

DIRECTIVE 2014/47/EU OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 3 April 2014 on the technical roadside inspection of the roadworthiness of commercial vehicles circulating in the Union and repealing Directive 2000/30/EC

UOFFISIELL OVERSETTELSE

**EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSDIREKTIV 2014/47/EU****av 3. april 2014****om utekontroll av nyttekjøretøyer som trafikkerer Unionen, og om oppheving av direktiv 2000/30/EF**

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

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

under henvisning til forslag fra Europakommisjonen,

etter oversending av utkast til regelverksakt til de nasjonale parlamentene,

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

etter samråd med Regionkomiteen,

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

ut fra følgende betraktninger:

- 1) I hvitboken av 28. mars 2011 med tittelen «Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system» (Veikart for et felles europeisk transportområde - mot et konkurransedyktig og ressurseffektivt transportsystem), har Kommisjonen framsatt en «nullvisjon» med et mål om å redusere antall trafikkdrepte i Unionen til tilnærmet null innen 2050. Det forventes at kjøretøyteknologien vil være en viktig bidragsyter til å forbedre trafikksikkerheten med sikte på å nå dette målet.
- 2) I meldingen «Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011-2020» (Mot et europeisk trafikksikkerhetsområde: politiske retningslinjer for trafikksikkerhet 2011-2020), foreslo Kommisjonen at man med utgangspunkt i 2010 skal halvere antall trafikkdrepte i Unionen innen 2020. Med sikte på å nå dette målet, har Kommisjonen satt opp sju strategiske mål og funnet fram til tiltak for sikrere kjøretøyer, en strategi for å redusere antall skader, samt tiltak for å forbedre sikkerheten til myke trafikanter, særlig motorsyklister.
- 3) Teknisk kontroll inngår i en mer overgripende ordning som har til hensikt å sikre at kjøretøyer holdes i sikker og miljømessig akseptabel stand mens de er i bruk. Denne ordningen bør omfatte periodisk teknisk kontroll av kjøretøyer og utekontroll av kjøretøyer som brukes i kommersiell virksomhet innen veitransport, samt å sørge for en registreringsmåte for kjøretøyer som gjør det mulig å midlertidig stanse et kjøretøys tillatelse til å brukes i trafikken dersom kjøretøyet utgjør en umiddelbare fare for trafikksikkerheten. Periodisk kontroll bør være det viktigste verktøy for å sikre kjøretøyenes tekniske stand. Utekontroll av nyttekjøretøyer bør bare være et utfyllende tiltak ved siden av periodisk kontroll.
- 4) Det er vedtatt en rekke tekniske standarder og krav med hensyn til kjøretøysikkerhet og miljøegenskaper i Unionen. Gjennom en ordning med uanmeldte utekontroller er det nødvendig å sikre at kjøretøyene holdes i trafikksikker stand.
- 5) Utekontroller er et viktig element for å oppnå et kontinuerlig høyt trafikksikkerhetsnivå for nyttekjøretøyer gjennom hele deres levetid. Slike kontroller bidrar ikke bare til trafikksikkerheten og en reduksjon i utslippene fra kjøretøyer, men også til å unngå

---

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

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

urettferdig konkurranse i veitransporten som følge av at det aksepteres forskjellige kontrollnivåer i de forskjellige medlemsstatene.

- 6) Ved europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1071/2009<sup>(3)</sup> ble det opprettet et europeisk register over veitransportforetak (ERRU). ERRU gjør det mulig å kople sammen nasjonale elektroniske registre over transportforetak over hele Unionen, i samsvar med Unionens regler for vern av personopplysninger. Bruken av dette systemet, som drives av vedkommende myndighet i hver medlemsstat, forenkler samarbeidet mellom medlemsstatene.
- 7) Dette direktiv bør få anvendelse på visse nyttekjøretøyer med en konstruksjonshastighet på over 25 km/t i gruppene definert i europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF<sup>(4)</sup>. Det bør imidlertid ikke hindre medlemsstatene i å utføre utekontroller på kjøretøyer som ikke er omfattet av dette direktiv, eller å kontrollere andre aspekter ved veitransporten, særlig de som knytter seg til kjøre- og hviletid eller transport av farlig gods.
- 8) Traktorer med hjul med en høyeste konstruksjonshastighet på mer enn 40 km/t, brukes i økende grad i stedet for lastebiler og til kommersiell godstransport på vei. Deres risikopotensial kan sammenlignes med lastebiler, og kjøretøyer i denne gruppen, som hovedsakelig anvendes på offentlig vei, bør derfor behandles på samme måte som lastebiler når det gjelder utekontroll.
- 9) Rapportene om gjennomføringen av europaparlaments- og rådsdirektiv 2000/30/EF<sup>(5)</sup> viser tydelig betydningen av utekontroller. I tidsrommet 2009-2010 ble mer enn 350 000 kjøretøyer som gjennomgikk utekontroll i Unionen rapportert å være i en slik stand at de måtte ilegges kjøreforbud. Disse rapportene viser også svært betydelige forskjeller mellom resultatene fra kontroller gjennomført i forskjellige medlemsstater. I tidsrommet 2009-2010 varierte prosentandelen for visse påviste mangler fra 2,1 % for alle kontrollerte kjøretøyer i en medlemsstat til 48,3 % i en annen. Endelig viser disse rapportene betydelige forskjeller mellom medlemsstatene i antall utførte utekontroller. For å komme fram til en mer balansert metode bør medlemsstatene forplikte seg til å utføre et hensiktsmessig antall kontroller som står i forhold til antall nyttekjøretøyer som er registrert og/eller i bruk på deres territorium.
- 10) Varebiler, for eksempel kjøretøyer i gruppe N<sub>1</sub> og deres tilhengere, er ikke underlagt de samme trafikksikkerhetskravene på unionsplan som tunge kjøretøyer når det gjelder for eksempel kjøretid, opplæring for yrkessjåfører eller montering av hastighetsbegrensere. Selv om kjøretøyer i gruppe N<sub>1</sub> ikke hører inn under dette direktivs virkeområde, bør medlemsstatene ta hensyn til slike kjøretøyer i sine overgripende strategier for trafikksikkerhet og utekontroll.
- 11) For å unngå unødige administrative byrder og kostnader, og for å forbedre kontrollenes effektivitet, bør det for vedkommende nasjonale myndigheter være mulig fortrinnsvis å velge kjøretøyer som brukes av foretak som ikke overholder trafikksikkerhets- og miljøkravene, mens kjøretøyer som brukes av ansvarlige og sikkerhetsbevisste transportører og vedlikeholdes på riktig måte, belønnes med mindre hyppige kontroller. Utvelgelsen av kjøretøyer til utekontroll basert på transportørens risikoprofil kan vise seg å være et nyttig verktøy for det formål å kontrollere høyrisikoforetak nærmere og hyppigere.
- 12) Utekontroller bør støttes ved bruk av et system for klassifisering etter risikonivå. Ved forordning (EF) nr. 1071/2009 kreves det at medlemsstatene utvider risikoklassifiseringssystemet innført i henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv 2006/22/EF<sup>(6)</sup>, med hensyn til gjennomføring av reglene for kjøretid og hviletid, for å dekke andre angitte områder tilknyttet veitransport, herunder trafikksikkerheten til nyttekjøretøyer. Følgelig bør opplysningene om antall og alvorsgrad av mangler funnet i kjøretøyer, føres inn i systemet for klassifisering etter risikonivå innført i henhold til artikkel 9 i direktiv 2006/22/EF. Det bør være mulig for medlemsstatene å treffe beslutning om hensiktsmessige tekniske og administrative ordninger for driften av risikoklassifiseringssystemer. Risikoklassifiseringssystemenes effektivitet og harmonisering i Unionen bør analyseres ytterligere.

<sup>(3)</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1071/2009 om innføring av felles regler med hensyn til vilkårene som må oppfylles for å utøve yrket som transportør på vei og om oppheving av rådsdirektiv 96/26/EF (EUT L 300 av 14.11.2009, s. 51).

<sup>(4)</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF av 5. september 2007 om fastsettelse av en ramme for godkjenning av motorvogner og deres tilhengere, og av systemer, deler og tekniske enheter til slike kjøretøyer (EUT L 263 av 9.10.2007, s. 1).

<sup>(5)</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv 2000/30/EF av 6. juni 2000 om utekontroll av nyttekjøretøyer som trafikkerer Fellesskapet (EFT L 203 av 10.8.2000, s. 1).

<sup>(6)</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv 2006/22/EF av 15. mars 2006 om minstekrav for gjennomføring av rådsforordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 om bestemmelser på det sosiale området innen veitransport og om oppheving av rådsdirektiv 88/599/EØF (EUT L 102 av 11.4.2006, s. 35).

- 13) Innehaverne av vognkortet og eventuelt føreren av kjøretøyet bør være ansvarlig for å holde kjøretøyet i trafiksikker stand.
- 14) Når kontrollørene utfører teknisk kontroll, skal de fungere uavhengig og deres vurdering skal ikke påvirkes av interessekonflikter, herunder slike som er av økonomisk eller personlig art, særlig med hensyn til føreren, transportøren eller innehaveren av vognkortet, som kan påvirke upartiskheten og objektiviteten ved deres beslutninger. Det bør derfor ikke være noen direkte sammenheng mellom kontrollørens betaling og resultatene av utekontroller. Dette bør ikke være til hinder for at en medlemsstat kan godkjenne private organer til å utføre både mer detaljerte utekontroller og reparasjon av kjøretøyer, også på samme kjøretøy.
- 15) Utekontroller bør bestå av innledende og om nødvendig mer detaljerte kontroller. I begge tilfeller bør de omfatte relevante deler og systemer på kjøretøyene. For å oppnå harmonisering av mer detaljerte kontroller på unionsplan, bør det for hvert kontrollpunkt innføres anbefalte prøvingsmetoder og eksempler på mangler samt kategorisering av dem i henhold til deres alvorsgrad.
- 16) Sikring av last er viktig for trafiksikkerheten. Lasten bør derfor sikres på en slik måte at den motstår akselerasjoner som oppstår ved bruk av kjøretøyet på veien. Av praktiske årsaker bør massekreftene som følger av slike akselerasjoner, brukes som grenseverdier basert på europeiske standarder. Personale som deltar ved kontroll av om lasten er tilstrekkelig sikret, bør ha fått hensiktsmessig opplæring.
- 17) Alle parter som er med i logistikkprosessen, herunder pakkere, lastere, transportforetak, transportører og førere, har en rolle i å sikre at lasten er skikkelig pakket og lastet på et egnet kjøretøy.
- 18) I flere medlemsstater utarbeides rapporter for utekontroller elektronisk. I slike tilfeller bør føreren få en kopi av kontrollrapporten. Alle data og opplysninger som samles inn ved utekontroller, bør overføres til en felles database i den berørte medlemsstaten, slik at dataene lett kan behandles og de relevante opplysningene kan overføres uten å medføre noen ytterligere administrativ byrde.
- 19) For å redusere den administrative byrden på kontrollmyndighetene, bør rapporter for innledende utekontroller, herunder for kjøretøyer registrert i tredjestater, inneholde bare grunnleggende opplysninger som angir at det er foretatt en kontroll av et bestemt kjøretøy, samt resultatet av kontrollen. Det bør kreves en detaljert rapport bare dersom det foretas en mer detaljert kontroll etter en innledende kontroll.
- 20) Kommisjonen bør undersøke muligheten for å kombinere rapportformatet i vedlegg IV med andre rapporter.
- 21) Bruken av mobile kontrollenheter reduserer forsinkelsen og kostnadene for transportørene siden det kan foretas mer detaljerte kontroller direkte ved veien. De kontrollorganene og utekontrollstasjonene som ligger nærmest, kan også brukes til å foreta mer detaljerte kontroller.
- 22) Personale som foretar utekontroller, bør ha hensiktsmessig opplæring og kvalifikasjoner, herunder for det formål å utføre visuelle kontroller på en effektiv måte. Kontrollører som utfører mer detaljerte utekontroller, bør ha minst de samme ferdighetene og oppfylle de samme kravene som dem som utfører tekniske kontroller i samsvar med europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/45/EU<sup>(7)</sup>. Medlemsstatene bør kreve at kontrollører som utfører kontroller på utekontrollstasjoner eller bruker mobile kontrollenheter, oppfyller disse kravene eller tilsvarende krav godkjent av vedkommende myndighet.
- 23) For å redusere kostnadene som oppstår ved bruk av tekniske utstyr til en mer detaljert utekontroll, bør medlemsstatene kunne

