bestemmelser og det deraf følgende kompetenceniveau respekteres.
- (27) Med henblik på at muliggøre, at ordningen for syn ved vejsiden i Unionen overvåges, bør medlemsstaterne inden den 31. marts 2021 og inden den 31. marts hvert andet år derefter meddele Kommissionen resultaterne af de foretagne syn ved vejsiden. Kommissionen bør rapportere til Europa-Parlamentet og Rådet om de indsamlede data.
- (28) Med henblik på at minimere den tid, som virksomheder og førere mister, og for at øge den samlede effektivitet af syn ved vejsiden, bør der tilskyndes til at fremme udførelsen af tekniske syn ved vejsiden samtidig med syn til kontrol af overholdelsen af arbejdsmarkedsløvgivningen på vejtransportområdet, herunder navnlig Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 ⁽²⁾, direktiv 2006/22/EF og Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 ⁽³⁾.
- (29) Medlemsstaterne bør fastsætte regler om sanktioner for overtrædelse af dette direktivs bestemmelser og bør sikre, at de gennemføres. Sanktionerne bør være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen, have afskrækkende virkning og ikke medføre forskelsbehandling. Medlemsstaterne bør især inkludere hensigtsmæssige foranstaltninger til håndtering af tilfælde, hvor føreren eller operatøren ikke optræder samarbejdsvilligt over for inspektøren, og tilfælde af uautoriseret brug af et køretøj med farlige mangler.
- (30) For at sikre ensartede betingelser for anvendelsen af dette direktiv bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. Disse gennemførelsesbeføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU af 3. april 2014 om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF (Se side 51 i denne EUT).

⁽²⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1).

⁽³⁾ Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport (EFT L 370 af 31.12.1985, s. 8).

⁽⁴⁾ 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 gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

- (31) Kommissionen bør ikke vedtage gennemførelsesretsakter vedrørende procedurerne for indberetning af køretøjer med betydelige eller farlige mangler til kontaktpunktet i medlemsstaten for indregistrering, såvel som de retsakter, der fastsætter dataformatet for fremsendelse til Kommissionen af oplysninger, som medlemsstaterne har indsamlet om de synede køretøjer, hvis det udvalg, der er nedsat i henhold til dette direktiv, ikke afgiver nogen udtalelse om Kommissionens udkast til gennemførelsesretsakt.
- (32) Med henblik på at ajourføre artikel 2, stk. 1, og bilag IV, punkt 6, alt efter relevans, uden at anvendelsesområdet for dette direktiv berøres, ajourføre bilag II, punkt 2, for så vidt angår metoder og tilpasse bilag II, pkt. 2, for så vidt angår listen over kontrolpunkter, metoder, årsager til ikke-godkendelse og vurdering af mangler bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører hensigtsmæssige 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.
- (33) Målet for dette direktiv, nemlig at forbedre trafikikkerheden ved 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, men kan på grund af handlingens omfang bedre gennemføres på EU-plan; Unionen kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går direktivet ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.
- (34) Dette direktiv 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.
- (35) Denne forordning er en udvikling af den gældende ordning for tekniske syn ved vejsiden, ajourfører de tekniske krav i direktiv 2000/30/EF og integrerer bestemmelserne i Kommissionens henstilling 2010/397/EU⁽¹⁾. Som følge heraf bør direktiv 2000/30/EF ophæves —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

KAPITEL I

GENSTAND, DEFINITIONER OG ANVENDELSESOMRÅDE

Artikel 1

Genstand

Med henblik på at forbedre trafikikkerheden og miljøet indføres med dette direktiv mindstekrav for en ordning for tekniske syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på medlemsstaternes område.

Artikel 2

Anvendelsesområde

1. Dette direktiv finder anvendelse på erhvervskøretøjer med en konstruktivt bestemt maksimalhastighed på over 25 km/h af følgende klasser som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/37/EF⁽²⁾ og 2007/46/EF:

- a) motorkøretøjer fortrinsvist konstrueret og fremstillet til befordring af personer og deres bagage, med mere end otte siddepladser foruden førerens siddeplads — køretøjsklasse M₂ og M₃

⁽¹⁾ 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/EF (EUT L 173 af 8.7.2010, s. 97).

⁽²⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/37/EF af 26. maj 2003 om typegodkendelse af landbrugs- eller skovbrugstraktorer og af deres påhængskøretøjer og udkøbtet trukket materiel samt af systemer, komponenter og tekniske enheder til disse køretøjer og om ophævelse af direktiv 74/150/EOF (EUT L 171 af 9.7.2003, s. 1).

- b) motorkøretøjer fortrinsvist konstrueret og fremstillet til godstransport med en totalvægt på over 3,5 ton — køretøjsklasse N₂ og N₃
- c) påhængsvogne konstrueret og fremstillet til godstransport eller personbefordring såvel som til personers ophold og med en totalvægt på over 3,5 ton — køretøjsklasse O₃ og O₄.
- d) hjultraktorer i køretøjsklasse T5, der navnlig anvendes på offentlig vej til erhvervskørsel, og som har en konstruktiv bestemt maksimalhastighed over 40 km/h.

2. Dette direktiv berører ikke medlemsstaternes ret til at foretage tekniske syn ved vejsiden af køretøjer, der ikke er omfattet af dette direktiv, såsom lette erhvervskøretøjer i køretøjsklasse N₁ med en totalvægt på højst 3,5 tons, til at kontrollere andre aspekter af vejrtransport og trafikikkerhed eller til at foretage syn på andre steder end offentlig vej. Intet i dette direktiv forhindrer en medlemsstat i at begrænse anvendelsen af en særlig køretøjstype til visse dele af dens vejnet af hensyn til trafikikkerheden.

Artikel 3

Definitioner

I dette direktiv alene forstås ved:

- 1) »køretøj«: ethvert motorkøretøj, som ikke kører på skinner, eller påhængskøretøjer dertil
- 2) »motorkøretøj«: ethvert selvkørende motorkøretøj på hjul med en konstruktiv 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«: alt gods, som normalt placeres i eller på den del af køretøjet, der er konstrueret til at bære en last, og som ikke er permanent fastgjort til køretøjet, herunder genstande i lastbærende enheder som f.eks. træmekasser, veksellad eller containere på køretøjer
- 6) »erhvervskøretøj«: et motorkøretøj eller påhængskøretøj eller sættevogn dertil, som fortrinsvist anvendes til godstransport eller passagerbefordring i erhvervsmæssigt øjemed, såsom transport mod vederlag eller for egen regning, eller til andre erhvervsmæssige formål
- 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 juridiske eller fysiske person, i hvis navn køretøjet er registreret
- 9) »virksomhed«: et foretagende som defineret i artikel 2, nr. 4, i forordning (EF) nr. 1071/2009
- 10) »syn ved vejsiden«: et uvarslet teknisk syn af et erhvervskøretøj, som gennemføres af en medlemsstats kompetente myndigheder eller under disses direkte tilsyn

- 11) »offentlig vej«: en vej, der kan anvendes af den almindelige offentlighed, såsom lokale, regionale eller nationale veje, landeveje, motortrafikveje eller motorveje
- 12) »teknisk kontrol« (syn): en inspektion i overensstemmelse med artikel 3, stk. 9, i direktiv 2014/45/EU
- 13) »synsrapport«: en prøvningsrapport om teknisk kontrol, som udstedes af den kompetente myndighed eller en synsvirksomhed, og som indeholder resultater af den tekniske kontrol
- 14) »kompetent myndighed«: en myndighed eller et offentligt organ, der er udpeget af en medlemsstat som ansvarlig for forvaltningen af systemet for syn ved vejsiden, herunder at udføre sådanne syn, når dette er relevant
- 15) »inspektør«: en person, der er godkendt af en medlemsstat eller dens kompetente myndighed til at foretage indledende og/eller mere detaljerede syn ved vejsiden
- 16) »mangler«: tekniske defekter og andre tilfælde af manglende overensstemmelse, der er konstateret under et syn ved vejsiden
- 17) »samordnet syn ved vejsiden«: et syn ved vejsiden, der gennemføres i fællesskab af to eller flere medlemsstaters kompetente myndigheder
- 18) »operatør«: en fysisk eller juridisk person, der betjener sig af køretøjet som dets ejer eller af ejeren har godkendelse til at betjene sig af køretøjet
- 19) »mobil synsenhed«: et transportabelt system af synsudstyr, som er nødvendigt for at udføre mere detaljerede syn ved vejsiden, og som er bemannet med inspektører, der er kompetente til at foretage mere detaljerede syn ved vejsiden
- 20) »særligt udpeget synsanlæg ved vejsiden«: et ikke-flytbart område til foretagelse af det indledende og/eller mere detaljerede tekniske syn ved vejsiden, som også kan være udstyret med permanent installeret kontroludstyr.

KAPITEL II

SYN VED VEJSIDEN OG GENERELLE FORPLIGTELSE

Artikel 4

Syn ved vejsiden

Syn ved vejsiden omfatter indledende syn ved vejsiden, jf. artikel 10, stk. 1, og mere detaljerede syn ved vejsiden, jf. artikel 10, stk. 2.

Artikel 5

Procentdel af køretøjer, der skal inspiceres

1. For så vidt angår køretøjer omhandlet i artikel 2, stk. 1, litra a), b) og c), skal det samlede antal indledende syn ved vejsiden i Unionen i hvert kalenderår svare til mindst 5 % af det samlede antal af disse køretøjer, som er registreret i medlemsstaterne.
2. Hver medlemsstat skal bestræbe sig på at gennemføre et hensigtsmæssigt antal indledende syn ved vejsiden, der står i forhold til det samlede antal af sådanne køretøjer, der er indregistreret i dets territorium.
3. Oplysninger om synede køretøjer meddeles Kommissionen i overensstemmelse med artikel 20, stk. 1.

Artikel 6

Risikoklassificeringssystem

For køretøjer omhandlet i artikel 2, stk. 1, littera a), b) og c), skal medlemsstaterne sikre, at oplysningerne om antallet og alvorligheden af de i bilag II og, hvor det er relevant, bilag III omhandlede mangler, der konstateres på køretøjer, der benyttes af individuelle virksomheder, indføres i det risikoklassificeringssystem, der er indført i henhold til artikel 9 i direktiv 2006/22/EF. Medlemsstaterne kan til udarbejdelse af en risikoprofil på en virksomhed anvende de kriterier, der er opstillet i bilag I. Disse oplysninger anvendes til at foretage nøjere og hyppigere kontrol af virksomheder, der er vurderet som havende høj risiko. Risikoklassificeringssystemet forvaltes af medlemsstaternes kompetente myndigheder.

Med henblik på at gennemføre første afsnit anvender registreringsmedlemsstaten de oplysninger, den har modtaget fra andre medlemsstater i henhold til artikel 18, stk. 1.

Medlemsstaterne kan også tillade supplerende, frivillige køretøjskontroller. Oplysninger om overholdelse af trafik sikkerhedskravene indhentet fra frivillig kontrol kan tages i betragtning med henblik på at forbedre en virksomheds risikoprofil.

Artikel 7

Forpligtelser

1. Medlemsstaterne fastsætter krav om, at en synsrapport svarende til det seneste regelmæssige syn eller en kopi heraf eller, i tilfælde af en elektronisk udstedt synsrapport, en certificeret eller original udskrift af denne rapport og rapporten fra det seneste syn ved vejsiden opbevares om bord på køretøjet, når de foreligger. Medlemsstaterne kan tillade, at deres myndigheder accepterer elektronisk bevis for sådanne syn, når oplysninger herom er tilgængelige.

2. Medlemsstaterne fastsætter krav om, at virksomheder og førere af et køretøj, der underkastes et syn ved vejsiden, samarbejder med inspektørerne og giver adgang til køretøjet, dets dele og al relevant dokumentation med henblik på synet.

3. Medlemsstaterne sikrer, at virksomhedens ansvar for, at deres køretøjer til stadighed holdes i forsvarlig stand og opfylder de tekniske forskrifter, er fastsat, uden indskrænkning af ansvaret hos disse køretøjers førere.

Artikel 8

Inspektører

1. Når inspektører udvælger et køretøj til syn ved vejsiden og foretager synet, skal de afholde sig fra enhver forskelsbehandling på grund af førerens nationalitet, eller køretøjets registrerings- eller ibrugtagningsland.

2. Inspektøren skal ved udførelsen af det tekniske syn ved vejsiden være fri for enhver interessekonflikt, der ville kunne påvirke uvildigheden eller objektiviteten af vedkommendes afgørelse.

3. Afklonningen af inspektører må ikke være direkte forbundet med resultaterne af indledende eller mere detaljerede syn ved vejsiden.

4. Mere detaljerede syn ved vejsiden må kun foretages af inspektører, der opfylder mindstekravene vedrørende kompetence- og uddannelseskrav, der er fastsat i artikel 13 i og i bilag IV til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 2014/45/EU. Medlemsstaterne kan fastsætte, at de inspektører, der udfører syn ved særligt udpegede anlæg til syn ved vejsiden eller ved anvendelse af mobile synsenheder, skal efterleve disse eller tilsvarende krav, der er godkendt af den kompetente myndighed.

KAPITEL III

SYNSPROCEDURER

Artikel 9

Udvælgelse af køretøjer til indledende syn ved vejsiden

Ved udvælgelsen af køretøjer med henblik på indledende syn ved vejsiden kan inspektørerne fortrinsvis udvælge køretøjer, der drives af virksomheder med en høj risikoprofil, jf. direktiv 2006/22/EF. Køretøjer kan også vilkårligt udvælges til syn eller ved mistanke om, at køretøjet udgør en risiko for trafikikkerheden eller miljøet.

Artikel 10

Indhold af og metoder for syn ved vejsiden

1. Medlemsstaterne sikrer, at køretøjer, som udvælges i henhold til artikel 9, underkastes et indledende syn ved vejsiden.

Ved hvert indledende syn ved vejsiden af et køretøj:

- a) skal inspektøren kontrollere den seneste synsrapport og rapport om syn ved vejsiden, der i overensstemmelse med artikel 7, stk. 1, skal opbevares om bord, hvis de foreligger, eller elektronisk bevis herfor
- b) skal inspektøren foretage en visuel vurdering af den tekniske tilstand af køretøjet
- c) kan inspektøren foretage en visuel vurdering af fastgørelsen af køretøjets last i overensstemmelse med artikel 13
- d) kan inspektøren foretage teknisk kontrol ved hjælp af enhver metode, der skønnes egnet. En sådan teknisk kontrol kan foretages for at underbygge en beslutning om at underkaste køretøjet et mere detaljeret syn ved vejsiden eller for at kræve, at manglerne omgæende udbedres i overensstemmelse med artikel 14, stk. 1.

Inspektøren skal kontrollere, om mangler anført i den foregående rapport om tekniske syn ved vejsiden 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.

3. Et mere detaljeret syn ved vejsiden skal omfatte punkterne på den liste, der er opstillet i bilag II, som anses for nødvendige og relevante, under hensyntagen til især bremsesikkerhed, dæk, hjul, chassis og gener, og de anbefalede metoder til kontrol af disse punkter.

4. 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 de foregående tre måneder, skal inspektøren ikke kontrollere dette punkt, medmindre en sådan kontrol er berettiget på grund af en åbenbar mangel.

Artikel 11

Synsfaciliteter

1. Et mere detaljeret syn ved vejsiden skal foretages af en mobil synsenhed eller en udpeget synsfacilitet ved vejsiden eller i en synsvirksomhed som omhandles i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv nr. 2014/45/EU.

2. Foretages et mere detaljeret syn i en synsvirksomhed eller en udpeget synsfacilitet ved vejsiden, skal det foretages hurtigst muligt i en af de synsvirksomheder eller -faciliteter, der i praktisk henseende er nærmest beliggende.

3. Mobile synsenheder og udpegede synsfaciliteter ved vejsiden skal råde over udstyr, som egner sig til at foretage et mere detaljeret syn ved vejsiden, herunder det udstyr, som er nødvendigt til at bedømme tilstanden af køretøjets bremses og bremseevne, styreapparat, ophæng og gener, alt efter omstændighederne. Hvor mobile synsenheder eller udpegede synsfaciliteter ved vejsiden ikke råder over det udstyr, der er nødvendigt for at kontrollere et punkt, der er angivet ved et indledende syn, føres køretøjet til et synscenter eller -facilitet, hvor en detaljeret kontrol af dette punkt kan udføres.

Artikel 12

Vurdering af mangler

1. For hvert kontrolpunkt indeholder bilag II en liste over mulige mangler og deres alvorsgrad til anvendelse ved de tekniske syn ved vejsiden.

2. De mangler, der konstateres under syn ved vejsiden, klassificeres i en af følgende grupper:

- a) mindre mangler, som ikke har væsentlig indflydelse på køretøjets sikkerhed eller indvirkning på miljøet, og andre mindre uoverensstemmelser
- b) væsentlige mangler, som kan påvirke køretøjets sikkerhed eller have indvirkning på miljøet eller udsætte andre trafikanter for risiko, og andre mere alvorlige uoverensstemmelser
- c) farlige mangler, som udgør en direkte og umiddelbar risiko for trafiksikkerheden eller har indvirkning på miljøet.

3. Et køretøj med mangler i mere end én gruppe af de mangler, der er omhandlet i stk. 2, klassificeres i den gruppe, der svarer til den alvorligste mangel. Et køretøj med adskillige mangler inden for samme inspektionsområde som defineret i anvendelsesområdet for synet ved vejsiden omhandlet i bilag II, punkt 1, kan klassificeres i den næstfølgende gruppe af alvorlige mangler, hvis det kan påvises, at den kombinerede virkning af disse mangler resulterer i en højere risiko for trafiksikkerheden.

Artikel 13

Kontrol af fastgørelse af lasten

1. Under et syn ved vejsiden kan et køretøj underkastes kontrol af fastgørelsen af dets last i overensstemmelse med bilag III med henblik på at sikre, at lasten er fastgjort på en sådan måde, at den ikke er hindrende for sikker føring af køretøjet eller udgør en trussel mod liv, helbred, ejendom eller miljøet. Der kan foretages kontrol til verifikation af følgende forhold i alle driftssituationer, herunder nødsituationer eller igangsætning op ad bakke:

- lastens forskellige dele kan kun i minimalt omfang ændre placering indbyrdes og i forhold til køretøjets vægge eller overflader, og
- lasten kan ikke bevæge sig ud af lastrummet eller falde af lastfladen.

2. Medmindre andet gælder i henhold til de krav, der er gældende for transport af visse kategorier af gods såsom dem, der er omfattet af den europæiske konvention om international transport af farligt gods ad vej (ADR) ⁽¹⁾, kan fastgørelse af lasten og syn af fastgørelsen af lasten foretages i overensstemmelse med de principper og, i hensigtsmæssigt omfang, de standarder, der er fastlagt i bilag III, del I. Den seneste udgave af de standarder, der er fastlagt i bilag III, del I, punkt 5, kan anvendes.

⁽¹⁾ Gennemført i national ret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/68/EF af 24. september 2008 om indlandstransport af farligt gods (EUT L 260 af 30.9.2008, s. 13), som ændret ved bl.a. Kommissionens direktiv 2012/45/EU (EUT L 332 af 4.12.2012, s. 18).

3. De opfølgende procedurer, der er omhandlet i artikel 14, finder også anvendelse ved væsentlige eller farlige mangler med hensyn til fastgørelse af last.
4. Medlemsstater sikrer, at det personale, der er involveret i syn af fastgørelsen af last, er hensigtsmæssigt uddannet hertil.

Artikel 14

Opfølgende procedurer ved væsentlige eller farlige mangler

1. Med forbehold af artikel 14, stk. 3, fastsætter medlemsstaterne, at væsentlige eller farlige mangler, der afsløres ved et indledende eller et mere detaljeret syn, skal udbedres, før køretøjet igen må benyttes på offentlig vej.
2. Hvis køretøjet er registreret i den medlemsstat, hvor synet ved vejsiden er foretaget, kan inspektøren beslutte, at det skal underkastes en fuldstændig teknisk kontrol inden for en nærmere fastsat frist. Er køretøjet registreret i en anden medlemsstat, kan den kompetente myndighed via det kontaktpunkt, der er omhandlet i artikel 17, anmode denne medlemsstats kompetente myndighed om at foretage en ny teknisk kontrol af køretøjet efter proceduren i artikel 18, stk. 2. Konstatere der væsentlige eller farlige mangler ved et køretøj, som er registreret uden for Unionen, kan medlemsstaterne beslutte at underrette den kompetente myndighed i køretøjets registreringsland.
3. I tilfælde af mangler, der kræver hurtig eller omgående udbedring som følge af, at de udgør direkte eller umiddelbar fare for trafiksikkerheden, kan den pågældende medlemsstat eller den pågældende kompetente myndighed fastsætte indskrænkning af eller forbud mod brug af det pågældende køretøj, indtil disse mangler er udbedret. Brugen af et sådant køretøj kan tillades med henblik på, at det kan nå frem til et af de nærmeste værksteder, hvor disse mangler kan udbedres, på betingelse af at de pågældende 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. I tilfælde af mangler, der ikke kræver øjeblikkelig udbedring, kan medlemsstaten eller den pågældende kompetente myndighed træffe afgørelse om betingelserne og tidsfristerne for brug af køretøjet, inden manglerne er udbedret.

Hvis manglen ved køretøjet ikke kan afhjælpes på en sådan måde, at det kan nå frem til værkstedet, kan det bringes til et tilgængeligt sted, hvor det kan repareres.

Artikel 15

Gebyr i forbindelse med syn

Hvis der efter et mere detaljeret syn er konstateret mangler, kan medlemsstaterne opkræve et rimeligt og forholdsmæssigt afpasset gebyr, der skal være knyttet til omkostningerne ved foretagelsen af det pågældende syn.

Artikel 16

Synsrapport og databaser over syn ved vejsiden

1. For hvert indledende syn ved vejsiden, der foretages, skal følgende oplysninger meddeles den kompetente myndighed:
 - a) køretøjets indregistreringsland
 - b) køretøjets klasse
 - c) resultatet af det indledende syn ved vejsiden.
2. Ved afslutningen af et mere detaljeret syn udarbejder inspektøren en rapport i overensstemmelse med bilag IV. Medlemsstaterne sikrer, at køretøjets fører får udleveret en kopi af synsrapporten.
3. 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 overensstemmelse med de gældende regler for databeskyttelse i mindst i 36 måneder fra modtagelsesdatoen.

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
 - sikre, hvor det er hensigtsmæssigt, al anden udveksling af oplysninger med og yde bistand til andre medlemsstaters kontaktpunkter.
2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen navne og kontaktoplysninger på deres nationale kontaktpunkt senest den 20. maj 2015 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. I tilfælde hvor der konstateres væsentlige eller farlige mangler eller mangler, der resulterer i en indskrænkning af eller et forbud mod brug af køretøjet, i et køretøj, som ikke er registreret i den medlemsstat, hvor synet finder sted, underretter kontaktpunktet registreringsmedlemsstatens kontaktpunkt om synsresultaterne. Denne underretning skal omfatte punkterne i rapporten om synet ved vejsiden som omhandlet i bilag IV og skal fortrinsvis meddeles gennem det nationale elektroniske register, der er omhandlet i artikel 16 i forordning (EF) nr. 1071/2009. Kommissionen vedtager detaljerede gennemførelsesbestemmelser vedrørende procedurerne for underretning af registreringsmedlemsstatens kontaktpunkt om køretøjer med væsentlige eller farlige mangler efter den procedure, der er nævnt i artikel 23, stk. 2.
2. I tilfælde hvor der konstateres væsentlige eller farlige mangler i et køretøj, kan kontaktpunktet i den medlemsstat, hvor køretøjet er blevet synet, anmode registreringsmedlemsstatens kompetente myndighed via kontaktpunktet i sidstnævnte medlemsstat om at træffe passende opfølgingsforanstaltninger, f.eks. indkalde køretøjet til en ny teknisk kontrol, jf. artikel 14.

Artikel 19

Samordnede syn ved vejsiden

Medlemsstaterne foresøger årligt regelmæssige samordnede syn ved vejsiden. Medlemsstaterne kan kombinere disse aktiviteter med dem, der er fastsat i artikel 5 i direktiv 2006/22/EF.

Artikel 20

Meddelelse af oplysninger til Kommissionen

1. Inden den 31. marts 2021 og inden den 31. marts hvert andet år derefter meddeler medlemsstaterne elektronisk Kommissionen de indsamlede data for de to foregående kalenderår om kontrollerede køretøjer på deres område. Disse data skal angive:
 - a) antal synede køretøjer
 - b) kategorier af synede køretøjer
 - c) registreringsland for hvert synet køretøj

- d) i tilfælde af mere detaljerede syn, de områder, der er kontrolleret, og de punkter, der ikke er godkendt, i overensstemmelse med bilag IV, punkt 10.

Den første rapport skal omfatte den toårsperiode, der begynder den 1. januar 2019.

2. Kommissionen vedtager nærmere bestemmelser efter undersøgelsesproceduren i artikel 23, stk. 2, om det format, hvori de i stk. 1 omhandlede data skal meddeles elektronisk. Indtil sådanne bestemmelser er fastsat, anvendes standard-formularen i bilag V.

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

KAPITEL V

DELEGEREDE RETSÅKTER OG GENNEMFØRELSESRETSÅKTER

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, og bilag IV, punkt 6, hvis det er hensigtsmæssigt, for at tage hensyn til ændringer mht. køretøjsklasser som følge af ændringer i den lovgivning, der er omhandlet i denne artikel, uden at dette berører dette direktivs anvendelsesområde
- ajourføre bilag II, punkt 2, for så vidt angår metoder i tilfælde af, at forbedrede og mere effektive kontrolmetoder er blevet tilgængelige, uden at udvide listen over punkter, der skal kontrolleres
- tilpasning af bilag II, punkt 2, efter en positiv vurdering af omkostninger og fordele, for så vidt angår listen over kontrolpunkter, metoder, årsager til ikke-godkendelse og vurdering af mangler i tilfælde af ændringer af obligatoriske krav, der er relevante for typegodkendelse i Unionens sikkerheds- og miljølovgivning.

Artikel 22

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. De delegerede beføjelser i artikel 21, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den 19. maj 2014. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.
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. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives 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 det i direktiv 2014/45/EU omhandlede udvalg vedrørende teknisk kontrol. Dette udvalg er et udvalg som omhandles i forordning (EU) nr. 182/2011.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011. Afgiver udvalget ikke nogen udtalelse, vedtager Kommissionen ikke udkastet til gennemførelsesretsakt, og artikel 5, stk. 4, tredje afsnit, i forordning (EU) nr. 182/2011 finder anvendelse.

KAPITEL VI

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 24

Rapport

1. Senest den 20. maj 2016 fremlægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen og virkningerne af dette direktiv. Rapporten skal navnlig omfatte en analyse af dets virkninger for så vidt angår forbedringen af trafikikkerheden såvel som omkostninger og fordele ved eventuel inddragelse af klasse N₁ og O₂ i direktivets anvendelsesområde.

2. Senest den 20. maj 2022 fremlægger Kommissionen for Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om anvendelsen og virkningerne af dette direktiv, navnlig hvad angår virkning og harmonisering af risikoklassificeringssystemerne, især i forbindelse med fastsættelsen af gensidigt sammenlignelige risikoprofiler for de forskellige berørte virksomheder. Rapporten ledsages af en detaljeret konsekvensanalyse vedrørende omkostningerne og fordelene over hele Unionen. Konsekvensanalysen gøres tilgængelig for Europa-Parlamentet og Rådet mindst seks måneder før fremlæggelse af ethvert eventuelt hensigtsmæssigt lovforslag om inddragelse af nye køretøjsklasser i direktivets anvendelsesområde.