<sup>(7)</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/45/EF av 3. april 2014 om periodisk teknisk kontroll av motorvogner og deres tilhengere, og om oppheving av direktiv 2009/40/EF (EUT L 127 av 29.4.2014, s 51).

kreve betaling dersom det er funnet mangler. Beløpets størrelse bør være rimelig og forholdsmessig.

- 24) Samarbeid og utveksling av beste praksis mellom medlemsstatene er viktig for å kunne oppnå et mer harmonisert system for utekontroller i Unionen. Derfor bør medlemsstatene samarbeide tettere, også under gjennomføring av virksomhet, i den grad det er mulig. Slikt samarbeid bør omfatte jevnlige, samordnede utekontroller.
- 25) For å sikre effektiv utveksling av opplysninger mellom medlemsstatene bør det innenfor hver medlemsstat være et kontaktpunkt for forbindelse til andre relevante vedkommende myndigheter. Dette kontaktpunktet bør også utarbeide relevant statistikk. Dessuten bør medlemsstatene anvende en sammenhengende nasjonal kontrollstrategi på sitt territorium og bør kunne utpeke et organ som skal samordne gjennomføringen av denne oppgaven. Vedkommende myndigheter i hver medlemsstat bør fastlegge framgangsmåter som angir tidsfrister og innhold i de opplysningene som skal videreformidles.
- 26) Når det utpekes kontaktpunkter, bør forfatningsregler og det kompetansenivået som følger av det, respekteres.
- 27) For å tillate overvåking av ordningen med utekontroll som er gjennomført i Unionen, bør medlemsstatene før 31. mars 2021 og før 31. mars annethvert år deretter, underrette Kommisjonen om resultatene av de utekontrollene som er gjennomført. Kommisjonen bør legge fram de innsamlede dataene for Europaparlamentet og Rådet.
- 28) For å redusere tidstapet for foretak og førere, og for å øke den generelle effektiviteten ved utekontroller, bør det oppmuntres til gjennomføring av utekontroller ved siden av å kontrollere om bestemmelser på det sosiale området innen veitransport overholdes, særlig europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 561/2006<sup>(8)</sup>, direktiv 2006/22/EF og rådsforordning (EØF) nr. 3821/85<sup>(9)</sup>.
- 29) Medlemsstatene bør fastsette regler om sanksjoner ved overtredelse av bestemmelsene i dette direktiv og sikre at de gjennomføres. De fastsatte sanksjonene bør være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen, virke avskrekkende og ikke medføre forskjellsbehandling. Medlemsstatene bør særlig ta med hensiktsmessige tiltak til håndtering av tilfeller der føreren eller transportøren ikke samarbeider med kontrolløren, og der et kjøretøy med farlige mangler brukes uten godkjenning.
- 30) For å sikre ensartede vilkår for gjennomføringen av dette direktiv bør Kommisjonen gis gjennomføringsmyndighet. Denne myndigheten bør utøves i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 182/2011<sup>(10)</sup>.
- 31) Kommisjonen bør ikke vedta gjennomføringsrettsakter om framgangsmåter for melding av kjøretøyer med store eller farlige mangler til kontaktpunktene i registreringsmedlemsstatene, eller om framgangsmåter som fastsetter dataformatet for melding til Kommisjonen om de opplysningene som medlemsstatene har samlet inn om de kontrollerte kjøretøyene, dersom komiteen som er nedsatt i henhold til dette direktiv, ikke avgir uttalelse om utkastet til gjennomføringsrettsakt som er framlagt av Kommisjonen.
- 32) For eventuelt å kunne ajourføre artikkel 2 nr. 1 og vedlegg IV nr. 6 uten å berøre dette direktivs virkeområde, ajourføre nr. 2 i vedlegg II med hensyn til metoder, og tilpasse nr. 2 i vedlegg II med hensyn til listen over kontrollpunkter, metoder, årsaker til svikt og vurdering av mangler, bør myndigheten til å vedta rettsakter i samsvar med artikkel 290 i traktaten om Den europeiske unions virkemåte, delegeres til Kommisjonen. Det er særlig viktig at Kommisjonen holder hensiktsmessige samråd under det forberedende arbeidet, også på ekspertplan. Kommisjonen bør i forbindelse med forberedelsen og utarbeidingen av delegerede rettsakter sørge for samtidig, rettidig og korrekt oversending av relevante dokumenter til Europaparlamentet og til Rådet.
- 33) Ettersom målet for dette direktiv, som er å forbedre trafikksikkerheten ved å fastsette minste felles krav og harmoniserte regler for utekontroll av kjøretøyer som trafikkerer Unionen, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene, men heller på grunn av tiltakets omfang bedre kan nås på unionsplan, kan Unionen treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i artikkel 5

<sup>(8)</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 561/2006 av 15. mars 2006 om harmonisering av visse bestemmelser på det sosiale området innen veitransport og om endring av rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 av 11.4.2006, s. 1).

<sup>(9)</sup> Rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 av 20. desember 1985 om bruk av fartsskriver innen veitransport (EFT L 370 av 31.12.1985, s. 8).

<sup>(10)</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011 av 16. februar 2011 om fastsettelse av allmenne regler og prinsipper for medlemsstatenes kontroll med Kommisjonens utøvelse av sin gjennomføringsmyndighet (EUT L 55 av 28.2.2011, s. 13).

i traktaten om Den europeiske union. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet som fastsatt i nevnte artikkel går dette direktiv ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå dette målet.

- 34) Dette direktiv er forenlig med de grunnleggende rettigheter og de prinsipper som er anerkjent i Den europeiske unions pakt om grunnleggende rettigheter, som er omhandlet i artikkel 6 i traktaten om Den europeiske union.
- 35) Ved dette direktiv utvikles den eksisterende ordningen med utekontroller, ajourføres de tekniske kravene i direktiv 2000/30/EF og innarbeides reglene angitt i kommisjonsrekommendasjon 2010/379/EU<sup>(11)</sup>. Direktiv 2000/30/EØF bør derfor oppheves —

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

## KAPITTEL I

### FORMÅL, DEFINISJONER OG VIRKEOMRÅDE

#### Artikkel 1

##### Formål

Med sikte på å forbedre trafiksikkerheten og miljøet, innføres det ved dette direktiv minstekrav til en ordning med utekontroll av nyttekjøretøyer som trafikkerer medlemsstatenes territorium.

#### Artikkel 2

##### Virkeområde

1. Dette direktiv får anvendelse på visse nyttekjøretøyer med en konstruksjonshastighet på over 25 km/t i følgende grupper, som definert i europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/37/EF<sup>(12)</sup> og direktiv 2007/46/EF:
- a) motorvogner konstruert og bygd hovedsakelig for transport av personer og deres bagasje, med flere enn åtte sitteplasser i tillegg til førersetet – kjøretøygruppe M<sub>2</sub> og M<sub>3</sub>,
  - b) motorvogner konstruert og bygd hovedsakelig for godstransport, med største masse på over 3,5 tonn – kjøretøygruppe N<sub>2</sub> og N<sub>3</sub>,
  - c) tilhengere konstruert og bygd for gods- eller persontransport, samt for innkvartering av personer, med største masse på over 3,5 tonn – kjøretøygruppe O<sub>3</sub> og O<sub>4</sub>,
  - d) traktorer med hjul i gruppe T5, hvis bruk hovedsakelig finner sted på offentlig vei til kommersiell godstransport på vei, med en høyeste konstruksjonshastighet på over 40 km/t.
2. Dette direktiv påvirker ikke medlemsstatenes rett til å utføre utekontroller på kjøretøyer som ikke omfattes av dette direktiv, for eksempel nyttekjøretøyer i gruppe N<sub>1</sub> med en største masse på høyst 3,5 tonn, og til å kontrollere andre aspekter ved veitransport og sikkerhet eller utføre kontroller andre steder enn på offentlig vei. Ingenting i dette direktiv er til hinder for at en medlemsstat kan begrense bruken av en bestemt kjøretøytype til visse deler av sitt veinett av hensyn til trafiksikkerheten.

#### Artikkel 3

##### Definisjoner

I dette direktiv menes med:

- 1) «kjøretøy» enhver motorvogn eller dens tilhenger som ikke går på skinner,

<sup>(11)</sup> Kommisjonsrekommendasjon 2010/379/EU av 5. juli 2010 om risikovurdering av mangler ved teknisk kontroll (av nyttekjøretøyer) i samsvar med direktiv 2000/30/EF (EUT L 173 av 8.7.2010, s. 97).

<sup>(12)</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/37/EF av 26. mai 2003 om typegodkjenning av jordbruks- eller skogbrukstraktorer, tilhengere og utskiftbare trukne maskiner, samt deres systemer, deler og tekniske enheter, og om oppheving av direktiv 74/150/EØF (EUT L 171 av 9.7.2003, s. 1).

- 2) «motorvogn» et selvstendig motordrevet kjøretøy med hjul, som har en høyeste konstruksjonshastighet på over 25 km/t,
- 3) «tilhenger» et ikke-selvdrevet kjøretøy med hjul, som er beregnet på og konstruert for å trekkes av en motorvogn,
- 4) «semitrailer» enhver tilhenger som er konstruert for å tilkoples en motorvogn slik at den delvis hviler på motorvognen, og slik at en vesentlig del av dens egen og lastens masse bæres av motorvognen,
- 5) «last» alt gods som normalt plasseres i eller på den delen av kjøretøyet som er konstruert for å bære en last, og som ikke er permanent festet til kjøretøyet, herunder gjenstander inni lastbærere som for eksempel kasser, flak eller beholdere på kjøretøyer,
- 6) «nyttekjøretøy» en motorvogn og dens tilhenger eller semitrailer som brukes hovedsakelig til transport av gods eller passasjerer til kommersielle formål, for eksempel transport for en annens regning eller for egen regning, eller for andre yrkesmessige formål,
- 7) «kjøretøy registrert i en medlemsstat» et kjøretøy som er registrert eller tatt i bruk i en medlemsstat,
- 8) «innehaver av vognkort» den juridiske eller fysiske personen i hvis navn kjøretøyet er registrert,
- 9) «foretak» et foretak som definert i artikkel 2 nr. 4 i forordning (EF) nr. 1071/2009,
- 10) «utekontroll» en uanmeldt teknisk kontroll av trafiksikkerheten til et nyttekjøretøy foretatt av vedkommende myndigheter i en medlemsstat eller under tilsyn av dem,
- 11) «offentlig vei» en vei som brukes av offentligheten, for eksempel en lokal, regional eller nasjonal vei, hovedvei, motorgate eller motorvei,
- 12) «teknisk kontroll» en kontroll i samsvar med artikkel 9 nr. 3 i direktiv 2014/45/EU,
- 13) «kontrollseddel» en rapport fra en teknisk kontroll utstedt av vedkommende myndighet eller et kontrollorgan som inneholder resultatet av den tekniske kontrollen,
- 14) «vedkommende myndighet» myndighet eller offentlig organ som en medlemsstat har gitt myndighet til å forvalte ordningen med utekontroll, herunder eventuelt, gjennomføringen av slike kontroller,
- 15) «kontrollør» en person godkjent av en medlemsstat eller av dens vedkommende myndighet til å utføre innledende og/eller mer detaljerte utekontroller,
- 16) «mangler» tekniske feil og andre forekomster av manglende samsvar som blir påvist under en utekontroll,
- 17) «samordnet utekontroll» en utekontroll som foretas felles av vedkommende myndigheter i to eller flere medlemsstater,
- 18) «transportør» en fysisk eller juridisk person som benytter kjøretøyet som dets eier eller er godkjent til å benytte kjøretøyet av dets eier,
- 19) «mobil kontrollenhet» et transportabelt system med kontrollutstyr som er nødvendig for å utføre mer detaljerte utekontroller, bemannet med kontrollører som er kvalifisert til å utføre mer detaljerte utekontroller,
- 20) «utekontrollstasjon» et fastsatt område der innledende og/eller mer detaljerte utekontroller foregår, som også kan utstyres med permanent installert kontrollutstyr.

## KAPITTEL II

### SYSTEM FOR UTEKONTROLL OG ALMINNELIGE FORPLIKTELSER

#### *Artikkel 4*

##### **System for utekontroll**

Systemet for utekontroll skal omfatte innledende utekontroller som nevnt i artikkel 10 nr. 1, og mer detaljerte utekontroller som nevnt i artikkel 10 nr. 2.

#### *Artikkel 5*

##### **Antall kjøretøyer som skal kontrolleres, angitt i prosent**

1. For kjøretøyer nevnt i bokstav a), b) og c) i artikkel 2 nr. 1, skal det samlede antallet innledende utekontroller i Unionen i hvert kalenderår tilsvare minst 5 % av det samlede antallet kjøretøyer som er registrert i medlemsstatene.
2. Hver medlemsstat skal tilstrebe å utføre et hensiktsmessig antall innledende utekontroller som står i forhold til det samlede antallet av slike kjøretøyer som er registrert på dens territorium.
3. Opplysninger om kontrollerte kjøretøyer skal meldes til Kommissjonen i samsvar med artikkel 20 nr. 1.

#### *Artikkel 6*

##### **Risikoklassifiseringssystem**

For kjøretøyer nevnt i bokstav a), b) og c) i artikkel 2 nr. 1, skal medlemsstatene sikre at opplysningene om antall og alvorsgrad av mangler beskrevet i vedlegg II og eventuelt vedlegg III, funnet på kjøretøyer som benyttes av enkeltforetak, føres inn i systemet for klassifisering etter risikonivå innført i henhold til artikkel 9 i direktiv 2006/22/EF. Medlemsstatene kan ved utarbeiding av en risikoprofil på et foretak bruke kriteriene angitt i vedlegg I. Disse opplysningene skal brukes til å kontrollere foretak med en høy risikoklassifisering nærmere og hyppigere. Risikoklassifiseringssystemet skal drives av vedkommende myndigheter i medlemsstatene.

Til gjennomføring av første ledd, skal registreringsmedlemsstaten bruke de opplysningene den har mottatt fra de andre medlemsstatene i henhold til artikkel 18 nr. 1.

Medlemsstatene kan tillate ytterligere frivillige tekniske kontroller. Opplysninger om overholdelse av trafiksikkerhetskrav innhentet ved frivillige kontroller, kan tas hensyn til for å forbedre et foretaks risikoprofil.

#### *Artikkel 7*

##### **Ansvarsområder**

1. Medlemsstatene skal kreve at kontrollseddelen fra den siste periodiske tekniske kontrollen eller en kopi av denne, eller når det gjelder en elektronisk framstilt kontrollsedel, en bekreftet eller original utskrift av denne, samt rapporten fra den siste utekontrollen, oppbevares i kjøretøyet dersom de foreligger. Medlemsstatene kan tillate sine myndigheter å godta elektronisk dokumentasjon på slike kontroller dersom disse opplysningene er tilgjengelige.
2. Medlemsstatene skal kreve at foretak og førere av et kjøretøy som gjennomgår utekontroll, samarbeider med kontrollørene og gir tilgang til kjøretøyet, dets deler og all relevant dokumentasjon i forbindelse med kontrollen.
3. Medlemsstatene skal sikre at foretakenes ansvar for å holde sine kjøretøyer i sikker og trafiksikker stand, er definert, med forbehold for ansvaret som førerne av disse kjøretøyene har.

#### *Artikkel 8*

##### **Kontrollører**

1. Ved utvelgelse av et kjøretøy til en utekontroll og ved gjennomføring av slik kontroll, skal kontrollørene ikke forskjellsbehandle på grunn av førerens nasjonalitet eller den staten kjøretøyet er registrert eller tatt i bruk i.
2. Ved gjennomføring av en utekontroll skal kontrolløren ikke ha noen interessekonflikt som kan påvirke upartiskheten eller objektiviteten til hans beslutning.
3. Kontrollørens godtgjørelse skal ikke være direkte knyttet til resultatene av innledende eller mer detaljerte utekontroller.
4. Mer detaljerte utekontroller skal utføres av kontrollører som oppfyller minstekravene til kvalifikasjoner og opplæring fastsatt i artikkel 13 og i vedlegg IV til direktiv 2014/45/EU. Medlemsstatene kan fastsette at kontrollører som utfører kontroller på utekontrollstasjoner eller bruker mobile kontrollenheter, skal oppfylle disse kravene eller tilsvarende krav godkjent av vedkommende myndighet.

### KAPITTEL III

#### FRAMGANGSMÅTER VED KONTROLL

##### *Artikkel 9*

##### **Utvelgelse av kjøretøyer til innledende utekontroll**

Ved identifisering av kjøretøyer som skal gjennomgå innledende utekontroll, kan kontrollørene velge å prioritere kjøretøyer som benyttes av foretak med en høy risikoklassifisering som nevnt i direktiv 2006/22/EF. Kjøretøyer kan også velges ut tilfeldig til kontroll, eller dersom det foreligger mistanke om at kjøretøyet utgjør en risiko for trafiksikkerheten eller miljøet.

##### *Artikkel 10*

##### **Innhold og metoder med hensyn til utekontroll**

1. Medlemsstatene skal sikre at kjøretøyer som er valgt ut i samsvar med artikkel 9, gjennomgår en innledende utekontroll.

Ved hver innledende utekontroll av et kjøretøy:

- a) skal kontrolløren kontrollere den siste kontrollseddelen og den siste utekontrollrapporten, dersom slik foreligger, som oppbevares i kjøretøyet, eller elektronisk dokumentasjon på dette, i samsvar med artikkel 7 nr. 1,
- b) skal kontrolløren foreta en visuell vurdering av kjøretøyet tekniske stand,
- c) kan kontrolløren foreta en visuell vurdering av hvordan kjøretøyet last er sikret, i samsvar med artikkel 13,
- d) kan kontrolløren foreta tekniske kontroller ved hjelp av de metodene som synes hensiktsmessige. Slike tekniske kontroller kan foretas for å begrunne en beslutning om å framstille kjøretøyet for en mer detaljert utekontroll, eller for å be om at manglene rettes opp uten opphold i samsvar med artikkel 14 nr. 1.

Kontrolløren skal kontrollere hvorvidt mangler angitt i den forrige utekontrollrapporten, er rettet opp.

2. På bakgrunn av utfallet av den innledende kontrollen, skal kontrolløren beslutte om kjøretøyet eller dens tilhenger bør gjennomgå en mer detaljert utekontroll.
3. En mer detaljert utekontroll skal omfatte de punktene oppført i vedlegg II som anses nødvendige og relevante, idet det særlig tas hensyn til sikkerheten ved bremses, dekk, hjul, karosseri og forstyrrelser, og de anbefalte metodene for å kontrollere disse punktene.

4. Dersom kontrollseddelen eller en utekontrollrapport dokumenterer at det er utført kontroll av ett av de punktene som er oppført i vedlegg II i løpet av de foregående tre månedene, skal kontrolløren ikke kontrollere dette punktet, bortsett fra dersom en slik kontroll er berettiget på bakgrunn av en åpenbar mangel.

#### *Artikkel 11*

##### **Kontrollstasjoner**

1. En mer detaljert utekontroll skal foretas ved hjelp av en mobil kontrollenhet eller en utekontrollstasjon, eller ved et kontrollorgan som nevnt i direktiv 2014/45/EU.
2. Dersom det skal utføres en mer detaljert kontroll ved et kontrollorgan eller en utekontrollstasjon, skal den foretas så snart som mulig ved et eller en av de nærmest beliggende organene eller stasjonene der dette lar seg gjennomføre.
3. Mobile kontrollenheter og utekontrollstasjoner skal ha egnet utstyr til å utføre en mer detaljert utekontroll, herunder utstyr som er nødvendig for å vurdere bremsenes tilstand og virkning, styring, fjæring og forstyrrelser på kjøretøyet etter behov. Dersom mobile kontrollenheter eller utekontrollstasjoner ikke har det utstyret som kreves for å kontrollere et punkt angitt i en innledende kontroll, skal kjøretøyet henvises til et kontrollorgan eller en stasjon der en detaljert kontroll av dette punktet kan foretas.