Artikel 25

Sanktioner

Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af dette direktiv 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.

Artikel 26

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør inden den 20. maj 2017 de nødvendige love og administrative bestemmelser for at efterkomme dette direktiv. De meddeler straks Kommissionen teksten til disse bestemmelser.

De anvender disse bestemmelser fra den 20. maj 2018.

Med hensyn til det i dette direktivs artikel 6 nævnte risikoklassificeringssystem anvender de disse bestemmelser fra den 20. maj 2019.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale love og administrative bestemmelser, som de vedtager på det område, der er omfattet af dette direktiv.

*Artikel 27***Ophævelse**

Direktiv 2000/30/EF ophæves med virkning fra den 20. maj 2018.

*Artikel 28***Ikrafttrædelse**

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

*Artikel 29***Adressater**

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 3. april 2014.

På Europa-Parlamentets vegne

M. SCHULZ

Formand

På Rådets vegne

D. KOURKOULAS

Formand

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 overholdelse af krav til køretøjets vedligeholdelse og trafikssikkerhed. 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 den pågældende virksomheds risikoklassificering:

- antal mangler
- manglernes alvor
- antallet af syn ved vejsiden eller periodiske og frivillige tekniske 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 = 25.-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

D_{Y1} = samlet antal defekter 1., 2. og 3. år

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

#... = antal ...

DD = farlige mangler

MaD = væsentlige mangler

MiD = mindre mangler

C = kontrol (syn ved vejsiden eller periodiske og frivillige tekniske kontroller) i år 1, 2, 3

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 (syn ved vejsiden eller periodiske og frivillige tekniske kontroller)

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

OMFANGET AF SYN VED VEJSIDEN

1. INSPEKTIONSOMRÅDER

- 0) Identifikation af køretøjet
- 1) Bremsedstyr
- 2) Styreapparat
- 3) Udsyn
- 4) Lygteudstyr og dele af det elektriske system
- 5) Aksler, hjul, dæk og affjedring
- 6) Chassis og dele fastgjort til chassis
- 7) Forskelligt udstyr
- 8) Gener
- 9) Yderligere kontrolpunkter for køretøjer til personbefordring i klasse M₂ og M₃.

2. INSPEKTIONSKRAV

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

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

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

Syn ved vejsiden kan omfatte punkter i tabel 1, der også indeholder de anbefalede kontrolmetoder, der bør anvendes. Intet i dette bilag er til hinder for, at en inspektør kan benytte supplerende udstyr, hvor det er relevant, f.eks. en lift eller en grav.

Kontrollen udføres ved hjælp af eksisterende teknikker og udstyr og uden brug af værktøj til at afmontere eller fjerne nogen del af køretøjet. Kontrollen kan også omfatte en verifikation af, om det pågældende køretøjs dele og komponenter svarer til de respektive sikkerhedskrav og miljømæssige krav, som var gældende på tidspunktet for godkendelse eller, hvis relevant, på tidspunktet for eftermontering.

Hvis køretøjets konstruktion betyder, at kontrolmetoderne fastlagt i dette bilag ikke kan anvendes, udføres kontrollen i overensstemmelse med de anbefalede kontrolmetoder, som de kompetente myndigheder har accepteret.

«Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes» gælder ikke, når der henvises til krav, som ikke var foreskrevet i den gældende lovgivning om godkendelse af køretøjer på tidspunktet for den første registrering eller den første ibrugtagning, eller i kravene til eftermontering.

VURDERING AF MANGLER VED KØRETØJER

betragtes som nødvendige og relevante, navnlig under hensyntagen til sikkerheden for så vidt angår bremses, dæk, hjul, stel og gener, og de delkomponenter og komponenter, der er genstand for kontrol, en individuel vurdering af mangler i overensstemmelse med de kriterier, der er fastsat i vurderes i forhold til de trafikikkerhedsrisici, som de udgør.

Métode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Fulde
Visuel inspektion.	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	
Visuel inspektion.	a) Mangler eller forefindes ikke.		X	
	b) Ufuldstændigt, ulæseligt, tydeligvis forfalsket eller ikke i overensstemmelse med køretøjets registreringspapirer.		X	
	c) Køretøjets registreringspapirer ulæselige eller skrivefejl.	X		
Visuel inspektion af komponenterne under aktivering af bremseapparatet. Bemærk: Køretøjet udstyret med bremsekraftforstærker bør inspiceres med slukket motor.	a) Aksel for stram.		X	
	b) For stort slid eller slør.		X	

Måte	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
Visuel inspektion af komponenterne under aktivering af bremseapparatet. Bemærk: Køretøjet udstyret med bremsekraftforstærker bør inspiceres med slukket motor.	a) For stor eller for lille udnyttet vinding. Bremse er ikke fuldt funktionsduelig eller er blokeret.		X	X
	b) Bejlingsanordningen returnerer ikke korrekt. Hvis funktionsduelighed påvirkes.	X	X	
	c) Stridsikker belægning på bremsepedal mangler, sidder løst eller er slidt glat.		X	
	a) Utilstrækkeligt lufttryk/vakuum til at aktivere bremsen mindst fire gange, efter at alarmanordningen har givet signal (eller trykmåleren er uden for det sikre område). aktivere bremsen mindst to gange efter at alarmanordningen har givet signal (eller trykmåleren er uden for det sikre område)		X	X
Føljessikkerhedsventil og overtryksventilen	b) Tid til opnåelse af sikkert arbejdstryk er længere, end krævet tillader ¹ .		X	
	c) Føljessikkerhedsventil eller overtryksventil virker ikke.		X	
	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
	Trykmåler eller -indikator virker ikke korrekt eller er defekt. Lavt tryk angives ikke.	X	X	

Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
Visuel inspektion af komponenterne under aktivering af bremseapparatet.	a) Betjeningsanordning revnet, beskadiget eller for slid.		X	
	b) Betjeningsanordning utilstrækkeligt fastgjort på ventil eller ventil utilstrækkeligt fastgjort.		X	
	c) Løse tilslutninger eller utætheder i systemet.		X	
	d) Utilfredsstillende funktion.		X	
Visuel inspektion af komponenterne under aktivering af bremseapparatet.	a) Tandkransen spærres 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	
Visuel inspektion af komponenterne under aktivering af bremseapparatet.	a) Ventil beskadiget eller for stor lufudsivning. Hvis funktionsduelighed påvirkes.		X	X
	b) For stort olieforbrug i kompressoren.	X		
	c) Ventil utilstrækkeligt fastgjort eller ukorrekt monteret.		X	
	d) Udsivning af bremsevæske. Hvis funktionsduelighed påvirkes.		X	X
Albryd og genetabler bremse-systemkøbling mellem det trækkende køretøj og påhængskøretøjet.	a) Tap eller selvlukkende ventil defekt. Hvis funktionsduelighed påvirkes.	X	X	

Mærke	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Furige
	b) Tap eller venl utilstrækkeligt fastgjort eller ukorrekt monteret. Hvis funktionsduelighed påvirkes.	X	X	
	c) For store utætheder. Hvis funktionsduelighed påvirkes.		X	X
	d) Virker ikke korrekt. Bremseaktivering påvirkes.		X	X
	a) Beholder lettere beskadiget eller svagt tæret. Beholder svært beskadiget, tæret eller utæt.	X	X	
Visuel inspektion.	b) Afapningsanordning virker ikke.		X	
	c) Beholder utilstrækkeligt fastgjort eller ukorrekt monteret.		X	
	a) Servoforsærker defekt eller virker ikke. Hvis ude af funktion.		X	X
Visuel inspektion af komponenterne under aktivering af bremseapparatet hvis muligt.	b) Hovedcylinder defekt, men bremses kan stadig aktiveres. Hovedcylinder defekt eller utæt.		X	X
	c) Hovedcylinder utilstrækkeligt fastgjort, men bremses kan stadig aktiveres.		X	
	Hovedcylinder utilstrækkeligt fastgjort.			X
	d) Utilstrækkelig mængde bremsevaske under MIN-marke. Mængde bremsevaske i væsentlig grad under MIN-marke. Bremsevaskeniveau ikke synligt.	X	X	X

Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
Visuel inspektion af komponenterne under aktivtivering af bremseapparatet hvis muligt.	e) Dæksel på hovedcylinder mangler.	X		
	f) Kontrollampe for bremsevæske lyser eller er defekt.	X		
	g) Advarselsanordning for bremsevæskeniiveau virker ikke korrekt.	X		
	a) Overhengende fare for svigt eller brud.			X
	b) Uætheder i rør eller tilslutninger (trykløsløsbremseapparatet). Uætheder i rør eller tilslutninger (hydrauliske bremseapparatet).		X	X
Visuel inspektion af komponenterne under aktivtivering af bremseapparatet hvis muligt.	c) Rør beskadigede eller stærkt tærede. Bremser funktion påvirkes i form af blokering eller overhengende risiko for udsivning.		X	X
	d) Rør forkert monteret. Risiko for beskadigelse.	X	X	
	a) Overhengende fare for svigt eller brud.			X
	b) Slinger beskadigede, gnidende, snoede eller for korte. Slinger beskadigede eller gnidende.	X	X	
	c) Uætheder i slanger eller tilslutninger (trykløsløsbremseapparatet). Uætheder i slanger eller tilslutninger (hydrauliske bremseapparatet).		X	X
	d) Slinger spiles ud under tryk. Streng hindret.		X	X
	e) Slinger porøse.		X	

Mærke	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Furige
Visuel inspektion.	a) Bakke eller klods for slidt (minimumsmærke nået). Bakke eller klods for slidt (minimumsmærke ikke synligt).		X	X
	b) Bakke eller klods tilsmudset (olie, fedt osv.). Bremseevne påvirket.		X	X
	c) Bakke eller klods mangler eller er forkert monteret.			X
Visuel inspektion.	a) Tromle eller skive slidt Tromle eller skive stærkt ridset, revnet, utilstrækkeligt fastgjort eller har brud.		X	X
	b) Tromle eller skive tilsmudset (olie, fedt osv.). Bremseevne alvorligt påvirket.		X	X
	c) Tromle eller skive mangler.			X
	d) Ankerplade utilstrækkeligt fastgjort.		X	
Visuel inspektion af komponenterne under aktivering af bremseapparatet hvis muligt.	a) Kabel beskadiget eller har knuder. Bremseevne påvirket.		X	X
	b) Komponent stærkt slidt eller tæret. Bremseevne påvirket.		X	X
	c) Løst kabel, stang eller forbindelsesled.		X	
	d) Kabelstyr defekt.		X	
	e) Bremsesystemets frie bevægelse begrænset.		X	

Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
Visuel inspektion af komponenterne under aktivering af bremseapparatet hvis muligt.	f) Unormal bevægelse af arme/forbindelsesled som tegn på forkert justering eller stærkt slid.		X	
	a) Aktuator revnet eller beskadiget. Bremseevne påvirket		X	X
	b) Aktuator utæt. Bremseevne påvirket.		X	X
	c) Aktuator utilstrækkeligt fastgjort eller ukorrekt monteret. Bremseevne påvirket.		X	X
	d) Aktuator stærkt tæret. Kan forventes at revne.		X	X
	e) For lille eller for stor vandring i arbejdsstempel eller membran. Bremseevne påvirket (manglende frigang).		X	X
	f) Støvhætte beskadiget. Støvhætte mangler eller er stærkt beskadiget.	X	X	
	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
Visuel inspektion af komponenterne under aktivering af bremseapparatet hvis muligt.	d) Ventil mangler (hvis påkrævet).			X
	e) Dataplade mangler.	X		

Mærke	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
Visuel inspektion.	f) Data ulæselige eller ikke i overensstemmelse med kravene ¹ .	X		
	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	
	a) Løs forbindelse eller montering. Hvis funktionsduelighed påvirkes.	X	X	
Visuel inspektion.	b) Systemet er tydeligvis defekt eller mangler.		X	
	Påhængskøretøjets bremse virker ikke automatisk, når koblingen er afbrudt.			X
Afbrudt bremsekobling mellem det trækkende køretøj og påhængskøretøjet.	a) Andet bremseudstyr (f.eks. frostvæskepumpe, lufttørner osv.) beskadiget udvendigt eller stærkt tæret på en måde, som påvirker bremseapparatet negativt. Bremseevne påvirket.		X	X
	b) Udsivning af luft eller frostvæske. Systemets funktionsduelighed påvirkes.	X	X	
	c) Enhver komponent, der er utilstrækkeligt fastgjort eller ukorrekt monteret.		X	
	d) Uforsvarlig ændring af en given komponent ³ . Bremseevne påvirket.		X	X
	Mangler.		X	
Visuel inspektion.				