#### *Artikkel 12*

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

1. For hvert punkt som skal kontrolleres, gis det i vedlegg II en liste over mulige mangler og deres alvorsgrad, som skal brukes ved utekontroller.
2. Mangler som blir funnet ved utekontroll av kjøretøyer, skal kategoriseres i én av følgende grupper:
  - a) små mangler som ikke har noen vesentlig virkning på kjøretøyets sikkerhet eller miljøvirkning, samt andre mindre avvik fra kravene,
  - b) store mangler som kan sette kjøretøyets sikkerhet i fare eller ha en miljøvirkning eller utsette andre trafikanter for fare, samt andre mer vesentlige avvik fra kravene,
  - c) farlige mangler som utgjør en direkte og umiddelbar fare for trafiksikkerheten eller har en miljøvirkning.
3. Et kjøretøy som har mangler som hører inn under mer enn én mangelgruppe nevnt i nr. 2, skal klassifiseres i den gruppen som tilsvarer den alvorligste mangelen. Et kjøretøy som har flere mangler innenfor samme kontrollområde som definert innenfor virkeområdet for utekontrollen nevnt i nr. 1 i vedlegg II, kan klassifiseres i den nest alvorligste mangelgruppen dersom det vurderes slik at den samlede virkningen av disse manglene medfører en større risiko for trafiksikkerheten.

#### *Artikkel 13*

##### **Kontroll av sikring av last**

1. Ved en utekontroll kan et kjøretøy gjennomgå kontroll av sikring av lasten i samsvar med vedlegg III, for å sikre at lasten er sikret på en slik måte at den ikke virker forstyrrende på sikker kjøring eller utgjør en trussel for liv, helse, eiendom eller miljøet. Det kan utføres kontroller for å kontrollere at kjøretøyet under alle typer kjøring, herunder nødssituasjoner eller start i oppoverbakke:

- last kan bare endre posisjon minimalt i forhold til hver andre, mot vegger eller flater i kjøretøyet, og and
- last kan ikke forlate lasterommet eller flytte seg utenfor lasteflaten.

2. Med forbehold for kravene som får anvendelse på transport av visse kategorier gods, for eksempel gods omfattet av Den

europæiske avtale om internasjonal veitransport av farlig gods (ADR)<sup>(13)</sup>, kan sikring av last og kontroll av sikring av last utføres i samsvar med prinsippene og eventuelt standardene fastsatt i avsnitt I i vedlegg III. Den siste versjonen av standardene fastsatt i nr. 5 i avsnitt I i vedlegg III, kan brukes.

3. Framgangsmåtene for oppfølging nevnt i artikkel 14, kan også få anvendelse på store eller farlige mangler knyttet til sikring av last.
4. Medlemsstatene skal fastsette at personell som deltar i kontroll av sikring av last, får hensiktsmessig opplæring for dette formålet.

#### *Artikkel 14*

##### **Oppfølging ved store eller farlige mangler**

1. Med forbehold for artikkel 14 nr. 3, skal medlemsstatene fastsette at alle store eller farlige mangler avdekket ved en innledende eller mer detaljert kontroll, skal rettes opp før kjøretøyet igjen tas i bruk på offentlig vei.
2. Kontrolløren kan beslutte at kjøretøyet skal gjennomgå en full teknisk kontroll innenfor en angitt tidsfrist dersom det er registrert i den medlemsstaten der utekontrollen er utført. Dersom kjøretøyet er registrert i en annen medlemsstat, kan vedkommende myndighet be vedkommende myndighet i den andre medlemsstaten, via kontaktpunktene nevnt i artikkel 17, om å utføre en ny teknisk kontroll av kjøretøyet etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 18 nr. 2. Dersom det konstateres store eller farlige mangler i et kjøretøy som er registrert utenfor Unionen, kan medlemsstatene beslutte å underrette vedkommende myndighet i kjøretøyets registreringsstat.
3. Når det gjelder mangler som krever omgående eller umiddelbar oppretting på grunn av en direkte og umiddelbare fare for trafikksikkerheten, skal den berørte medlemsstaten eller vedkommende myndighet fastsette at bruken av det aktuelle kjøretøyet skal begrenses eller forbys til disse manglene er rettet opp. Bruken av et slikt kjøretøy kan tillates for at det skal kunne nå fram til et av de nærmeste verkstedene der disse manglene kan rettes opp, på det vilkår at de aktuelle farlige manglene er rettet på en slik måte at det kan nå fram til dette verkstedet, og at det ikke er noen umiddelbar fare for sikkerheten til fører eller passasjerer eller andre trafikanter. Når det gjelder mangler som ikke krever umiddelbar oppretting, kan den berørte medlemsstaten eller vedkommende myndighet treffe beslutning om vilkår og et rimelig tidsrom som kjøretøyet kan brukes i før manglene rettes opp.

Dersom kjøretøyet ikke kan settes i slik stand at det kan nå fram til verkstedet, kan kjøretøyet fraktes til et tilgjengelig sted der det kan repareres.

#### *Artikkel 15*

##### **Kontrollgebyrer**

Dersom det er konstatert mangler etter en mer detaljert kontroll, kan medlemsstatene kreve betaling av et rimelig og forholdsmessig gebyr som skal være knyttet til kostnaden ved å utføre denne kontrollen.

#### *Artikkel 16*

##### **Kontrollrapport og databaser for utekontroller**

1. For hver innledende utekontroll som er utført, skal følgende opplysninger oversendes til vedkommende myndighet:
  - a) kjøretøyets registreringsstat,
  - b) kjøretøygruppen,
  - c) resultat av den innledende utekontrollen.
2. Når en mer detaljert kontroll er avsluttet, skal kontrolløren utarbeide en rapport i samsvar med vedlegg IV. Medlemsstatene skal sikre at føreren av kjøretøyet får en kopi av kontrollrapporten.
3. Kontrolløren skal innen en rimelig tid etter kontrollen oversende resultatene av den mer detaljerte utekontrollen til vedkommende myndighet. Vedkommende myndighet skal oppbevare disse opplysningene i samsvar med gjeldende regelverk for vern av personopplysninger i minst 36 måneder etter at de er mottatt.

<sup>(13)</sup> Innarbeidet ved europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/68/EF av 24. september 2008 om innlands transport av farlig gods (EUT L 260 av 30.9.2008, s. 13), endret blant annet ved kommisjonsdirektiv 2012/45/EU (EUT L 332 av 4.12.2012, s. 18).

## KAPITTEL IV

### SAMARBEID OG UTVEKSLING AV OPPLYSNINGER

#### Artikkel 17

##### Utpeking av et kontaktpunkt

1. Medlemsstatene skal utpeke et kontaktpunkt som skal:
  - sikre samordning med kontaktpunkter utpekt av andre medlemsstater med hensyn til tiltak truffet i henhold til artikkel 18,
  - videresende dataene nevnt i artikkel 20, til Kommisjonen,
  - eventuelt sikre enhver annen utveksling av opplysninger med, og yte bistand til kontaktpunktene i andre medlemsstater.
2. Medlemsstatene skal innen 20. mai 2015 sende navn på og kontaktopplysninger for sitt nasjonale kontaktpunkt til Kommisjonen, og skal umiddelbart underrette den om eventuelle endringer i disse opplysningene. Kommisjonen skal utarbeide en liste over alle kontaktpunkter og sende den til medlemsstatene.

#### Artikkel 18

##### Samarbeid mellom medlemsstatene

1. I tilfeller der store eller farlige mangler, eller mangler som fører til en begrensning av eller forbud mot bruk av kjøretøyet, konstateres i et kjøretøy som ikke er registrert i den medlemsstaten der kontrollen finner sted, skal kontaktpunktet melde resultatene av kontrollen til kontaktpunktet i den medlemsstaten der kjøretøyet er registrert. Meldingen skal inneholde elementene i utekontrollrapporten som angitt i vedlegg IV, og skal helst oversendes gjennom det nasjonale elektroniske registeret nevnt i artikkel 16 i forordning (EF) nr. 1071/2009. Kommisjonen skal vedta nærmere regler for framgangsmåten for melding om kjøretøyer med store eller farlige mangler til kontaktpunktene i registreringsmedlemsstaten, etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 23 nr. 2.
2. I tilfeller der store eller farlige mangler konstateres i et kjøretøy, kan kontaktpunktet i den medlemsstaten der kjøretøyet er kontrollert, be vedkommende myndighet i den medlemsstaten der kjøretøyet er registrert, via kontaktpunktet i sistnevnte medlemsstat, om å treffe hensiktsmessige oppfølgingstiltak, for eksempel å framstille kjøretøyet for en ytterligere teknisk kontroll som fastsatt i artikkel 14.

#### Artikkel 19

##### Samordnede utekontroller

På årlig basis skal medlemsstatene jevnlig utføre samordnet virksomhet i forbindelse med utekontroller. Medlemsstatene kan kombinere slik virksomhet med virksomhet fastsatt i artikkel 5 i direktiv 2006/22/EF.

#### Artikkel 20

##### Oversending av opplysninger til Kommisjonen

1. Innen 31. mars 2021 og innen 31. mars hvert annet år deretter, skal medlemsstatene elektronisk oversende til Kommisjonen de dataene som er samlet inn i de to foregående kalenderårene og for kjøretøyer som er kontrollert på deres territorium. Disse dataene skal angi:
  - a) antall kontrollerte kjøretøyer,
  - a) kontrollerte kjøretøygrupper,
  - c) registreringsstaten for hvert kontrollerte kjøretøy,
  - d) når det gjelder mer detaljerte kontroller, de områdene som er kontrollert og de punktene som ikke er godkjent, i samsvar med nr. 10 i vedlegg IV.

Den første rapporten skal omfatte toårsperioden som begynner 1. januar 2019.

2. Kommisjonen skal vedta nærmere regler etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 23 nr. 2, vedrørende formatet for elektronisk oversending av dataene nevnt i nr. 1. I påvente av at slike regler innføres, skal standardskjemaet for rapportering angitt i vedlegg V, brukes.

Kommisjonen skal legge fram de innsamlede dataene for Europaparlamentet og Rådet.

## KAPITTEL V

### DELEGERTE RETTSAKTER OG GJENNOMFØRINGSRETTSAKTER

#### Artikkel 21

#### Delegerte rettsakter

Kommisjonen skal bemyndiges til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 22 for å:

- ajourføre artikkel 2 nr. 1 og nr. 6 i vedlegg IV, etter hva som er relevant, for å ta hensyn til endringer i kjøretøygruppene som skyldes endringer i regelverket nevnt i nevnte artikkel, uten å påvirke dette direktivs virkeområde,
- ajourføre nr. 2 i vedlegg II med hensyn til metoder, dersom mer effektive og virkningsfulle prøvingsmetoder blir tilgjengelige, uten å utvide listen over punkter som skal kontrolleres,
- tilpasse nr. 2 i vedlegg II, etter en positiv vurdering av aktuelle kostnader og nytte, med hensyn til listen over kontrollpunkter, metoder, årsaker til svikt og vurdering av mangler dersom det skjer en endring i obligatoriske krav som er relevante for typegodkjenningen i Unionens sikkerhets- eller miljøregelverk.

#### Artikkel 22

#### Utøvelse av delegering

1. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter gis Kommisjonen med forbehold for vilkårene fastsatt i denne artikkel.
2. Delegeringen av myndighet nevnt i artikkel 21, skal gis Kommisjonen i et tidsrom på fem år fra 19. mai 2014. Kommisjonen skal utarbeide en rapport om delegeringen av myndighet senest ni måneder før utløpet av femårsperioden. Delegeringen av myndighet skal stilltiende forlenges med perioder av samme varighet, med mindre Europaparlamentet eller Rådet motsetter seg slik forlengelse senest tre måneder før utløpet av hver periode.
3. Delegeringen av myndighet nevnt i artikkel 21, kan når som helst tilbakekalles av Europaparlamentet eller Rådet. Beslutningen om tilbakekalling innebærer at delegeringen av myndighet angitt i beslutningen, opphører å gjelde. Tilbakekallingen skal tre i kraft dagen etter den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende* eller på et senere tidspunkt som angis i beslutningen. Den berører ikke gyldigheten av delegerte rettsakter som allerede er trådt i kraft.
4. Så snart Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt, skal den samtidig underrette Europaparlamentet og Rådet om dette.
5. En delegert rettsakt vedtatt i henhold til artikkel 21, skal tre i kraft bare dersom verken Europaparlamentet eller Rådet gjør innsigelser mot den innen to måneder fra den dag da rettsakten ble meddelt Europaparlamentet og Rådet, eller dersom både Europaparlamentet og Rådet for utløpet av nevnte tidsrom har underrettet Kommisjonen om at de ikke akter å gjøre innsigelse. Dette tidsrommet skal forlenges med to måneder på initiativ fra Europaparlamentet eller Rådet.

#### Artikkel 23

#### Komitéframgangsmåte

1. Kommisjonen skal bistås av komiteen for teknisk kontroll nevnt i direktiv 2014/45/EU. Nevnte komité skal være en komité i henhold til forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse. Dersom Komiteen ikke avgir en uttalelse,

skal Kommisjonen ikke vedta utkastet til gjennomføringsrettsakt, og artikkel 5 nr. 4 tredje ledd i forordning (EU) nr. 182/2011 får anvendelse.

## KAPITTEL VI

### SLUTTBESTEMMELSER

#### *Artikkel 24*

#### **Rapportering**

1. Innen 20. mai 2016 skal Kommisjonen framlegge for Europaparlamentet og Rådet en rapport om gjennomføringen og virkningene av dette direktiv. Rapporten skal særlig inneholde en analyse av direktivets virkning med hensyn til økt trafikksikkerhet samt kostnad og nytte av å la kjøretøyer i gruppe N<sub>1</sub> og O<sub>2</sub> inngå i dette direktivs virkeområde.

2. Senest 20. mai 2022 skal Kommisjonen framlegge for Europaparlamentet og Rådet en rapport om gjennomføringen og virkningene av dette direktiv, særlig med hensyn til effektiviteten i og harmoniseringen av risikoklassifiseringssystemer, særlig i definisjonen av gjensidig sammenlignbare risikoklassifiseringer av de forskjellige aktuelle foretakene. Rapporten skal ledsages av en detaljert konsekvensanalyse som analyserer kostnad og nytte i hele Unionen. Konsekvensanalysen skal gjøres tilgjengelig for Europaparlamentet og Rådet minst seks måneder før framlegging av forslag til regelverk for eventuelt å ta med nye kjøretøygrupper i dette direktivs virkeområde.

#### *Artikkel 25*

#### **Sanksjoner**

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

#### *Artikkel 26*

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

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

De skal anvende disse bestemmelsene fra 20. mai 2018.

Når det gjelder risikoklassifiseringssystemet nevnt i artikkel 6 i dette direktiv, skal de anvende disse bestemmelsene fra 20. mai 2019.

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

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

#### *Artikkel 27*

#### **Oppheving**

Direktiv 2000/30/EF oppheves med virkning fra 20. mai 2018.

#### *Artikkel 28*

#### **Ikrafttredelse**

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

#### *Artikkel 29*

#### **Adressater**

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Brussel, 3. april 2014.

*For Europaparlamentet*

M. SCHULZ

*President*

*For Rådet*

D. KOURKOULAS

*Formann*

---

UOFFISIELL OVERSETTELSE

VEDLEGG I

**ELEMENTER I RISIKOKLASSIFISERINGSSYSTEMET**

Risikoklassifiseringssystemet skal danne grunnlaget for en målrettet utvelgelse av kjøretøyer som benyttes av foretak med dårlige resultater vedrørende oppfyllelse av kravene til vedlikehold av og trafikk sikkerhet ved kjøretøyer. Det skal ta hensyn til resultater fra både periodiske tekniske kontroller og utekontroller.

Risikoklassifiseringssystemet skal vurdere følgende parametere ved bestemmelse av en risikoklassifisering for det aktuelle foretaket:

- antall mangler
- manglenes alvorsgrad
- antall utekontroller eller periodiske og frivillige tekniske kontroller
- tidsfaktor

1. Manglene skal veies i henhold til alvorsgrad, ved hjelp av følgende faktorer:

- Farlig mangel = 40
- Stor mangel = 10
- Liten mangel = 1

2. Utviklingen i et foretaks (kjøretøys) situasjon skal gjenspeiles ved å anvende en lavere vektning på «eldre» kontrollresultater (mangler) enn på «nyere» mangler, ved hjelp av følgende faktorer:

- år 1 = siste 12 måneder = faktor 3
- år 2 = siste 13-24 måneder = faktor 2
- år 3 = siste 25-36 måneder = faktor 1

Dette skal bare gjelde for beregning av den samlede risikoklassifiseringen.

3. Risikoklassifiseringen skal beregnes ved hjelp av følgende formler:

a) Formelen for samlet risikoklassifisering:

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

der:

RR = risikoklassifiseringens samlede poengsum

$D_{Yi}$  = samlet antall defekter i år 1, 2, 3

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

#... = antall...

DD = farlige mangler

MaD = store mangler

MiD = små mangler

C = kontroller (utekontroller eller periodiske og frivillige tekniske kontroller) i år 1, 2, 3

a) Formelen for årlig risikoklassifisering:

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

der:

AR = poengsum for årlig risikoklassifisering  
=

#... = antall...

DD = farlige mangler

MaD = store mangler

MiD = små mangler

C = kontroller (utekontroller eller periodiske og frivillige tekniske kontroller)

Den årlige risikoen skal brukes til å vurdere utviklingen for et foretak gjennom årene.

Klassifiseringen av foretak (kjøretøyer) basert på den samlede risikoklassifiseringen, skal utføres slik at man oppnår følgende fordeling innenfor de oppførte foretakene (kjøretøyer):

- < 30 % lav risiko
- 30-80 % middels risiko
- > 80 % høy risiko.

---

*VEDLEGG II***VIRKEOMRÅDE FOR UTEKONTROLL**

## 1. KONTROLLOMRÅDER

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

## 2. KRAV TIL KONTROLL

Punkter som bare kan kontrolleres ved hjelp av utstyr, er merket med E.

Punkter som bare i noen grad kan kontrolleres uten bruk av utstyr, er merket med + (E).

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

Utekontroller kan omfatte punktene oppført i tabell 1, som inneholder de anbefalte kontrollmetodene som bør brukes. Ingenting i dette vedlegg skal være til hinder for at en kontrollør kan bruke ytterligere utstyr der dette er relevant, for eksempel en billøfter eller en smøregrav.

Kontrollen skal utføres ved hjelp av tilgjengelig teknikk og utstyr og uten bruk av verktøy til å demontere eller fjerne noen deler av kjøretøyet. Kontrollen kan også omfatte en verifisering av hvorvidt de respektive delene og komponentene på kjøretøyet tilsvarer sikkerhets- og miljøkravene som var gjeldende på godkjenningstidspunktet, eller eventuelt på tidspunktet for ettermontering.

Dersom kjøretøyets konstruksjon ikke gjør det mulig å anvende kontrollmetodene fastsatt i dette vedlegg, skal kontrollen foretas i samsvar med de anbefalte kontrollmetodene som er godtatt av vedkommende myndigheter.

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

UOFFISIELL OVERSETTELSE

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

Kontrollen skal omfatte de punktene som anses nødvendige og relevante, idet det særlig tas hensyn til sikkerheten ved bremses, dekk, hjul, karosseri og forstyrrelser, og de anbefalte metodene oppført i tabellen nedenfor.

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

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

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

## 0. IDENTIFIKASJON AV KJØRETØYET

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

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
1. BREMSEANLEGG					
1.1. Mekanisk tilstand og virkemåte					
1.1.1 DriftsbremSENS pedalakse/håndbremSENS aksE	Visuell kontroll av komponentene mens bremseanlegget er i drift.  Merk: Kjøretøyer med servobremS bør kontrolleres med motoren slått av.	a) Pedalakse for stram.		X	
		b) For stor slitasje eller slakk.		X	
1.1.2. Pedalens/håndtakets tilstand og bremsepedalens vandring.	Visuell kontroll av komponentene mens bremseanlegget er i drift.  Merk: Kjøretøyer med servobremS bør kontrolleres med motoren slått av.	a) For stor vandring eller utilstrekkelig vandringsreserve.  Bremsen har ikke full bremsevirkning eller er blokkert.		X	X
		b) Bremsbetjeningsinnretningen returnerer ikke korrekt.  Dens funksjon påvirkes.	X		X
		c) Gummibelegget på bremsepedalen mangler, sitter løst eller er slitt.			X
1.1.3. Vakuumpumpe eller kompressor og beholdere	Visuell kontroll av komponentene ved normalt driftstrykk. Kontrollerer hvor lang tid det tar for vakuum eller lufttrykk å nå et sikkert driftstrykk samt	a) Utilstrekkelig trykk/vakuum til å aktivere bremsen minst fire ganger etter at varselsignalet er utløst (eller manometeret varsler fare).		X	