Mærke	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
Visuel inspektion og aktivering af bremse- og virkning	Utilstrækkelig effektivitet.		X	
Bremserne aktiveres gradvis op til maksimal bremsekraft under afprøvning på et bremsefelt.	a) Utilstrækkelig bremsevirkning på et eller flere hjul. Ingen bremsevirkning på et eller flere hjul.		X	X
	b) Bremsevirkning på et hjul er mindre end 70 % af den højeste registrerede bremsevirkning på et andet hjul på samme aksel. Ved bremseprøve på vej afviger køretøjet stærkt fra sin kurs under opbremsningen. Bremsevirkning på et hjul er mindre end 50 % af den højeste registrerede bremsevirkning på det andet hjul på samme aksel for styrende akslers vedkommende.		X	X
	c) Bremsevirkning ikke gradvis (hug).		X	
	d) Funktionstid unormalt lang på et givet hjul.		X	
	e) Kraftige udsving i bremsevirkingen under hver fuldstændige hjulomdrejning.		X	
	Følgende minimumsbremsevirkinger opnås ikke ⁽²⁾ : Klasse M ₁ , M ₂ og M ₃ : 50 % ⁽³⁾ Klasse N ₁ : 45 % Klasse N ₂ og N ₃ : 43 % ⁽⁴⁾ Klasse O ₃ og O ₄ : 40 % ⁽⁵⁾ Mindre end 50 % af de ovennævnte værdier nået		X	X

Prøvning på et bremsefelt med den aktuelle vægt eller, såfremt en sådan ikke kan anvendes af tekniske årsager, under en prøvekørsel på vej ved andendelse af en registrerede decelerationsmåler ⁽¹⁾.

nr 9334 af 1605/2018

Métode	Ánsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
virkning (hvis der anvendes separate systemer)				
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. Ingen bremsevirkning på et eller flere hjul		X	X
	b) Bremsevirkning på et hjul er mindre end 70 % af den højeste registrerede bremsevirkning på et andet hjul på samme aksel. Ved bremseprøve på vej afviger køretøjet stærkt fra sin kurs under opbremsningen. Bremsevirkning på et hjul er mindre end 50 % af den højeste registrerede bremsevirkning på det andet hjul på samme aksel for styrende akslers vedkommende		X	X
	c) Bremsevirkning ikke gradvis (hug).		X	
	Bremsekraft under 50 % (!) af driftsbremsens nødvendige virkning som fastlagt i punkt 1.2.2 i forhold til den tilladte totalvægt. Mindre end 50 % af de ovennævnte bremsevirkningsværdier, der er opnået i forhold til køretøjets masse under prøvningen.		X	X
er og virkning				
Aktiver bremsen på et bremsefelt.	Bremsen virker ikke på den ene side, eller ved bremseprøve på vej afviger køretøjet stærkt fra sin kurs under opbremsningen.		X	
	Mindre end 50 % af de i punkt 1.4.2. omhandlede bremsevirkningsværdier, der er opnået i forhold til køretøjets masse under prøvningen			X

Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
Prøvning af et bremsefelt. Hvis dette ikke er muligt, så under en testkørsel på vej med en indikerende eller registrerende decelerationsmåler.	For alle køretøjer: Bremskoefficienten er mindre end 16 % i forhold til den tilladte totalvægt; eller for motor-køretøjer: mindre end 12 % i forhold til køretøjets tilladte vognvogsvægt, idet den højeste værdi lægges til grund.		X	
	Mindre end 50 % af de ovennævnte bremskoefficient-værdier, der er opnået i forhold til køretøjets masse under prøvningen			X
Visuel inspektion, og afprøv om muligt, om advarselssystemet virker.	a) Bremsvirkning ikke gradvis (gælder ikke motorbremse).		X	
	b) Systemet virker ikke.		X	
Visuel inspektion og besigtigelse af advarselssystemet og/eller anvendelse af køretøjets elektroniske grensellede.	a) Advarselssystemet virker ikke korrekt.		X	
	b) Advarselssystemet 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	
	f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grensellede.		X	
Visuel inspektion og besigtigelse af advarselssystemet og/eller anvendelse af køretøjets elektroniske grensellede.	a) Advarselssystemet virker ikke korrekt.		X	
	b) Advarselssystemet giver signal om fejl i systemet.		X	
	c) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grensellede.		X	
	d) Cellerne mellem det trækende køretøj og påhængskøretøj eller sættevogn inkompatibel eller mangler.			X

Mærke	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
Visuel inspektion.	Bremsevæksen forurenet eller med bundfald.		X	
	Overhængende fare for svigt.			X
Visuel inspektion af styreapparatet, idet rattet drejes.	a) Sektoraksel snoet eller noter slidte. Funktionsduelighed påvirket.		X	X
	b) Sektoraksel stærkt slidt. Funktionsduelighed påvirket.		X	X
	c) For stor vandring i sektoraksel. Funktionsduelighed påvirket.		X	X
	d) Udsivning. Dråbedannelse.		X	X
Visuel inspektion af fastgørelsen af styrehuset til chassiset, idet rattet drejes med og mod uret.	a) Styrehus ikke korrekt fastgjort. Monteringsdele sidder løst i farlig grad eller synlige slidspor mod chassis og karosseri.		X	X
	b) Udvidede fastgørelsesshuller i chassis. Monteringsdele påvirkes i alvorlig grad.		X	X
	c) Fastgørelsesbolte mangler eller har brud. Monteringsdele påvirkes i alvorlig grad.		X	X
	d) Styrehus har brud. Husets stabilitet eller fastgørelse påvirkes.		X	X

Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
Visuel inspektion af styredele for slid, brud og sikkerhed. Uret rattet drejes med og mod uret.	a) Relativ bevægelse mellem dele, som bør udbedres. For stor vandring eller kan forventes at ville løses.		X	X
	b) For stort slid ved samlinger. Meget alvorlig risiko for at ville løses.		X	X
	c) Brud på eller deformation af en given del. Funktionsduelighed påvirkes.		X	X
	d) Låseanordninger mangler.		X	
	e) Slævhed i dele (f.eks. forbindelsesstang eller styrestang).		X	
	f) Uforsvarlig ændring ³ . Funktionsduelighed påvirkes.		X	X
	g) Støvhætte beskadiget eller forringet. Støvhætte mangler eller er i alvorligt forringet tilstand.	X	X	
Visuel inspektion af styredele for slid, brud og sikkerhed. Uret rattet drejes med og mod uret med dækkene på jorden og motoren kørende (servostyring).	a) Bevægende styredele rammer en fastmonteret del af chassiset.		X	
	b) Styrestop fungerer ikke eller mangler.		X	
Undersøg styreapparatet for udsivning, og kontroller væskestanden i hydraulikvæskebeholderen (hvis synlig). Kontroller, at servostyringsystemet virker med hjulene på jorden og motoren kørende.	a) Væskeudsivning.		X	
	b) Utilstrækkelig mængde væske (under MIN-mærket). Utilstrækkelig beholder.		X	X

Mærke	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Furige
	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) Uforsvarlig ændring ³ . Styreevne påvirkes.		X	X
	g) Kabler/slanger beskadigede eller stærkt tærede. Styreevne påvirkes.		X	X
Med hjulene på jorden skub og træk rattet i lodrette linje med ratsøjlen, og skub rattet i forskellige retninger vinkelret på ratsøjlen. Visuel inspektion af slør og fleksible samlinger eller kardanleds tilstand.	a) Relativ bevægelse mellem rat og ratsøjle som tegn på løshed. Meget alvorlig risiko for at ville løses.		X	X
	b) Fastholdelsesanordning på ratnav mangler. Meget alvorlig risiko for at ville løses.		X	X
	c) Brud på eller løshed i ratnav, ratkrans eller rategter. Meget alvorlig risiko for at ville løses.		X	X
	d) Uforsvarlig ændring ³ .		X	

Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
Skub og træk rattet i lige linje med ratstammen, og sub rattet i forskellige retninger i vinkelret på ratstammen. Visuel inspektion af aksler og hjulslør og fleksible samlingers eller kardanleds tilstand.	a) For stor vanding op eller ned i midten af rattet.		X	
	b) For stor vanding i toppen af ratstammen radiært fra ratstammens akse.		X	
	c) Forbindelsesslanger i foringst tilstand.		X	
	d) Fastgørelse defekt. Meget alvorlig risiko for at ville løsnes.		X	X
	e) Uforventet ændring. ³			X
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. ^{1/2}	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 i Styretnings sikkerhed påvirkes.		X	X
	åbenbar manglende sporing. Ligeud-kørsel påvirkes; retningstabilitet påvirkes.	X	X	
Visuel inspektion.	a) Komponent lettere beskadiget. Komponent svært beskadiget eller revnet.		X	X
	b) For stort slid. Ligeud-kørsel påvirkes; retningstabilitet påvirkes.		X	X
	c) Fastgørelse defekt. Fastgørelse påvirkes i alvorlig grad.		X	X
	Visuel inspektion eller ved hjælp af en egnet ratslørsmål			

Métode	Árúger til, at kørøtøjet ikúe kan gødúendes	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
Visuel inspektion og kontrol af óverensstemmelse mellem rattets vinkel og hjulenes vinkel, når motoren startes og slúkkes, og/eller anvendelse af kørøtøjets elektroniske grænseflade.	a) Fejldiákarlampen for elektronisk servostyring giver signal om en given fejl i systemet.		X	
	b) Servoforstærkning virker ikke.		X	
	c) Systemet giver signal om en fejl via kørøtøjets elektroniske grænseflade.		X	
Visuel inspektion fra føresædet.	Hindring inden for førerens synsfelt, som i væsentlig grad påvirker dennes udsyn foran eller til siderne (uden for området, der rengøres af forrudeviskere).	X	X	
	Udsynet hæmmes inden for området, der rengøres af forrudeviskere, eller udvendige spejle ikke synlige.			
	a) Revnet eller misfarvet rúde 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	
Visuel inspektion.	b) Rúde 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) Rúde eller gennemsigtigt panel i uacceptabel stand. Udsynet hæmmes i høj grad inden for området, der rengøres af forrudeviskere.		X	X

Mærke	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
Visuel inspektion.	a) Spejl eller anordning mangler eller er ikke monteret i henhold til kravene ¹ (mindst to spejlanordninger står til rådighed). Færre end to spejlanordninger 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 utilsikrkeligt fastgjort.	X	X	
	c) Nødvendigt synsfelt ikke dækket.		X	
	a) Vaskere fungerer ikke eller mangler.		X	
Visuel inspektion og aktivering.	b) Viskerblad defekt. Viskerblad mangler eller er tydeligvis defekt.	X	X	
	Vaskere fungerer ikke tilfredsstillende (mangelde sprinklerør, selvom pumpen virker, eller sprinklerør ikke korrekt indstillet). Vaskere virker ikke.	X	X	
	Anlæg virker ikke eller er tydeligvis defekt.	X		
OG ELEKTRISK UDSTYR				
Visuel inspektion og aktivering.	a) Lygte/lyskilde defekt eller mangler (ved flere lygter/lyskilder; for LED: mindre end 1/3 virker ikke). Ved enkelt lygte/lyskilde; for LED: udsyn påvirkes i alvorlig grad.	X	X	

Mærke	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
	b) Lygte (parabol og glas) defekt eller mangler. Lygte (parabol og glas) svært defekt eller mangler.	X	X	
	c) Lygte ikke forsvarligt fastgjort.		X	
	a) Forlygte tydeligvis fejljusteret		X	
Visuel inspektion og aktivering.	b) Lyskilde er ikke korrekt monteret			
Visuel inspektion og aktivering.	a) Afbryder virker ikke i overensstemmelse med kravene ¹ (antal forlygter der tænder samtidig). Forlygternes maksimalt tilladte lysstyrke overskrides.	X	X	
	b) Betjeningsanordnings funktion forringet.		X	
Visuel inspektion og aktivering.	a) Lygte, farven af det udsendte lys, position, lysstyrke eller markering ikke i overensstemmelse med kravene ¹ .		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	
Visuel inspektion og aktivering hvis muligt.	a) Anordning virker ikke.		X	
	b) Manuel anordning kan ikke betjenes fra førersædet.		X	
Visuel inspektion og aktivering hvis muligt.	Anordning virker ikke.	X		
	For gasudladningslamper.		X	

Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige

markeringslygter, endemærkeringslygter og dagslyslampe				
Visuel inspektion og aktivering.	a) Lyskilde defekt.		X	
	b) Glas defekt.		X	
	c) Lygte ikke forsvarligt fastgjort. (kan i alvorlig grad forventes at falde af).	X	X	
Visuel inspektion og aktivering.	a) Afbryder virker ikke i overensstemmelse med kravene ¹ . Baglygter samt sidemærkeringslygter kan afbrydes, når forlygter er tændt.		X	
	b) Bøjningsanordnings funktion forringet.		X	
	a) Lygte, farven af det udsendte lys, position, lysstyrke eller markering ikke i overensstemmelse med kravene ¹ . Rødt lys fremad eller hvidt lys bagud; stærkt reduceret lysstyrke.	X	X	
Visuel inspektion og aktivering.	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 lysstyrke.	X	X	
Visuel inspektion og aktivering.	a) Lyskilde defekt (ved flere LED-lyskilder: mindre end 1/3 virker ikke). Ved enkelte lyskilder; for LED: færre end 2/3 virker. Ingen lyskilde fungerer.	X	X	X

Mærke	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
Visual inspektion og aktivering.	b) Lettere defekt glas (ingen indvirkning på lys der udsendes). Stærkt defekt glas (indvirkning på lys der udsendes).	X	X	
	c) Lygte ikke forsvarligt fastgjort. Meget alvorlig risiko for, at den falder af.	X	X	
	a) Afbryder virker ikke i overensstemmelse med kravene ¹ . Forsinket tænding. Virker ikke.	X	X	X
Visual inspektion og aktivering.	b) Betjeningsanordnings funktion forringet. Lygte, farven af det udsendte lys, position, lysstyrke eller markering ikke i overensstemmelse med kravene ¹ . Hvidt lys bagud; stærkt reduceret lysstyrke.	X	X	
Arbflink				
Visual inspektion og aktivering.	a) Lyskilde defekt (ved flere LED-lyskilder: mere end 1/3 virker). Ved en enkelt lyskilde: for LED: færre end 2/3 virker.	X	X	
	b) Lettere defekt glas (ingen indvirkning på lys der udsendes). Stærkt defekt glas (indvirkning på lys der udsendes).	X	X	
	c) Lygte ikke forsvarligt fastgjort. Meget alvorlig risiko for, at den falder af.	X	X	

Mærke	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
Visuel inspektion og aktivering.	Afbryder virker ikke i overensstemmelse med kravene ¹ . Virker ikke.	X	X	
	Lygte, farven af det udsendte lys, position, lysstyrke eller markering ⁷ ikke i overensstemmelse med kravene ¹ .		X	
	Blinkfrekvens ikke i overensstemmelse med kravene ¹ (frekvensen afviger mere end 25 %).	X		
Visuel inspektion og aktivering.	a) Lyskilde defekt (ved flere LED-lyskilder: mindre end 1/3 virker ikke). Ved en enkelt lyskilde: for LED: færre end 2/3 virker.	X	X	
	b) Lettere defekt glas (ingen indvirkning på lys der udsendes). Stærkt defekt glas (indvirkning på lys der udsendes).	X	X	
	c) Lygte ikke forsvarligt fastgjort. Meget alvorlig risiko for, at den falder af eller blænder modkørende trafik.	X	X	
	Tågeforlygtes indstilling tydeligvis forkert, når lysstrålen har en afskærningslinje (afskærningslinje for lav). Afskærningslinje højere end forlygter til nærløs.	X	X	
Visuel inspektion og aktivering.	Afbryder virker ikke i overensstemmelse med kravene ¹ . Virker ikke.	X	X	

Mærke	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
Visuel inspektion og aktivering.	a) Lygte, farven af det udsendte lys, position, lysstyrke eller markering ¹ ikke i overensstemmelse med kravene ¹ .		X	
	b) System virker ikke i overensstemmelse med kravene ¹ .	X		
Visuel inspektion og aktivering.	a) Lyskilde defekt.	X		
	b) Glas defekt.	X		
	c) Lygte ikke forsvarligt fastgjort. Meget alvorlig risiko for, at den falder af.	X	X	
Visuel inspektion og aktivering.	a) Lygte, farven af det udsendte lys, position, lysstyrke eller markering ¹ ikke i overensstemmelse med kravene ¹ .		X	
	b) System virker ikke i overensstemmelse med kravene ¹ .		X	
Visuel inspektion og aktivering.	Afbryder virker ikke i overensstemmelse med kravene ¹ Baldygte kan tændes, uden at køretøjet er sat i bagegear.	X		X
Visuel inspektion og aktivering.	a) Lygte kaster lys direkte bagud eller afgiver hvidt lys direkte bagud.	X		
	b) Lyskilde defekt (ved flere lyskilder). Lyskilde defekt (ved enkelte lyskilder).	X	X	
	c) Lygte ikke forsvarligt fastgjort. Meget alvorlig risiko for, at den falder af.	X	X	

Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
Visuel inspektion og aktivering.	System virker ikke i overensstemmelse med kravene ¹ .	X		
Væsentlige synlighedsmærkninger og mærkningsplader bag				
Visuel inspektion.	a) Reflekterende udstyr defekt eller beskadiget. Refleksvirkningen påvirkes	X	X	
	b) Refleks ikke forsvarligt fastgjort. Kan forventes at falde af.	X	X	
Visuel inspektion.	Anordning, reflekteret farve eller position ikke i overensstemmelse med kravene ¹ .		X	
	Manglende eller reflekterende rød farve fremad eller hvid farve bagud.			X
Syningsudstyr				
Visuel inspektion og aktivering.	Virker ikke.	X	X	
	Virker ikke for lygter til fjernlys eller tågebaglygte.			
Visuel inspektion og aktivering.	Ikke i overensstemmelse med kravene ¹ .	X		
	a) Faste dele ikke forsvarligt fastgjort. Løs stikkontakt.	X	X	
Visuel inspektion: Undersøg om muligt forbindelsens elektriske gennemgang.	b) Beskadiget eller forringet isolering. Kan forventes at forårsage en kortslutning.	X	X	
	c) Påhængskøretøjs eller trækende køretøjs elektriske forbindelser virker ikke korrekt. Påhængskøretøjets stoplys virker ikke.		X	X

Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
Visuel inspektion, herunder også i motorrummet (hvis relevant).	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 (relevante dele til bremsér og styreapparat).	X	X	X
	b) Ledningsnet i lettere forringet tilstand. Ledningsnet i stærkt forringet tilstand. Ledningsnet i ekstremt forringet tilstand (relevante dele til bremsér og styreapparat).	X	X	X
	c) Beskædiget eller forringet isolering. Kan forventes at forårsage en kortslutning. Overhængende risiko for brand og gnistdannelse.	X	X	X
	a) En lygte/refleksanordning monteret i strid med kravene ¹ . Udsender/reflekterer rødt lys fremad eller hvidt lys bagud.	X	X	
Visuel inspektion og aktivering.	b) Lygtefunktion ikke i overensstemmelse med kravene ¹ . Antallet af forlygter, som virker samtidig, gør, at den tilladte lysstyrke overskrides; Udsender rødt lys fremad eller hvidt lys bagud.	X		
	c) Lygte/refleksanordning ikke forsvarligt fastgjort. Meget alvorlig risiko for, at den falder af.	X	X	

Mærke	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
Visuel inspektion.	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	
UNG				
Visuel inspektion ved hjælp af en ratsønmåler, hvis tilgængelig.	a) Brud på eller krum aksel.			X
	b) Utilstrækkelig fastgørelse til køretøjet. Stabiliteten forringes; funktionsduelighed påvirkes; for stor bevægelse i forhold til anordningerne.		X	X
	c) Uforsvarlig ændring ³ . Stabiliteten påvirkes, funktionsduelighed påvirkes, utilstrækkelig afstand til andre køretøjsdele eller kørebanen.		X	X
Visuel inspektion ved hjælp af en ratsønmåler, hvis tilgængelig. Påvirk hvert hjul med en lodret eller vandret kraft og bemærk, hvor stor bevægelsen mellem akselstang og stubaksel er.	a) Brud på stubaksel.			X
	b) For stort slid på drejetap og/eller bøsninger. Kan forventes at ville løsnese; retningsstabilitet påvirkes.		X	X
	c) For stor bevægelse mellem stubaksel og akselstang. Kan forventes at ville løsnese; retningsstabilitet påvirkes.		X	X

Mærke	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Furige
Visuel inspektion ved hjælp af en rædsønmåler, hvis tilgængelig. Vug hjulet eller påvirk hvert hjul med en vandret kraft og bemærk, hvor meget hjulet løftes i forhold til stubakslen.	d) Stubbakselstap sidder løst på akslen. Kan forventes at ville løses; retningsstabilitet påvirkes.		X	X
	a) For stort slør i et hjuløj.		X	X
	Retningsstabilitet påvirkes; fare for sammenbrud.			
	b) Hjuløj for stramt eller blokeret. Fare for overophedning; fare for sammenbrud.		X	X
Visuel inspektion.	a) Hjulmøtrikker eller -bolte mangler eller sidder løst. Fastgørelsesdel mangler eller er løs i en sådan grad, at trafikikkerheden påvirkes i meget alvorlig grad.		X	X
	b) Nav slidt eller beskadiget. Nav slidt eller beskadiget på en måde, der påvirker en forsvarlig fastgørelse af hjul.		X	X
	a) Ethvert brud eller enhver svejsedefekt.			X
	b) Ringe til fastgørelse af dæk ikke korrekt monteret. Kan forventes at ville falde af.		X	X
Visuel inspektion af begge sider af hvert hjul, når køretøjet står over en grav eller på en lift.	c) Hjul meget skævt eller slidt. En forsvarlig fastgørelse til navet påvirkes; en forsvarlig fastgørelse af dæk påvirkes.		X	X
	d) Hjulstøtse, teknisk udformning, kompatibilitet eller hjultype ikke i overensstemmelse med kravene ¹ og påvirker trafikikkerheden.		X	

Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
Visuel inspektion af hele dækket ved at rulle køretøjet på jorden og forlæns.	a) Dækstørrelse, belastningsevne, godkendelsesmærke eller hastighedsindeks ikke i overensstemmelse med kravene ¹ og påvirker trafikssikkerheden. Utilstrækkelig belastningsevne eller hastighedsindeks i forhold til den faktiske brug: dæk berører andre faste køretøjsdele, og påvirker derved kørslen.		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) Dækkets slidindikator bliver synlig. Dekmønstertybde ikke i overensstemmelse med kravene ¹ .		X	X
	f) Dæk gnider mod andre komponenter (fleksible afkæmningsanordningen). Dæk gnider mod andre komponenter (trafikstikkerheden påvirkes ikke).	X	X	
	g) Regummierede dæk ikke i overensstemmelse med kravene ¹ . Trådbeskyttelseslaget påvirkes.		X	X
Visuel inspektion ved hjælp af en ratsønsmåler, hvis tilgængelig.	a) Utilstrækkelig fastgørelse af fjedre til chassis eller aksel. Relativ bevægelse er synlig, fastgørelsesdelene sidder løst i meget alvorlig grad.		X	X

Mærke	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
	b) Fjederkomponent er beskadiget eller har brud. Hovedfjeder (bladfjeder) eller ekstra bladfjeder påvirkes i meget alvorlig grad.		X	X
	c) Fjeder mangler.		X	
	Hovedfjeder (bladfjeder) eller ekstra bladfjeder påvirkes i meget alvorlig grad.			X
	d) Uforsvarlig ændring ³ . Utilstrækkelig afstand til køretøjets øvrige dele; fjeder-system virker ikke.		X	X
Visuel inspektion.	a) Utilstrækkelig fastgørelse af støddæmpere til chassis eller aksel. Støddæmper sidder løst.	X	X	
	b) Beskadiget støddæmper med tegn på alvorlig utæthed eller defekt.		X	
	c) Støddæmper mangler.		X	
Visuel inspektion ved hjælp af en ratfølsomåler, hvis tilgængelig.	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) Uforsvarlig ændring ³ . Utilstrækkelig afstand til køretøjets øvrige dele; system virker ikke.		X	X

Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
Visuel inspektion ved hjælp af en raslønsmåler, hvis tilgængelig	a) For stort slid i drejetap og/eller bøsninger eller i affjedringsked. Kan forventes at ville løses; retningsstabilitet påvirkes.		X	X
	b) Støvhætte er i alvorligt forringet tilstand. Støvhætte mangler eller har brud.	X	X	
	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
Visuel inspektion	c) Hørlig udsivning i anordning.		X	
	d) Uforvarlig ændring.		X	
L CHASSIS				
Tilføjede dele				
Visuel inspektion	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. Flertallet af befæstningerne løse; dele er ikke tilstrækkeligt solide.		X	X
	c) For kraftig tæring, som påvirker samlingernes styrke. Dele er ikke tilstrækkeligt solide.		X	X

Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
Visuel inspektion	a) Utilstrækkeligt fastgjort eller utæt udstødningssystem.		X	
	b) Dampene trænger ind i førerkabine eller passagerkabine. Fare for ombordværende personer.		X	X
	a) Utilstrækkeligt fastgjort tank eller rør, hvilket medfører særlig brandfare.			X
	b) Brændstoftankage 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	
52 Visuel inspektion.	e) Brandrisiko pga.: — brændstoftudsivning — brændstoftank eller udstødning ikke korrekt afskærmet — motormummets tilstand.			X
	f) LPG/CNG/LNG-system eller brintsystem ikke i overensstemmelse med kravene ¹ ; en del af systemet defekt.			X
	a) Løshed eller beskadigelse kan forventes at forårsage skade ved strejf eller kontakt. Dele kan forventes at falde af; funktionsduelighed påvirkes i høj grad.		X	X
	b) Anordning tydeligvis ikke i overensstemmelse med kravene ¹ .		X	

Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
Visuel inspektion.	a) Anordning ikke i korrekt stand.	X		
	b) Anordning har brud eller er utilstrækkeligt fastgjort.		X	
	c) Reservehjul ikke forsvarligt fastgjort		X	X
Visuel inspektion for slid og korrekt funktion med særlig vægt på monteret sikkerhedsudstyr og/eller brug af måleapparat.	Meget alvorlig risiko for, at det falder af.			
	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 med meget alvorlig risiko for at falde af.		X	X
	d) Sikkerhedsudstyr mangler eller virker ikke korrekt.		X	
	e) Koblingsindikator virker ikke.		X	
	f) Skjuler nummerplade eller lygte (når anordningerne ikke er i brug). Nummerplade ulæselig (når anordningerne ikke er i brug).	X		
	g) Uforsvarlig ændring ³ (sekundære dele). Uforsvarlig ændring ³ (primære dele).		X	X
	h) Kobling for svag eller inkompatibel eller ikke i overensstemmelse med kravene.			X

Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Furige
Visuel inspektion.	a) Løse eller manglende sikringsbolte. Løse eller manglende sikringsbolte i en sådan grad, at det bringer trafikikkerheden alvorligt i fare.		X	X
	b) For kraftigt slid i aksellejer. Meget alvorlig risiko for, at det løses eller revner.		X	X
	c) For kraftigt slid i kardanled eller drivkæder/-remme. Meget alvorlig risiko for, at de løses eller revner.		X	X
	d) Forbindelsesslanger i foringget tilstand. Meget alvorlig risiko for, at de løses eller revner.		X	X
	e) Beskædiget eller bøjet aksel.		X	
	f) Lejehus har brud eller er utilstrækkeligt fastgjort. Meget alvorlig risiko for, at det løses eller revner.		X	X
	g) Støvhætte er i alvorligt foringget tilstand. Støvhætte mangler eller har brud.	X	X	
	h) Ulovlig ændring af drivlinjen.		X	
Visuel inspektion.	Ophæng i foringget tilstand, tydeligvis beskædiget i alvorlig grad. Ophæng sidder løst eller har brud.		X	X
Visuel inspektion og/eller anvendelse af den elektroniske grænseflade.	a) Bejningsanordning ændret, hvilket påvirker sikkerheden og/eller miljøet.		X	
	b) Motor ændret, hvilket påvirker sikkerheden og/eller miljøet.			X