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

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

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
avlastningsventiler, regulatorer)	bremseanlegget er i drift.	Dens funksjon påvirkes.			X
		b) For stort oljeforbruk i kompressoren.	X		
		c) Ventil ikke pålitelig eller feil montert.		X	
		d) Utslipp eller lekkasje av hydraulisk væske. Dens funksjon påvirkes.		X	X
1.1.8. Koplinger på tilhengerbrems (elektriske og pneumatiske)	Kople til og kople fra bremseanleggskopling mellom trekkvogn og tilhenger.	a) Defekt kran eller selvlukkende ventil. Dens funksjon påvirkes.	X		X
		b) Kran eller ventil ikke pålitelig eller feil montert. Dens funksjon påvirkes.	X		X
		c) Ikke tilstrekkelig tett. Dens funksjon påvirkes.		X	X
		d) Virker ikke som de skal. Bremsens virkemåte påvirket.		X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
1.1.9. Akkumulator, trykkluftbeholder	Visuell kontroll	a) Beholder lett skadet eller lett korrodert. Beholder sterkt skadet, korrodert eller utett.	X	X	
		b) Dreneringsventil virker ikke.		X	
		c) Beholder ikke sikker eller feil montert.		X	
1.1.10. Bremskraftforsterker, hovedsylindere (hydrauliske anlegg)	Visuell kontroll av komponentene mens bremseanlegget er i drift, dersom mulig.	a) Bremskraftforsterker defekt eller virker ikke. Dersom den ikke virker.		X	X
		b) Hovedsylindere defekt, men bremsen virker fortsatt. Hovedsylindere defekt eller utett.		X	X
		c) Hovedsylindere ikke tilstrekkelig festet, men bremsen virker fortsatt. Hovedsylindere ikke tilstrekkelig festet.		X	X
		d) For lite bremsevæske, under MIN-merket. Bremsevæsknivået betydelig under MIN-merket. Ingen bremsevæske synlig.	X	X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		e) Løkk på beholder for hovedsylinder mangler.	X		
		f) Varsellampe for bremsevæske lyser eller er defekt.	X		
		g) Innretningen som varsler for lavt bremsevæsknivå, fungerer ikke tilfredsstillende.	X		
1.1.11. Bremsørør	Visuell kontroll av komponentene mens bremseanlegget er i drift, dersom mulig.	a) Overhengende fare for svikt eller brudd.			X
		b) Lekkasjer i rør eller tilslutninger (trykkluftbremseanlegg). Lekkasjer i rør eller tilslutninger (hydraulisk bremseanlegg).		X	X
		c) Rør skadet eller sterkt korrodert. Påvirker bremsenes funksjon i form av blokkering eller overhengende risiko for lekkasje.		X	X
		d) Rør feil plassert. Risiko for skade.	X	X	
1.1.12. Bremseslanger	Visuell kontroll av komponentene mens	a) Overhengende fare for svikt eller brudd.			X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
	bremseanlegget er i drift, dersom mulig.	b) Slanger skadede, slitte, vridde eller for korte. Slanger skadede eller slitte.	X	X	
		c) Lekkasjer i slanger eller tilslutninger (trykkluftbremseanlegg). Lekkasjer i slanger eller tilslutninger (hydraulisk bremseanlegg).		X	X
		d) Slanger utvider seg for mye under trykk. Kord skadet.		X	X
		e) Slanger porøse.		X	
1.1.13. Bremsbelegg og bremseklosser	Visuell kontroll	a) Belegg eller klosser meget slitt (minstemerket nådd). Belegg eller klosser meget slitt (minstemerket ikke synlig).		X	X
		b) Belegg eller klosser tilsmusset (olje, fett, o.l.). Bremsevnen påvirket.		X	X
		c) Belegg eller kloss mangler eller er feil montert.			X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
1.1.14. Bremsetromler, bremseskiver	Visuell kontroll	a) Trommel eller skive slitt. Trommel eller skive med synlige riper, sprekker, rifter eller andre feil som svekker sikkerheten.		X	X
		b) Trommel eller skive tilsmusset (olje, fett, o.l.). Bremsesevnen alvorlig påvirket.		X	X
		c) Trommel eller skive mangler.			X
		d) Bremseskjold ikke tilstrekkelig festet.		X	
1.1.15. Bremskabler, stenger, armer, forbindelsesledd	Visuell kontroll av komponentene mens bremseanlegget er i drift, dersom mulig.	a) Kabler skadet eller deformert. Bremsesevnen påvirket.		X	X
		b) Komponent meget slitt eller korrodert. Bremsesevnen påvirket.		X	X
		c) Svakheter ved forbindelsesledd mellom kabler eller stag.		X	
		d) Kabelføring defekt.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		e) Bremsanleggets frie bevegelighet begrenset.		X	
		f) Unormal bevegelse av armer/forbindelsesledd som følge av feiljustering eller sterk slitasje.		X	
1.1.16. Bremsesylindrer (herunder fjærbremser og hydrauliske sylindrer)	Visuell kontroll av komponentene mens bremseanlegget er i drift, dersom mulig.	a) Sylindrer sprukket eller skadet. Bremsesevnen påvirket.		X	X
		b) Sylindrer utett. Bremsesevnen påvirket.		X	X
		c) Sylindrer ikke tilstrekkelig festet eller feil montert. Bremsesevnen påvirket.		X	X
		d) Sylindrer sterkt korrodert. Vil sannsynligvis sprekke.		X	X
		e) For liten eller for stor vandring for stempel eller membran. Bremsesevne påvirket (manglende frigang).		X	X
		f) Støvbekyttelseskappe er skadet.	X		

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

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
1.1.19. Mellomakslembremseanlegg (dersom montert eller påkrevd)	Visuell kontroll	a) Feil montert eller feil ved forbindelsene. Dens funksjon påvirkes.	X	X	
		b) Anlegg åpenbart defekt eller mangler.		X	
1.1.20. Automatisk aktivering av tilhengerbrems	Kople fra bremsekopling mellom trekkvogn og tilhenger.	Tilhengerbrems slår ikke automatisk inn når koplingen frakoples.			X
1.1.21. Hele bremseanlegget	Visuell kontroll	a) Andre bremseinnretninger (f.eks. frostvæskpumpe, lufttørker osv.) har utvendige skader eller er sterkt korrodert på en måte som er skadelig for bremseanlegget. Bremsesevnen påvirket.		X	X
		b) lekkasje av luft eller frostvæske. Anleggets funksjon påvirket.	X	X	
		c) Komponenter usikre eller feil montert.		X	
		d) Usikker endring av komponent <sup>(2)</sup> . Bremsesevnen påvirket.		X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
1.1.22. Kontrollforbindelser (dersom montert eller påkrevd)	Visuell kontroll	Mangler.		X	
1.1.23. Påløpsbrems	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Utilstrekkelig virkning.		X	

## 1.2. Driftsbremmens bremseevne og bremsevirkning

1.2.1. Bremseevne (E)	Ved prøving på bremsefelt aktiveres bremsene gradvis opptil høyeste bremsevirkning.	a) Utilstrekkelig bremsevirkning på ett eller flere hjul.  Ingen bremsevirkning på ett eller flere hjul.		X	X
		b) Bremsevirkningen fra et tilfeldig hjul er mindre enn 70 % av den største registrerte virkningen fra det andre hjulet på den samme akselen. Eller, ved bremseprøving på vei vil kjøretøyet avvike sterkt fra sin kurs.		X	
		Bremsevirkningen fra et tilfeldig hjul er mindre enn 50 % av den største registrerte virkningen fra det andre hjulet på den samme akselen dersom kjøretøyet har styrende aksler.			X
		c) Bremsevirkningen ikke gradvis (hugger).		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		d) Reaksjonstiden for lang på ett av hjulene.		X	
		e) For store svingninger i bremsekraften ved hver hele omdreining av hjulet.		X	
1.2.2. Bremsvirkning (E)	Prøving på bremsefelt idet det tas hensyn til vekten til kjøretøyet som kontrolleres, eller, dersom dette ikke er mulig av tekniske grunner, prøving på vei ved hjelp av en retardasjonsmåler <sup>1</sup> .	Følgende minsteverdier oppnås ikke <sup>2</sup> : Gruppe M <sub>1</sub> , M <sub>2</sub> og M <sub>3</sub> : 50 % <sup>3</sup> Gruppe N <sub>1</sub> : 45 % Gruppe N <sub>2</sub> og N <sub>3</sub> : 43 % <sup>4</sup> Gruppe O <sub>3</sub> og O <sub>4</sub> : 40 % <sup>5</sup> Mindre enn 50 % av ovennevnte verdier er oppnådd.		X	X
1.3. NødbremSENS bremseevne og bremsevirkning (dersom det benyttes separat anlegg)					
1.3.1. Bremsseevne (E)	Dersom nødbremseanlegget er atskilt fra driftsbremseanlegget, anvendes metoden angitt i 1.2.1.	a) Utilstrekkelig bremsevirkning på ett eller flere hjul.  Ingen bremsevirkning på ett eller flere hjul.		X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		<p>b) Bremsvirkningen fra et tilfeldig hjul er mindre enn 70 % av den største registrerte virkningen fra et annet hjul på den samme angitte akselen. Eller, ved bremseprøving på vei vil kjøretøyet avvike sterkt fra sin kurs.</p> <p>Bremsvirkningen fra et tilfeldig hjul er mindre enn 50 % av den største registrerte virkningen fra det andre hjulet på den samme akselen dersom kjøretøyet har styrende aksler.</p>		X	
		c) Bremsvirkningen ikke gradvis (hugger).		X	
1.3.2. Bremsvirkning (E)	Dersom nødbremseanlegget er atskilt fra driftsbremseanlegget, anvendes metoden angitt i 2.2.1.	<p>Bremsvirkningen er mindre enn 50 %<sup>6</sup> av driftsbremsens bremseevne som definert i nr. 1.2.2 i forhold til største tillatte masse.</p> <p>Mindre enn 50 % av de ovennevnte verdiene for bremsevirkning nådd i forhold til kjøretøyetets masse ved kontroll.</p>		X	
1.4. Parkeringsbremsens bremseevne og bremsevirkning					
1.4.1. Bremseevne	Prøv bremsen ved kontroll på et bremsefelt.	Bremsen virker ikke på den ene siden, eller kjøretøyet avviker sterkt fra sin kurs ved bremseprøving på vei.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
(E)		Mindre enn 50 % av verdiene for bremsevirkning som nevnt i nr. 1.4.2 nådd i forhold til kjøretøyets masse ved kontroll.			X
1.4.2. Bremsevirkning (E)	Prøving på et bremsefelt. Dersom det ikke er mulig, prøving på vei ved hjelp av en indikerende eller registrerende retardasjonsmåler.	Koeffisienten for bremsevirkning er ikke, for alle kjøretøyer, minst 16 % i forhold til største tillatte masse eller, for motorvogner minst 12 % i forhold til kjøretøyets største tillatte totalmasse, avhengig av hvilken verdi som er størst  Mindre enn 50 % av de ovennevnte verdiene for koeffisienten for bremsevirkning nådd i forhold til kjøretøyets masse ved kontroll.		X	X
1.5. Mellomakslebremseanleggets bremseevne	Visuell kontroll og om mulig prøving av om anlegget virker.	a) Bremsevirkningen ikke gradvis (gjelder ikke for motorbrems).		X	
		b) Anlegget virker ikke.		X	
1.6. Blokkeringsfrie bremses (ABS)	Visuell kontroll og kontroll av varslingsinnretningen og/eller bruk av kjøretøyets elektroniske grensesnitt.	a) Funksjonssvikt i varslingsinnretningen.		X	
		b) Varslingsinnretningen viser funksjonssvikt i anlegget.		X	
		c) Hjulhastighetsfølere mangler eller er skadet.		X	
		d) Ledninger er skadet.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		e) Andre komponenter mangler eller er skadet.		X	
		f) Systemet angir svikt via kjøretøyets elektroniske grensesnitt.		X	
1.7. Elektronisk bremseanlegg (EBS)	Visuell kontroll og kontroll av varslingsinnretningen og/eller bruk av kjøretøyets elektroniske grensesnitt.	a) Funksjonssvikt i varslingsinnretningen.		X	
		b) Varslingsinnretningen viser funksjonssvikt i anlegget.		X	
		c) Systemet angir svikt via kjøretøyets elektroniske grensesnitt.		X	
		d) Forbindelse mellom trekkvogn og tilhenger passer ikke eller mangler.			X
1.8. Bremsvæske	Visuell kontroll	Bremsevæsken forurenset eller sedimentert. Overhengende fare for svikt.		X	X
2. STYRING					
2.1. Mekanisk tilstand					
2.1.1. Styringens tilstand	Visuell kontroll av styreinnetningens virkemåte mens	a) Styreaksel er vridd eller rillene slitt.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
	rattet dreies.	Påvirker funksjonsevnen.			X
		b) For stor slitasje på styreaksel. Påvirker funksjonsevnen.		X	X
		c) For stor vandring på styreaksel. Påvirker funksjonsevnen.		X	X
		d) Lekkasje. Dråpedannelse.		X	X
2.1.2. Snekkehusets feste	Visuell kontroll av snekkehusets feste i understellet mens rattet dreies med og mot urviseren.	a) Snekkehuset er ikke ordentlig festet. Festene er løse i farlig grad eller har relativ bevegelse mot synlig understell/karosseri.		X	X
		b) Utvidede festehull i understellet. Festene alvorlig påvirket.		X	X
		c) Festebolter mangler eller har bruddskader. Festene alvorlig påvirket.		X	X
		d) Snekkehuset har bruddskader. Stabiliteten eller husets feste er påvirket.		X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
2.1.3. Overføringsinnretningens tilstand	Visuell kontroll av styrekomponentene for slitasje, brudd og sikkerhet mens rattet dreies med og mot urviseren.	a) Relativ bevegelse mellom komponenter som bør være faste. For stor bevegelse eller sannsynlighet for å løsne.		X	X
		b) For stor slitasje ved ledd. Meget alvorlig risiko for å løsne.		X	X
		c) En komponent er bruddskadet eller deformert. Påvirker funksjonsevnen.		X	X
		d) Låseinnretninger mangler.		X	
		e) Komponenter feil innstilt (f.eks. forbindelsesstang eller styrestang).		X	
		f) Usikker endring <sup>(3)</sup> . Påvirker funksjonsevnen.		X	X
		g) Støveskyttelseskappe skadet eller forringet. Støveskyttelseskappe mangler eller er sterkt forringet.	X	X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
2.1.4. Overføringsinnretningens virkemåte	Visuell kontroll av styrekomponentene for slitasje, brudd og sikkerhet mens rattet dreies med og mot urviseren med hjulene på bakken og motoren i gang (servostyring).	a) Overføringsinnretning i bevegelse støter mot en fast del på understelet.		X	
		b) Styringsstopp virker ikke eller mangler.		X	
2.1.5. Servostyring	Kontroller styresystemet for lekkasjer og kontroller nivået i beholderen for hydraulisk væske (dersom det er synlig). Kontroller at servostyringssystemet virker med hjulene på bakken og motoren i gang.	a) Væskelekkasje.		X	
		b) For lite væske (under MIN-merket). Utilstrekkelig beholder.		X	X
		c) Mekanismen virker ikke. Styringen påvirket.		X	X
		d) Mekanismen har bruddskader eller er ikke tilstrekkelig festet. Styringen påvirket.		X	X
		e) Komponenter er feil innstilt eller støter sammen. Styringen påvirket.		X	X
		f) Usikker endring ( <sup>3</sup> ).		X	