Mærke	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
Visuel inspektion.	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 indsvævning af dampe fra motor eller udstødning. Fare for ombordværende personer		X	X
	d) Uforventet ændring ³ . Utilstrækkelig afstand til roterende eller bevægelige dele og kørebanen.		X	X
	a) Karosseri eller kabine utilstrækkeligt fastgjort. Stabiliteten påvirkes.		X	X
Visuel inspektion.	b) Karosseri/kabine tydeligvis ikke placeret lige på chassiset.		X	
	c) Utilstrækkelig eller manglende fastgørelse af karosseri/kabine på chassis eller travers og om den er symmetrisk. Utilstrækkelig eller manglende fastgørelse af karosseri/kabine på chassis eller travers i en sådan grad, at det bringer trafikssikkerheden meget alvorligt i fare.		X	X
	d) For kraftig tæring ved fastgørelsespunkter på selvbærende karosseri. Stabiliteten påvirkes.		X	X

Métode	Árúger til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
Visuel inspektion.	a) Dør vil ikke åbne eller lukke korrekt.		X	
	b) Dør kan forventes at åbne utilsigtet eller vil ikke forblive lukket (skydedøre). Dør kan forventes at åbne utilsigtet eller vil ikke forblive lukket (døre på hængsler).		X	X
	c) Døre, hængsler, låse eller dørstolper er i en forringet tilstand. Døre, hængsler, låse eller dørstolper mangler eller sidder løst.	X	X	
Visuel inspektion.	Gulv utilstrækkeligt fastgjort eller i alvorligt forringet tilstand. Ikke tilstrækkeligt stabil.		X	X
Visuel inspektion.	a) Sæde med defekt struktur. Løst sæde.		X	X
	b) Justeringsanordning fungerer ikke korrekt. Sædet sidder løst, eller ryglænet kan ikke fastspændes.		X	X
Visuel inspektion.	a) Sæder i defekt tilstand eller utilstrækkeligt fastgjort (sekundære dele). Sæder i defekt tilstand eller utilstrækkeligt fastgjort (hoveddele).	X	X	
	b) Sæder ikke monteret i overensstemmelse med kravene ¹ . Tilladt antal sæder overskredet; placering ikke i overensstemmelse med godkendelse.	X	X	
Visuel inspektion og aktivering.	Betjeningsanordning, der er nødvendig, for at køretøjet kan køre sikkert, virker ikke korrekt. Driftens sikkerhed påvirkes.		X	X

Mærke	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
Visuel inspektion.	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 brugere.		X	
	a) Fastgørelse af andet tilbehør eller udstyr defekt.		X	
Visuel inspektion.	b) Andet tilbehør eller udstyr ikke i overensstemmelse med kravene ¹ . Monterede dele kan forventes at forvolde personska- der; driftens sikkerhed påvirkes.	X	X	
	c) Udsivning fra hydraulisk udstyr. Omfattende udslip af farlige stoffer.	X	X	
	a) Mangler, er løse eller kraftigt tærede. Kan forventes at forvolde personskader; kan forventes at falde af.	X	X	
Visuel inspektion.	b) Utilstrækkelig afstand til dæk/hjul (afskærmnings- anordninger). Utilstrækkelig afstand til dæk/hjul (stamlapper).	X	X	
	c) Ikke i overensstemmelse med kravene ¹ . Utilstrækkelig dækning af slidbanemønster.	X	X	
Forankringspunkter og fastholdelsesanordninger				
Visuel inspektion.	a) Forankringspunkt i alvorligt forringet tilstand. Stabiliteten påvirkes.		X	X
	b) Forankring løs.		X	

Mærke	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
Visuel inspektion og aktivering.	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	
Visuel inspektion og/eller anvendelse af den elektroniske grænseflade.	a) Kraftbegrenser mangler tydeligtvis eller er uegnet til køretøjet.		X	
	b) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade.		X	
Visuel inspektion og/eller anvendelse af den elektroniske grænseflade.	a) Selestrammer mangler tydeligtvis eller er uegnet til køretøjet.		X	
	b) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade.		X	
Visuel inspektion og/eller anvendelse af den elektroniske grænseflade.	a) Airbag mangler tydeligtvis eller er uegnet til køretøjet.		X	
	b) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade.		X	
Visuel inspektion af fejldikatorlampen og/eller anvendelse af den elektroniske grænseflade.	c) Airbag virker tydeligtvis ikke.		X	
	a) Fejldikatorlampen for SRS giver signal om en given fejl i systemet.		X	

Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
Visuel inspektion.	b) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade.		X	
	a) Mangler.		X	
	b) Ikke i overensstemmelse med kravene ¹ . Hvis påbudt (f.eks. taxier, busser, rutebiler osv.).	X	X	
Visuel inspektion og aktivering.	a) Anordning forhindrer ikke, at køretøjet kan køre.	X		
	b) Defekt. Låser eller blokerer utilsigtet.		X	X
Visuel inspektion.	a) Mangel eller mangelfuld.	X		
	b) Ikke i overensstemmelse med kravene ¹ .	X		
Visuel inspektion.	Mangler, mangelfuld eller ikke i overensstemmelse med kravene ¹ .	X		
Visuel inspektion.	Mangler eller er ikke i god stand, utilstrækkelig stabiliseret eller dimension.		X	
Visuel inspektion og aktivering.	a) Virker ikke korrekt. Virker ikke.	X	X	
	b) Bejævningsanordning utilstrækkeligt fastgjort.	X		
	c) Ikke i overensstemmelse med kravene ¹ . Lydsignalet kan forventes at blive forvekslet med officielle sirener.	X	X	

Métode	Árúger til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
Visuel inspektion eller aktivering under test-kørsel på bane eller elektronisk kontrol	a) Monteret i strid med kravene ¹ . Mangler (hvis påbudt).	X	X	
	b) Funktionsufærdighed påvirkes. Fungerer overhovedet ikke.	X	X	
	c) Kan ikke oplyses tilstrækkeligt. Kan ikke oplyses overhovedet.	X	X	
	a) Ikke monteret i overensstemmelse med kravene ¹ .		X	
	b) Virker ikke.		X	
	c) Plombering brudt eller mangler.		X	
Visuel inspektion.	d) Monteringsplade mangler, er ulæselig eller ugyldig.		X	
	e) Tydelig manipulation.		X	
	f) Dekstørrelse ikke i overensstemmelse med kalibreringsparametrene.		X	
	a) Ikke monteret i overensstemmelse med kravene ¹ .		X	
	b) Virker tydeligvis ikke.		X	
	c) Ukorrekt fastsat hastighed (hvis dette kontrolleres).		X	
Visuel inspektion og aktivering, hvis anordningen forefindes.	d) Plombering brudt eller mangler.		X	
	e) Plade mangler eller er ulæselig.		X	
	f) Dekstørrelse ikke i overensstemmelse med kalibreringsparametrene.		X	

Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
Visuel inspektion og/eller anvendelse af den elektroniske grenseflade.	a) Tydelig manipulation (snyd) for at reducere eller give et forkert billede af køretøjets kilometerstand.		X	
	b) Virker tydeligvis ikke.		X	
Visuel inspektion og/eller anvendelse af den elektroniske grenseflade.	a) Hjulhastighedsensorer 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) Fejldiagnosticeringslampe for ESC giver signal om en given fejl i systemet.		X	
	f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grenseflade.		X	
Subjektiv vurdering (medmindre inspektøren vurderer, at støjniveauet kan være for højt, og der i dette tilfælde foretages en støjtest af køretøjet (støjtest med støjmåler)).	a) Støjniveau overskrider de tilladte grænser i kravene ¹ .		X	
	b) En del af støjdæmpningssystemet sidder løst, er beskadiget, ukorrekt monteret, mangler eller er tydeligvis ændret på en måde, som ville påvirke støjniveauet negativt. Meget alvorlig risiko for, at det falder af		X	X
ret tænding				
Visuel inspektion.	a) Emissionskontrolstyrer monteret af fabrikanten mangler, er ændret eller er tydeligvis defekt.		X	
	b) Uæthed, som ville påvirke emissionsmåling		X	

Métode	Árúger til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Furilige
— For køretøjer op til emissionsklasse Euro 5 og Euro V (7): måling ved hjælp af en udstødningsgasanalyzer i overensstemmelse med kravene i eller aflæsning af egendiagnosesystemet. Prøvning ved udstødningsrøret skal være standardmetoden til måling af udstødningsmissioner. På baggrund af en overensstemmelsesvurdering og under hensyntagen til den relevante typegodkendelseslovgivning kan medlemsstater tillade anvendelsen af egendiagnosesystemer i overensstemmelse med fabrikantens anbefalinger og andre krav. — For køretøjer op til emissionsklasse Euro 6VI (8): måling ved hjælp af en udstødningsgasanalyzer i overensstemmelse med kravene i eller aflæsning af egendiagnosesystemet i overensstemmelse med fabrikantens anvisninger og andre krav¹. Målinger gælder ikke for totakismotorer. Alternativt måles med fjemdetektionsudstyr og bekræftes ved standardafprøvningsmetoder.	c) Fejldiagnosticeringslampen følger ikke korrekt sekvens.		X	
	a) Enten overstiger emissionen af forurenende luftarter de specifikke niveauer, som fabrikanten har angivet,		X	
	b) eller, såfremt denne oplysning ikke foreligger, overstiger CO-emissionen,		X	
	i) 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 ,			
	ii) for køretøjer, der har et avanceret emissionskontrollsystem,			
	— med motoren i tomgang: 0,5 %			
	— ved høj tomgangshastighed: 0,3 %			
	eller			
	— med motoren i tomgang: 0,3 % (7)			
	— ved høj tomgangshastighed: 0,2 %			
	i henhold til tidspunktet for første registrering eller ibrugtagning som angivet i kravene ¹ ,			
	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) Fjeldetektionsudstyr viser, at kravene ikke er opfyldt.		X	

Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Furige
Klærgøring af køretøjet: 1. Køretøjet kan kontrolleres uden klærgøring, selv om det af sikkerhedsgrunde bør påses, at motoren er varm og i forsvarlig mekanisk stand.	b) Hvis disse oplysninger ikke foreligger, eller der i henhold til kravene ¹ ikke må anvendes referenceværdier, — for indsugningsdieselmotorer: $2,5 \text{ m}^{-1}$ — for turboladede dieselmotorer: $3,0 \text{ m}^{-1}$ eller for køretøjer, der er angivet i kravene ¹ eller registreret eller taget i brug første gang efter datoen angivet i kravene $1,5 \text{ m}^{-1}$ (?) eller $0,7 \text{ m}^{-1}$ (?)		X	
2. Krav til klærgøring: i) Motoren skal være helt varm, f.eks. skal motorolien temperatur målt ved hjælp af en sonde i målepindsrøret være mindst 80°C eller normal driftstemperatur, hvis den er lavere, eller motorklokkens temperatur skal målt ved infrarød 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. ii) Udstødningssystemet renses ved mindst tre frie accelerationscyklusser eller ved en tilsvarende metode.			X	

Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
Kontrolprocedure: 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. 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. 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. 4. Et køretøj må kun kasseres, hvis det antageligt 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.	c) Fjernedetektionsudstyr viser, at kravene ikke er opfyldt.		X	

Métode	Árságer til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
5. For at undgå unødvendig kontrol kan medlemsstaterne kassere køretøjer, hvis målte værdier ligger betydeligt over grænseværdien efter fæne end tre frie accelerationscyklusser eller efter rensningscyklusserne. For på samme måde at undgå unødvendig kontrol kan medlemsstaterne godkende køretøjer, hvis målte værdier ligger betydeligt under grænseværdien efter fæne end tre frie accelerationscyklusser eller efter rensningscyklusserne. Alternativt måles med fjerndetektionsstyr og bekræftes ved standardprøvningsmetoder.				
FOR KØRETØJER TIL PERSONBEFORDRING I KLASSE M ₂ OG M ₃				
Visuel inspektion og aktivering.	a) Defekt ved aktivering.		X	
	b) Forringet tilstand. Kan forventes at forvoldte personskader.	X	X	
	c) Defekt nødbrætning.		X	
	d) Fjernbetjening af døre eller alarmanordninger defekt.		X	
	En udsivning af anden væske end vand, der er for stor, og som kan forventes at skade miljøet eller udgøre en risiko for andre trafikanters sikkerhed. Konstant dråbedannelse, der udgør en meget alvorlig risiko.		X	X

Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
Visuel inspektion og aktivering (hvis relevant).	a) Defekt ved aktivering.		X	
	b) Nødudgangsskilte ulæselige. Nødudgangsskilte mangler.	X	X	
	c) Hammer til at knuse ruder mangler.	X		
	d) Afgang blokeret.		X	
	a) Virker ikke korrekt. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.	X	X	
Visuel inspektion og aktivering.	b) Emission af giftig gas eller udstødningssgas til førerkabinen eller passagerkabinen. Fare for ombordværende personer.		X	X
	c) Afrimningsanlæg (hvis påbudt) defekt.		X	
	a) Defekt ved aktivering. Risiko for ombordværende personer.	X	X	
Visuel inspektion og aktivering.	b) Emission af giftig gas eller udstødningssgas til førerkabinen eller passagerkabinen. Fare for ombordværende personer.		X	X
Visuel inspektion.	Klapsæder (hvis tilladt) virker ikke automatisk. Blokerer en nødudgang.	X	X	

Mærke	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
Visuel inspektion.	a) Defekt specialudstyr såsom solfilm. Synsfelt påvirkes.	X	X	
	b) Beskyttelse af føreren utilstrækkelig. Kan forventes at forvoldte personskader.	X	X	
Visuel inspektion og aktivering.	Anordning defekt. Fungerer overhovedet ikke.	X	X	
	a) Utilstrækkeligt fastgjort gulv. Stabiliteten påvirkes.		X	X
Visuel inspektion og aktivering (hvis relevant).	b) Defekte gelændere eller håndgreb. Usikre eller ubrugelige.	X	X	
	a) Førringstilstand. Beskadiget tilstand. Stabiliteten påvirkes.	X	X	X
Visuel inspektion og aktivering.	b) Trin, der kan foldes ind, virker ikke korrekt. Defekt anlæg. Virker overhovedet ikke.		X	
	a) Manglende, urigtig eller ulæselig meddelelse. Urigtige oplysninger.	X	X	

Mærke	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
2				
Visuel inspektion.	Beskyttelse af døre ikke i overensstemmelse med kravene ¹ til denne form for befording.		X	
Visuel inspektion.	Signaleringsudstyr eller specialudstyr mangler.	X		
med nedsat mobilitet (X) ²				
Visuel inspektion og aktivering.	a) Defekt ved aktivering. Driftens sikkerhed påvirkes.	X	X	
	b) Forringet tilstand. Stabiliteten påvirkes; kan forventes at forvolde personskader.	X	X	
	c) Defekt (e) betjeningsanordning(er). Driftens sikkerhed påvirkes.	X	X	
	d) Defekt (e) alarmanordning(er). Virker overhovedet ikke.	X	X	
Visuel inspektion og aktivering, hvis relevant.	a) Defekt ved aktivering. Driftens sikkerhed påvirkes.	X	X	
	b) Forringet tilstand. Stabiliteten påvirkes; kan forventes at forvolde personskader.	X	X	
	c) Defekt (e) betjeningsanordning(er). Driftens sikkerhed påvirkes.	X	X	

Métode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Furilige
Visuel inspektion	Signaleringsudstyr eller specialudstyr mangler.		X	

at divideren samlede bremsevirkning, der opnås, når bremsen aktiveres, med køretøjets vægt, eller i tilfælde af en sættevogn, summen af akselrykkene, og

te direktivs anvendelsesområde, er medtaget til vejledning.

med ABS eller typegodkendt før 1. oktober 1991.

1988, eller fra den dato, der er angivet i kraven, idet det seneste tidspunkt lægges til grund.

med trækstang, der er registreret efter 1988, eller fra den dato, der er angivet i kraven, idet det seneste tidspunkt lægges til grund.

Nr.

ordning (EF) nr. 715/2007, bilag 1, tabel 2 (Euro 6), og forordning (EF) nr. 595/2009 (Euro VI).

direktiv 70/220/EØF, forordning (EF) nr. 715/2007, bilag 1, tabel 1 (Euro 5), direktiv 88/77/EØF og direktiv 2005/55/EF.

te i linje B i tabellen i punkt 5.3.1.4 i bilag 1 til direktiv 70/220/EØF; linje B1, B2 eller C i punkt 6.2.1 i bilag 1 til direktiv 88/77/EØF eller første gang registreret

ndelse på tidspunktet for godkendelse, første registrering eller første ombygning samt i henhold til kraven til eftermontering eller til den nationale lovgivning i

etøj ikke kan godkendes, gælder først, når overholdelsen af kraven er kontrolleret.

ets tilstand og dets egnethed til brug på vejen, men som ikke betragtes som en essentiel del af en teknisk kontrol.

g, som forringer køretøjets trafiksikkerhed eller påvirker miljøet negativt i uforholdsmæssig grad.

ævet.

BILAG III

I. Principper for sikring af last

1. Lastsikring skal kunne modstå følgende kræfter, der skyldes køretøjets acceleration/deceleration:

- i køreretningen: 0,8 gange lastens vægt, og
- i lateral retning: 0,5 gange lastens vægt, og
- imod køreretningen: 0,5 gange lastens vægt
- og skal generelt forebygge, at lasten vipper eller tipper.

2. Fordelingen af lasten skal tage hensyn til det maksimalt tilladte akseltryk og til det nødvendige minimale akseltryk inden for grænserne af køretøjets maksimalt tilladte masse i overensstemmelse med lovbestemmelserne om køretøjers vægt og dimensioner.

3. Ved fastgørelsen af lasten skal der tages hensyn til de gældende krav vedrørende styrken i visse køretøjskomponenter såsom forsmæk, mellemstykke, endestykker, kæpstokke eller surringspunkter, når disse komponenter benyttes til fastgørelse af lasten.

4. Ved fastgørelsen af lasten kan en eller flere eller en kombination af følgende fastgørelsesmetoder benyttes:

- låsning
- blokering (lokalt/generelt)
- direkte surring
- surring over toppen.

5. Gældende standarder:

Standard	Emne
— EN 12195-1	Beregning af surringsstyrke
— EN 12640	Surringspunkter
— EN 12642	Styrken af køretøjets konstruktion
— EN 12195-2	Surringsbånd fremstillet af menneskeskabte fibre

II. Syn af lastens fastgørelse

1. Klassificering af mangler

Mangler skal klassificeres i en af følgende mangelgrupper:

- Mindre mangel: en mindre mangel foreligger, når lasten er fastgjort korrekt, men det kan være hensigtsmæssigt at give råd om sikkerheden.
- 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.
- Farlig mangel: en farlig mangel foreligger, når trafiksikkerheden direkte bringes i fare som følge af risiko for tab af last eller dele heraf eller ved en fare, der opstår direkte på grund af lasten, eller en umiddelbar fare for personer.

Hvis 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 en korrekt anvendelse af passende foranstaltninger i det nødvendige omfang for at fastgøre lasten og/eller måling af spændingskræfter, beregning af fastgørelsens effektivitet og kontrol af eventuelle attester.

3. Vurdering af mangler

Tabel 1 fastsætter de gældende regler, der kan finde anvendelsen i forbindelse med inspektion af lastsikringen med henblik på at fastslå, om transporten udføres på en acceptabel måde.

Kategoriseringen af manglerne skal foretages fra sag til sag på grundlag af de klassificeringer, der er fastsat i kapitel II.1.

Værdierne i tabel 1 er vejledende og bør betragtes som en retningslinje med henblik på at bestemme kategorien af en given mangel i lyset af de specifikke forhold, navnlig afhængigt af lastens art, og efter inspektørens bedste skøn.

I tilfælde af transport omfattet af direktiv 95/50/EF ⁽¹⁾, kan der gælde mere specifikke forskrifter.

Tabel 1

Punkt	Mangler	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
A	Transportpakningen umuliggør korrekt fastgørelse af lasten.	Vurderes af inspektøren		

Punkt	Mangler	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
10.1	Forreste væg (hvis anvendt til lastsikring)			
10.1.1	Rustskader eller deformationer, som svækker dele Brud på dele, som udgør en risiko for lastrummets integritet		x	x
10.1.2	Utilstrækkelig styrke (attest eller mærkat, hvis påkrævet) Utilstrækkelig højde i forhold til den lastede fragt		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	Stiverne har utilstrækkelig styrke (attest eller mærkat, hvis påkrævet) Utilstrækkelig højde i forhold til den lastede fragt		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 eller mærkat, hvis påkrævet) Utilstrækkelig højde i forhold til den lastede fragt		x	x
10.4	Kæpstokke (hvis anvendt til lastsikring)			
10.4.1	Rustskader på og deformationer af dele eller utilstrækkelig fast-		x	

Punkt	Mangler	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
10.5.2.	Utilstrækkeligt antal		x	
	Utilstrækkeligt antal til at modstå den nødvendige kraftpåvirkning af forankringen			x
10.6.	Påkrævede særlige anordninger (hvis anvendt til lastsikring)			
10.6.1.	Utilstrækkelig tilstand, beskadiget		x	
	Brud på dele; ikke i stand til at modstå belastningen			x
10.6.2.	Uegnet til den transporterede last		x	
	Mangler			x
10.7.	Ladbund (hvis anvendt til lastsikring)			
10.7.1.	Utilstrækkelig tilstand, beskadiget		x	
	Brud på dele; Kan ikke bære lasten			x
10.7.2.	Utilstrækkelig belastningsevne		x	
	Kan ikke bære lasten			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, hvis denne benyttes til direkte fastgørelse af lasten		x	
	Mere end 15 cm og fare for gennemtrængning af væggen			x
20.1.1.2	Lateral afstand til sidevæg for stor, hvis denne benyttes til direkte fastgørelse af lasten		x	
	Mere end 15 cm og fare for gennemtrængning af væggen			x

Punkt	Mangler	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
20.1.2.2.	Ukorrekt fastgørelse	x		
	Utilstrækkelig fastgørelse		x	
	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 i forringet tilstand og ikke længere egnet til brug			x
20.1.3.2.	Net og tæpper har utilstrækkelig styrke		x	
	Kapacitet til at modstå belastningen er mindre end 2/3 af den nødvendige belastning			x
20.1.3.3.	Utilstrækkelig fastgørelse af net og tæpper		x	
	Fastgørelsen kan modstå mindre end 2/3 af den nødvendige belastning			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			

Punkt	Mangler	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
20.2.1.1.	Den påkrævede surringsstyrke er utilstrækkelig		x	
	Mindre end 2/3 af den påkrævede styrke			x
20.3.	Anvendt lastsikringsgrej			
20.3.1	Lastsikringsgrejs manglende egnethed		x	
	Helt uegnet grej			x
20.3.2.	Mærkning (f.eks. lap/skilt) mangler/beskadiget, men grej ellers i god stand	x		
	Mærkning (f.eks. lap/skilt) mangler/beskadiget, og grej viser tegn på markant svækkelse		x	
20.3.3.	Lastsikringsgrej beskadiget		x	
	Lastsikringsgrej i forringet tilstand og ikke længere egnet til brug			x
20.3.4.	Surringsspil ikke anvendt korrekt		x	
	Surringsspil defekt			x
20.3.5.	Lastsikringsgrej er anvendt forkert (f.eks. manglende kantbeskyttelse)		x	
	Anvendelse af lastsikringsgrej uegnet (f.eks. knuder)			x
20.3.6.	Lastsikringsgrejs fastgørelse uhensigtsmæssig		x	
	Mindre end 2/3 af den påkrævede styrke			x
20.4.	Supplerende 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	

Punkt	Mangler	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
20.5.3.	Manglende afdækning af let gods Tab af last udgør en fare for trafikken		x	x
20.6.	Transport af rundtømmer			
20.6.1.	Transportmaterialet (stammer) delvist løst			x
20.6.2.	Lasteenhedens surringsstyrke er utilstrækkelig Mindre end 2/3 af den påkrævede styrke		x	x
30	Lasten helt usikret			x

BILAG IV

(forsiden)

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

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

a)	N ₂ ^{al} (3,5 til 12 t)	☐
b)	N ₃ ^{al} (mere end 12 t)	☐
c)	O ₃ ^{al} (3,5 til 10 t)	☐
d)	O ₄ ^{al} (mere end 10 t)	☐
e)	M ₂ ^{al} (> 9 sæder ^{bl} op til 5 t)	☐
f)	M ₃ ^{al} (> 9 sæder ^{bl} mere end 5 t)	☐
g)	T5	☐
h)	Anden køretøjsklasse (angiv nærmere)	☐
7. Kilometertællerens stand på kontroltidspunktet
8. Virksomhed, der udfører transporten

a)	Navn og adresse
b)	Nummeret på fællesskabstilladelse ^{cl} (forordning (EF) nr. 1072/2009 og nr. 1073/2009) og nr. 1073/2009

10. Kontrollerede punkter

	Kontrolleret ^(d)	Ikke godkendt ^(e)
0) Identifikation ^(f)	☐	☐
1) Bremseudstyr ^(f)	☐	☐
2) Syreapparat ^(f)	☐	☐
3) Udsyn ^(f)	☐	☐
4) Lygter og elektrisk system ^(f)	☐	☐
5) Aksler, hjul, dæk og ophæng ^(f)	☐	☐
6) Chassis og dele fastgjort til chassis ^(f)	☐	☐
7) Andet udstyr, herunder fartskriver og hastighedsbegrænsende anordning ^(f)	☐	☐
8) Gener, herunder emissioner og udslip af brændstof og/eller olie ^(f)	☐	☐
9) Yderligere kontrolpunkter for køretøjer i klasse M ₂ og M ₃ ^(f)	☐	☐
10) Lastsikring ^(f)	☐	☐

11. Resultat af synet:

Godkendt	☐
Ikke godkendt	☐
Forbud mod eller begrænsning af brug af køretøjet grundet alvorlige mangler	☐

12. Andet/bemærkninger:

13. Myndighed/inspektør, der har udført synet

Underskrift:

Kompetent myndighed/inspektøren	Føreren
.....	