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

## 2.2. Ratt, rattstamme og styre

2.2.1. Rattets tilstand	Trekk i og skyv på rattet på linje med rattstammen og skyv rattet i forskjellige retninger i rett vinkel i forhold til rattstammen, når kjøretøyet står med hjulene på bakken. Visuell kontroll av dødgang og leddkoplinger eller universalledd.	a) Relativ bevegelse mellom ratt og rattstamme, som tyder på at noe er løst. Meget alvorlig risiko for å løsne.		X	X
		b) Sikringsinnretning på rattnav mangler. Meget alvorlig risiko for å løsne.		X	X
		c) Rattnav, rattkrans eller ratteiker er bruddskadet eller sitter løst. Meget alvorlig risiko for å løsne.		X	X
		d) Usikker endring <sup>(3)</sup> .		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
2.2.2. Rattstamme og styringsdempere	Trekk i og skyv på rattet på linje med rattstammen og skyv rattet i forskjellige retninger i rett vinkel i forhold til rattstammen. Visuell kontroll av dødgang og leddkoplinger eller universalledd.	a) For stor vandring opp eller ned i midten av rattet.		X	
		b) For stor vandring i toppen av rattstammen radielt fra rattstammens akse.		X	
		c) Slitasje på leddkoplinger.		X	
		d) Ikke tilstrekkelig festet. Meget alvorlig risiko for å løsne.		X	X
		e) Usikker endring <sup>(2)</sup> .			X
2.3. Dødgang	Drei rattet forsiktig med urviseren og i motsatt retning så langt som mulig uten å bevege hjulene, med motoren i gang for kjøretøyer med servostyring og med hjulene rettet framover. Visuell kontroll av frigang.	For stor frigang i rattet, for eksempel at et punkt på rattkranen beveger seg med mer enn en femdel av rattets diameter, eller er ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .		X	
		Sikker styring påvirket.			X
2.4. Hjulinnstilling (X) <sup>(2)</sup>	Visuell kontroll	Åpenbar feilinnstilling.	X		

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

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

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		Sikten sterkt hemmet i området som vindusviskeren rengjør.			X
3.3. Speil eller speilinnretninger	Visuell kontroll	a) Speilet eller innretningen mangler eller er ikke montert i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> (minst to speilinnretninger er tilgjengelig). Mindre enn to speilinnretninger er tilgjengelig.	X	X	
		b) Speilet eller innretningen er lett skadet eller sitter løst. Speilet eller innretningen virker ikke, er sterkt skadet, sitter løst eller er ikke tilstrekkelig festet.	X	X	
		c) Nødvendig synsfelt ikke dekket.		X	
3.4. Vindusviskere	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Viskere virker ikke eller mangler.		X	
		b) Viskerblad defekt. Viskerblad mangler eller er tydelig defekt.	X	X	
3.5. Vindusspyler	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Vindusspylere virker ikke tilstrekkelig (mangler væske, men pumpen virker, eller strålen er feiljustert). Vindusspylere virker ikke.	X	X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
3.6. Avduggingsanlegg (X) <sup>(2)</sup>	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Systemet virker ikke eller er tydelig defekt.	X		

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

##### 4.1. Frontlykter

4.1.1. Tilstand og virkemåte	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Defekt eller manglende lampe/lyskilde (flere lamper/lyskilder; når det gjelder LED, er det mindre enn 1/3 som ikke virker). Enkeltlamper/-lyskilder; når det gjelder LED, sikten alvorlig hemmet.	X	X	
		b) Prosjeksjonssystem (reflektor og glass) lett defekt. Prosjeksjonssystem (reflektor og glass) sterkt defekt eller mangler.	X	X	
		c) Lykten ikke tilstrekkelig festet.		X	
4.1.2. Innstilling	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Frontlykt grovt feilinnstilt.		X	
		b) Lyskilde uriktig montert.			

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
4.1.3. Brytere	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Bryteren virker ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> (antall frontlykter som tennes samtidig). Største tillatte lysstyrke foran overskredet.	X	X	
		b) Betjeningsinnretningen virker ikke tilfredsstillende.		X	
4.1.4. Samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Lykten, fargen på lyset fra lykten, stilling, lysstyrke eller markeringer er ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .		X	
		b) Produkter på glasset eller lyskilden, som tydelig reduserer lysstyrken eller endrer fargen på lyset fra lykten.		X	
		c) Lyskilden og lykten passer ikke sammen.		X	
4.1.5. Nivelleringsinnretning (dersom det er obligatorisk)	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte, om mulig.	a) Innretningen virker ikke.		X	
		b) Manuell innretning kan ikke betjenes fra førerstedet.		X	
4.1.6. Frontlyktens rengjøringsinnretning (dersom det er obligatorisk)	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte, om mulig.	Innretningen virker ikke. Når det gjelder gassutladningslampe.	X	X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
4.2. Lykter for markeringslys foran og bak, lykter for sidemarkeringslys, lykter for toppmarkeringslys og lykter for kjørellys					
4.2.1. Tilstand og virkemåte	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Lyskilde defekt.		X	
		b) Glass defekt.		X	
		c) Lykten ikke tilstrekkelig festet. Meget alvorlig risiko for å falle av.	X	X	
4.2.2. Brytere	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Bryter virker ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .  Lykter for markeringslys bak og lykter for sidemarkeringslys kan slås av når frontlyktene er på.		X	
		b) Betjeningsinnretningen virker ikke tilfredsstillende.		X	
4.2.3. Samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Lykten, fargen på lyset fra lykten, stilling, lysstyrke eller markeringer er ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> . Rødt lys foran eller hvitt lys bak; sterkt redusert lysstyrke.	X	X	
		b) Produkter på glasset eller lyskilden, som reduserer lyset, lysstyrken eller endrer fargen på lyset fra lykten.  Rødt lys foran eller hvitt lys bak; sterkt redusert lysstyrke.	X	X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
4.3. Lykter for stopplys					
4.3.1. Tilstand og virkemåte	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Defekt lyskilde (flere lyskilder; når det gjelder LED, er det mindre enn 1/3 som ikke virker).	X		
		Enkeltlyskilde; når det gjelder LED, er det mindre enn 2/3 som ikke virker.		X	
		Ingen lyskilder fungerer.			X
		b) Lett defekt glass (påvirker ikke lyset som avgis).	X		
		Sterkt defekt glass (påvirker ikke lyset som avgis).		X	
		c) Lykten ikke tilstrekkelig festet.	X		
		Meget alvorlig risiko for å falle av.		X	
4.3.2. Brytere	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Bryter virker ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .	X		
		Forsinket tenning.		X	
		Virker ikke i det hele tatt.			X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		b) Betjeningsinnretningen virker ikke tilfredsstillende.		X	
4.3.3. Samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Lykten, fargen på lyset fra lykten, stilling, lysstyrke eller markeringer er ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> . Hvitt lys bak; sterkt redusert lysstyrke.	X		X

## 4.4. Lykter for retningslys og lykter for nødsignallys

4.4.1. Tilstand og virkemåte	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Defekt lyskilde (flere lyskilder; når det gjelder LED, er det mindre enn 1/3 som ikke virker). Enkeltlyskilde; når det gjelder LED, er det mindre enn 2/3 som ikke virker.	X		X
		b) Lett defekt glass (påvirker ikke lyset som avgis). Sterkt defekt glass (påvirker ikke lyset som avgis).	X		X
		c) Lykten ikke tilstrekkelig festet. Meget alvorlig risiko for å falle av.	X		X
4.4.2. Brytere	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Bryter virker ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> . Virker ikke i det hele tatt.	X		X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
4.4.3. Samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Lykten, fargen på lyset fra lykten, stilling, lysstyrke eller markeringer er ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .		X	
4.4.4. Blinkfrekvens	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Blinkfrekvens er ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> (frekvens avviker mer enn 25 %).	X		

## 4.5. Lykter for tåkelys foran og bak

4.5.1. Tilstand og virkemåte	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Defekt lyskilde (flere lyskilder; når det gjelder LED, er det mindre enn 1/3 som ikke virker). Enkeltlyskilde; når det gjelder LED, er det mindre enn 2/3 som ikke virker.	X		X
		b) Lett defekt glass (påvirker ikke lyset som avgis). Sterkt defekt glass (påvirker ikke lyset som avgis).	X		X
		c) Lykten ikke tilstrekkelig festet. Meget alvorlig risiko for å falle av eller blende motgående trafikk.	X		X
4.5.2. Innstilling (X) <sup>(2)</sup>	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Den vannrette innstillingen til lykt for tåkelys foran er feil når lysstrålen har lys-/mørkegrense (grensen for lav).	X		