Noter:

- (a) Køretøjsklasse i overensstemmelse med artikel 2 til direktiv 2014/47/EU.
- (b) Antal siddepladser inkl. førersædet (punkt S.1 i registreringsattest).
- (c) Hvis det foreligger.
- (d) »Kontrolleret«: mindst et eller flere kontrolpunkter i denne gruppe, som anført i bilag II eller III til direktiv 2014/47/EU er blevet kontrolleret, og der er kun fundet mindre eller slet ingen mangler.
- (e) Ikke godkendte punkter med omfattende eller alvorlige mangler er angivet på bagsiden.
- (f) Metoder til prøvning og vurdering af mangler i overensstemmelse med bilag II eller III til direktiv 2014/47/EU

(bagsiden)

0.	IDENTIFIKATION AF KØRETOJET	1.1.17. Automatisk ventil for lastafhængig bremsekræftregulering	2.2. Rat, ratstamme og styr	4.4.2. Afbrydere
0.1.	Nummerplader	1.1.18. Justeringsanordninger og indikatorer	2.2.1. Rattets tilstand	4.4.3. Opfyldelse af kravene
0.2.	Identifikationsnummer/ stelnummer	1.1.19. Retardersystem (hvis monteret eller påbudt)	2.2.2. Ratstamme og styretojssdæmpere	4.4.4. Blinkfrekvens
1.	BREMSEUDSTYR	1.1.20. Automatisk aktivering af anhængerbremsen	2.3. Slør i styreapparat	4.5. Tågelygter for og bag
1.1.	Mekanisk tilstand og virkemåde	1.1.21. Samlede bremseapparat	2.4. Sporing af hjul	4.5.1. Tilstand og virkemåde
1.1.1.	Pedalaksel til driftsbremse	1.1.22. Prøvetilslutninger	2.5. Drejeled på påhængskøretøjs styrende aksel	4.5.2. Indstilling
1.1.2.	Pedalens tilstand og vandring	1.1.23. Pålebsbremse	2.6. Elektronisk servostyring (EPS)	4.5.3. Afbrydere
1.1.3.	Vakuumpumpe eller kompressor og beholdere	1.2. Driftsbremse — præstationer og virkning	3. UDSYN	4.5.4. Opfyldelse af kravene
1.1.4.	Trykmåler eller -indikator med alarmanordning ved lavt tryk	1.2.1. Præstationer	3.1. Synsfelt	4.6. Baklygter
1.1.5.	Håndaktiveret bremseventil	1.2.2. Virkning	3.2. Rudernes tilstand	4.6.1. Tilstand og virkemåde
1.1.6.	Parkeringsbremseudløser, betjeningsarm, parkeringsbremsetandkrans, elektronisk parkeringsbremse	1.3. NødbremSENS præstation og virkning	3.3. Fører-spejle	4.6.2. Opfyldelse af kravene
1.1.7.	Ventiler (bremseventiler, styreventiler, regulatorer mv.)	1.3.1. Præstationer	3.4. Forrudeviskere	4.6.3. Afbrydere
1.1.8.	Koblinger til bremsen på påhængskøretøj (elektriske og pneumatisk)	1.3.2. Virkning	3.5. Forrudevaskere	4.7. Bagnummerpladelys
1.1.9.	Ekstra trykluftbeholder	1.4. Parkeringsbremse — præstationer og virkning	3.6. Afdugningsanordning	4.7.1. Tilstand og virkemåde
1.1.10.	Servobremseaggregat, hovedcylinder (hydrauliske systemer)	1.4.1. Præstation	4. LYGTER, REFLEKSANORDNINGER OG ELEKTRISK UDSTYR	4.7.2. Opfyldelse af kravene
1.1.11.	Fast bremse	1.4.2. Virkning	4.1. Forlygter	4.8. Refleksanordninger, konturafmærkning og refleksplanker
1.1.12.	Bremseklapper	1.5. Retarders ydeevne	4.1.1. Tilstand og virkemåde	4.8.1. Tilstand
1.1.13.	Bremsebakker og -klodser	1.6. Blokeringsfri bremsen	4.1.2. Indstilling	4.8.2. Opfyldelse af kravene
		1.7. Elektronisk bremseSsystem (EBS)	4.1.3. Afbrydere	4.9. Påkrævede signallamper for belysningsudstyr
		1.8. Bremsevæske	4.1.4. Opfyldelse af kravene	4.9.1. Tilstand og virkemåde
		2. STYREAPPARAT	4.1.5. Justeringsanordninger	4.9.2. Opfyldelse af kravene
		2.1. Mekanisk tilstand	4.1.6. Forlygtevasker	
			4.2. Positionslygter for og bag, sidemærkingslygter og endemærkingslygter og kørelygter	
			4.2.1. Tilstand og virkemåde	
			4.2.2. Afbrydere	
			4.2.3. Opfyldelse af kravene	

5.	AKSLER, HJUL, DÆK OG AFFJEDRING	6.1.7.	Transmission	7.5.	Førstehjælpskasse	9.1.	Døre
5.1.	Aksler	6.1.8.	Motorophæng	7.6.	Stopklodser til hjul (kiler)	9.1.1.	Indgange og udgange
5.1.1.	Aksler	6.1.9.	Motorydelse	7.7.	Lydsignalapparat	9.1.2.	Nødudgange
5.1.2.	Stubaksler	6.2.	Kabine og karrosseri	7.8.	Hastighedsmåler (speedometer)	9.2.	Afdugnings- og afrydningsanlæg
5.1.3.	Hjullejer	6.2.1.	Tilstand	7.9.	Fartskriver	9.3.	Ventilations- og opvarmningsanlæg
5.2.	Hjul og dæk	6.2.2.	Fastgørelse	7.10.	Hastighedsbegrænsende anordning	9.4.	Sæder
5.2.1.	Hjulnav	6.2.3.	Døre og døråbne	7.11.	Kilometer-/miltæller	9.4.1.	Passagersæder
5.2.2.	Hjul	6.2.4.	Gulv	7.12.	Elektronisk stabilitetskontrol (ESC)	9.4.2.	Førsæde
5.2.3.	Dæk	6.2.5.	Førsæde	8.	GENER	9.5.	Indvendig belysning og GPS-udstyr
5.3.	Affjedring	6.2.6.	Andre sæder	8.1.	Støjdæmpningsystem	9.6.	Gangareal, ståpladser
5.3.1.	Fjedre og stabilisator	6.2.7.	Betjeningsanordninger	8.2.	Udstødning	9.7.	Trapper og trin
5.3.2.	Støddæmpere	6.2.8.	Trinbræt	8.2.1.	Udstødning fra motor med styret tænding	9.8.	Anlæg til kommunikation med passagererne
5.3.3.	Torsionsrør, radiusarme, bærearmer og affjedringsarme	6.2.9.	Andet indvendigt og udvendigt tilbehør og udstyr	8.2.1.1.	Emissionskontroludstyr	9.9.	Meddelelser
5.3.4.	Affjedringsled	6.2.10.	Skærme, afskærmningsanordninger	8.2.1.2.	Gasformig CF4-udledninger	9.10.	Krav til befordring af børn
5.3.5.	Luftaffjedring	7.	FORSKELLIGT UDSTYR	8.2.2.	Udstødning fra motor med kompressionsstænding	9.10.1.	Døre
6.	CHASSIS OG DELE FASTGJORT TIL CHASSIS	7.1.	Sikkerhedsseler/ lukkeanordninger og fastholdelsesanordninger	8.2.2.1.	Emissionskontroludstyr	9.10.2.	Signaleringsudstyr og specialudstyr
6.1.	Chassis eller ramme og dertil fastgjorte dele	7.1.1.	Montering af sikkerhedsseler/ lukkeanordninger	8.2.2.2.	Tæthed	9.11.	Krav til befordring af personer med nedsat mobilitet
6.1.1.	Almindelig tilstand	7.1.2.	Sikkerhedsseler/ lukkeanordningers tilstand	8.3.	Andre miljørelaterede punkter	9.11.1.	Døre, ramper og lifte
6.1.2.	Udstødningsrør og lyddæmpere	7.1.3.	Sikkerhedsseler/ kraftbegrænsning	8.3.1.	Væskeudsvining	9.11.2.	Fastrørelse af kørestol
6.1.3.	Brændstoftank og -rør (herunder brændstoftank til opvarmning og rør)	7.1.4.	Selerstrammere til sikkerhedsseler	9.	YDERLIGERE KONTROLPUNKTER FOR KØRETOJER TIL PERSONBEFORDRING I KLASSE M₂ OG M₃	9.11.3.	Signaleringsudstyr og specialudstyr
6.1.4.	Kofangere, sidebeskyttelse og underkøringsværn	7.1.5.	Airbag				
6.1.5.	Reservehjulets fastgørelsesanordning	7.1.6.	SRS-systemer				
6.1.6.	Mekanisk kobling og trækanordning	7.2.	Ildslukker				
		7.3.	Låse og tyverisikringsanordning				
		7.4.	Advarselstrekant				

BILAG V

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
- for hvert registreringsland for køretøjer, der er kontrolleret ved et mere detaljeret syn, en særskilt detaljeret tabel med oplysninger om foretagne kontroller og afslørede mangler for hver køretøjsklasse.

over alle (indledende og mere detaljerede) syn

til $\hat{a}r[X+1]$

84

[illegible]

[illegible]

16/05/2018

PERIODE: fra	01/år [x]	til	12/år [x+1]
--------------	-----------	-----	-------------

[illegible]

Nr	Oplysning	M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Andre (fakultative)		I alt	
		Antal kontrol- lerede køreø- jer	Antal ikke- godken- dte køreø- jer	Antal kontrol- lerede køreø- jer	Antal ikke- godken- dte køreø- jer	Antal kontrol- lerede køreø- jer	Antal ikke- godken- dte køreø- jer	Antal kontrol- lerede køreø- jer	Antal ikke- godken- dte køreø- jer	Antal kontrol- lerede køreø- jer	Antal ikke- godken- dte køreø- jer	Antal kontrol- lerede køreø- jer	Antal ikke- godken- dte køreø- jer	Antal kontrol- lerede køreø- jer	Antal ikke- godken- dte køreø- jer
1	Antal kontrol- lerede køreø- jer														
2	Antal ikke- godken- dte køreø- jer														
3	Antal kontrol- lerede køreø- jer														
4	Antal ikke- godken- dte køreø- jer														
5	Antal kontrol- lerede køreø- jer														
6	Antal ikke- godken- dte køreø- jer														
7	Antal kontrol- lerede køreø- jer														
8	Antal ikke- godken- dte køreø- jer														
9	Antal kontrol- lerede køreø- jer														
10	Antal ikke- godken- dte køreø- jer														
11	Antal kontrol- lerede køreø- jer														
12	Antal ikke- godken- dte køreø- jer														
13	Antal kontrol- lerede køreø- jer														
14	Antal ikke- godken- dte køreø- jer														
15	Antal kontrol- lerede køreø- jer														
16	Antal ikke- godken- dte køreø- jer														
17	Antal kontrol- lerede køreø- jer														
18	Antal ikke- godken- dte køreø- jer														
19	Antal kontrol- lerede køreø- jer														
20	Antal ikke- godken- dte køreø- jer														
21	Antal kontrol- lerede køreø- jer														
22	Antal ikke- godken- dte køreø- jer														
23	Antal kontrol- lerede køreø- jer														
24	Antal ikke- godken- dte køreø- jer														
25	Antal kontrol- lerede køreø- jer														
26	Antal ikke- godken- dte køreø- jer														
27	Antal kontrol- lerede køreø- jer														
28	Antal ikke- godken- dte køreø- jer														
29	Antal kontrol- lerede køreø- jer														
30	Antal ikke- godken- dte køreø- jer														
31	Antal kontrol- lerede køreø- jer														
32	Antal ikke- godken- dte køreø- jer														
33	Antal kontrol- lerede køreø- jer														
34	Antal ikke- godken- dte køreø- jer														
35	Antal kontrol- lerede køreø- jer														
36	Antal ikke- godken- dte køreø- jer														
37	Antal kontrol- lerede køreø- jer														
38	Antal ikke- godken- dte køreø- jer														
39	Antal kontrol- lerede køreø- jer														
40	Antal ikke- godken- dte køreø- jer														
41	Antal kontrol- lerede køreø- jer														
42	Antal ikke- godken- dte køreø- jer														
43	Antal kontrol- lerede køreø- jer														
44	Antal ikke- godken- dte køreø- jer														
45	Antal kontrol- lerede køreø- jer														
46	Antal ikke- godken- dte køreø- jer														
47	Antal kontrol- lerede køreø- jer														
48	Antal ikke- godken- dte køreø- jer														
49	Antal kontrol- lerede køreø- jer														
50	Antal ikke- godken- dte køreø- jer														
51	Antal kontrol- lerede køreø- jer														
52	Antal ikke- godken- dte køreø- jer														
53	Antal kontrol- lerede køreø- jer														
54	Antal ikke- godken- dte køreø- jer														
55	Antal kontrol- lerede køreø- jer														
56	Antal ikke- godken- dte køreø- jer														
57	Antal kontrol- lerede køreø- jer														
58	Antal ikke- godken- dte køreø- jer														
59	Antal kontrol- lerede køreø- jer														
60	Antal ikke- godken- dte køreø- jer														
61	Antal kontrol- lerede køreø- jer														
62	Antal ikke- godken- dte køreø- jer														
63	Antal kontrol- lerede køreø- jer														
64	Antal ikke- godken- dte køreø- jer														
65	Antal kontrol- lerede køreø- jer														
66	Antal ikke- godken- dte køreø- jer														
67	Antal kontrol- lerede køreø- jer														
68	Antal ikke- godken- dte køreø- jer														
69	Antal kontrol- lerede køreø- jer														
70	Antal ikke- godken- dte køreø- jer														
71	Antal kontrol- lerede køreø- jer														
72	Antal ikke- godken- dte køreø- jer														
73	Antal kontrol- lerede køreø- jer														
74	Antal ikke- godken- dte køreø- jer														
75	Antal kontrol- lerede køreø- jer														
76	Antal ikke- godken- dte køreø- jer														
77	Antal kontrol- lerede køreø- jer														
78	Antal ikke- godken- dte køreø- jer														
79	Antal kontrol- lerede køreø- jer														
80	Antal ikke- godken- dte køreø- jer														
81	Antal kontrol- lerede køreø- jer														
82	Antal ikke- godken- dte køreø- jer														
83	Antal kontrol- lerede køreø- jer														
84	Antal ikke- godken- dte køreø- jer														
85	Antal kontrol- lerede køreø- jer														
86	Antal ikke- godken- dte køreø- jer														
87	Antal kontrol- lerede køreø- jer														
88	Antal ikke- godken- dte køreø- jer														
89	Antal kontrol- lerede køreø- jer														
90	Antal ikke- godken- dte køreø- jer														
91	Antal kontrol- lerede køreø- jer														
92	Antal ikke- godken- dte køreø- jer														
93	Antal kontrol- lerede køreø- jer														
94	Antal ikke- godken- dte køreø- jer														
95	Antal kontrol- lerede køreø- jer														
96	Antal ikke- godken- dte køreø- jer														
97	Antal kontrol- lerede køreø- jer														
98	Antal ikke- godken- dte køreø- jer														
99	Antal kontrol- lerede køreø- jer														
100	Antal ikke- godken- dte køreø- jer														

farlige mangler, jf. bilag IV.