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		Lys-/mørkegrense over grensen for lykt for nærlys.		X	
4.5.3. Brytere	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Bryter virker ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> . Virker ikke.	X	X	
4.5.4. Samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Lykten, fargen på lyset fra lykten, stilling, lysstyrke eller markeringer er ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .		X	
		b) System virker ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .	X		
4.6. Lykter for ryggelys					
4.6.1. Tilstand og virkemåte	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Lyskilde defekt.	X		
		b) Glass defekt.	X		
		c) Lykten ikke tilstrekkelig festet. Meget alvorlig risiko for å falle av.	X	X	
4.6.2. Samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Lykten, fargen på lyset fra lykten, stilling, lysstyrke eller markeringer er ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		b) System virker ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .		X	
4.6.3. Brytere	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Bryter virker ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> . Lykt for ryggelys kan slås på når gearet ikke står i revers.	X	X	
4.7. Lykt for kjennemerke bak					
4.7.1. Tilstand og virkemåte	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Lykten kaster direkte eller hvitt lys bakover.	X		
		b) Lyskilde defekt (flere lyskilder). Lyskilde defekt (enkeltlyskilde).	X	X	
		c) Lykten ikke tilstrekkelig festet.  Meget alvorlig risiko for å falle av.	X	X	
4.7.2. Samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	System virker ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .	X		
4.8. Refleksinnretninger, (lysreflekterende) synlighetsmerking og kjennemerke bak					
4.8.1. Tilstand	Visuell kontroll	a) Refleksinnretning defekt eller skadet. Refleksinnretning påvirket.	X	X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		b) Refleksinnretning ikke tilstrekkelig festet. Vil sannsynligvis falle av.	X	X	
4.8.2. Samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .	Visuell kontroll	Innretning, reflektert farge og stilling ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .  Manglende eller reflekterende rød farge foran eller hvit farge bak.		X	X

#### 4.9. Obligatoriske kontrollinnretninger for belysningsutstyr

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

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		virker ikke riktig. Tilhengerens bremselys virker ikke i det hele tatt.			X
4.11. Elektrisk ledningsnett	Visuell kontroll, herunder av motorrommet (dersom det er relevant).	a) Ledningsnett utilstrekkelig eller uforsvarlig festet.  Fester løse, berører skarpe kanter, koplinger kan sannsynligvis bli frakoplet.  Ledningene kan sannsynligvis komme i kontakt med varme deler, roterende deler eller bakken, koplinger frakoplet (relevante deler for bremsing, styring).	X	X	X
		b) Ledningsnett lett slitt.  Ledningsnett meget slitt.  Ledningsnett ekstremt slitt (relevante deler for bremsing, styring).	X	X	X
		c) Skadet eller slitt isolering.  Kan sannsynligvis forårsake kortslutning.  Overhengende fare for brann eller gnistdannelse.	X	X	X

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

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
5. AKSLER, HJUL, DEKK OG FJÆRING					
5.1. Aksler					
5.1.1. Aksler (+ E)	Visuell kontroll ved hjelp av innretninger som måler hjulslakk, dersom tilgjengelig.	a) Aksel bruddskadet eller deformert.			X
		b) Ikke tilstrekkelig festet til kjøretøyet. For stor bevegelse i forhold til festene.		X	X
		c) Usikker endring ( <sup>3</sup> ). Stabiliteten svekket, funksjonsevnen påvirket, for liten klaring til andre kjøretøydeler eller til bakken.		X	X
5.1.2. Akseltapper (+ E)	Visuell kontroll ved hjelp av innretninger som måler hjulslakk, dersom tilgjengelig. Påvirk hvert hjul med en vannrett eller loddrett kraft og legg merke til hvor mye akselbjelken beveger seg i forhold til akseltappen.	a) Akseltappen bruddskadet.			X
		b) For stor slitasje på kingbolt eller bøsninger. Sannsynlighet for å løsne, retningsstabiliteten forringet.		X	X
		c) For stor vandring mellom akseltapp og akselbjelke. Sannsynlighet for å løsne, retningsstabiliteten forringet.		X	X
		d) Splint til akseltapp sitter løst på akselen. Sannsynlighet for å løsne, retningsstabiliteten forringet.		X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
5.1.3. Hjullager (+ E)	Visuell kontroll ved hjelp av innretninger som måler hjulslakk, dersom tilgjengelig. Vugg hjulet eller påvirk hvert hjul med en vannrett kraft og legg merke til hvor mye hjulet løftes i forhold til akseltappen.	a) For stor slakk i hjullageret. Retningsstabiliteten forringet; fare for sammenbrudd.		X	X
		b) Hjullageret for stramt eller er fastkilt. Fare for overoppheting; fare for sammenbrudd.		X	X
5.2. Hjul og dekk					
5.2.1. Hjulnav	Visuell kontroll	a) Hjulmuttere eller –bolter mangler eller sitter løst. Mangler feste eller er løse i en grad som påvirker trafiksikkerheten i svært alvorlig grad.		X	X
		b) Navet er slitt eller skadet. Navet er slitt eller skadet på en slik måte at hjulenes sikre feste er påvirket.		X	X
5.2.2. Hjul	Visuell kontroll av begge sider av hvert hjul når kjøretøyet står over en smøregrav eller på en billøfter.	a) Brudd eller defekt sveising.			X
		b) Låseringer til dekk feil montert. Vil sannsynligvis falle av.		X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		c) Hjul skjevt eller slitt. Sikkert feste i navet påvirket; sikkert feste av dekket påvirket.		X	X
		d) Hjulets størrelse, tekniske konstruksjon, kompatibilitet eller type er ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> og påvirker trafiksikkerheten.		X	
5.2.3. Dekk	Visuell kontroll av hele dekket ved å rulle kjøretøyet bakover og forover.	a) Dekkdimensjon, belastningskapasitet, godkjenningssmerke eller hastighetskategori er ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> og påvirker trafiksikkerheten. Utilstrekkelig belastningskapasitet eller hastighetskategori for faktisk bruk, dekket berører andre faste deler av kjøretøyet og svekker sikker kjøring.		X	X
		b) Ulik størrelse på dekk på samme aksel eller på tvillinghjul.		X	
		c) Forskjellig type dekk på samme aksel (radialdekk/diagonaldekk).		X	
		d) Alvorlige skader eller flenger i dekket. Kord synlig eller skadet.		X	X
		e) Dekkets slitebaneindikator blir synlig.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		Dekkets mønsterdybde er ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .			X
		f) Dekket gnir mot andre komponenter (fleksible avskjermingsinnretninger). Dekket gnir mot andre komponenter (sikker kjøring ikke svekket).	X	X	
		g) Regummierte dekk ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> . Kordens beskyttelseslag påvirket.		X	X

## 5.3. Fjæringssystem

5.3.1. Fjærer og stabilisator (+ E)	Visuell kontroll ved hjelp av innretninger som måler hjulslakk, dersom tilgjengelig.	a) Fjærer ikke tilstrekkelig festet til understell eller aksel. Relativ bevegelse synlig, fester er i svært alvorlig grad løse.		X	X
		b) Fjærdel skadet eller brukket. Hovedfjær (bladfjær) eller ekstra fjærer påvirket i meget alvorlig grad.		X	X
		c) Fjær mangler. Hovedfjær (bladfjær) eller ekstra fjærer påvirket i meget alvorlig grad.		X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		d) Usikker endring <sup>(3)</sup> . Utilstrekkelig klaring til andre kjøretøydeler, fjærsystemet fungerer ikke.		X	X
5.3.2. Støtdempere	Visuell kontroll	a) Støtdempere ikke tilstrekkelig festet til understell eller aksel. Støtdemper løs.	X	X	
		b) Skadet støtdemper som viser tegn på alvorlig lekkasje eller feil.		X	
		c) Støtdemper mangler.		X	
5.3.3. Kardangrør, radiusarmer, fremre og bakre bærearmer (+ E)	Visuell kontroll ved hjelp av innretninger som måler hjulslakk, dersom tilgjengelig.	a) Komponenter ikke tilstrekkelig festet til understell eller aksel. Sannsynlighet for å løsne, retningsstabiliteten forringet.		X	X
		b) Komponent skadet eller sterkt korrodert. Komponentens stabilitet påvirket eller har bruddskader.		X	X
		c) Usikker endring <sup>(3)</sup> . Utilstrekkelig klaring til andre kjøretøydeler, systemet fungerer ikke.		X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
5.3.4. Avfjæringsledd (+ E)	Visuell kontroll ved hjelp av innretninger som måler hjulslakk, dersom tilgjengelig.	a) For stor slitasje på kingbolt og/eller bøssinger eller i avfjæringsledd. Sannsynlighet for å løse, retningsstabiliteten forringet.		X	X
		b) Støveskyttelseskappe er sterkt skadet. Støveskyttelseskappe mangler eller har bruddskader.	X	X	
5.3.5. Luftfjæring	Visuell kontroll	a) Systemet virker ikke.			X
		b) Komponent skadet, endret eller slitt på en måte som påvirker systemets funksjon negativt. Systemets funksjon alvorlig påvirket.		X	X
		c) Hørbar lekkasje i systemet.		X	
		d) Usikker endring <sup>(3)</sup> .		X	
6. UNDERSTELL OG UNDERSTELLSUTSTYR					
6.1. Understell eller ramme og utstyr					
6.1.1. Alminnelig tilstand	Visuell kontroll	a) Rammebjelke eller tverrbejelke lett bruddskadet eller		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		deformert. Rammebjelke eller tverrbjelke alvorlig bruddskadet eller deformert.			X
		b) Forsterkningsplater eller festeinnretninger ikke tilstrekkelig festet. <hr/> De fleste festene er løse; delene er ikke sterke nok.		X	X
		c) Kraftig korrosjon som påvirker stabiliteten. Delene er ikke sterke nok.		X	X
6.1.2.	Eksosrør og lyddempere	Visuell kontroll			
		a) Eksosanlegget ikke tilstrekkelig festet eller utett.		X	
		b) Avgasser trenger inn i førerhuset eller kupeen. Helsefare for personer om bord.		X	X
6.1.3.	Drivstofftank og rør (herunder drivstofftank til oppvarming og rør)	Visuell kontroll ved hjelp av innretninger for påvisning av lekkasje ved LPG/CNG/LNG-systemer.			
		a) Tanker eller rør ikke tilstrekkelig festet, skaper særlig brannfare.			X
		b) Drivstoff lekker ut eller tanklokket mangler eller er defekt.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		Brannfare; for stort utslipp av farlige stoffer.			X
		c) Slitte rør. Skadede rør.	X	X	
		d) Stoppekran (dersom det kreves) virker ikke riktig.		X	
		e) Brannfare på grunn av: — drivstofflekkasje, — drivstofftank eller eksosanlegg ikke tilstrekkelig avskjermet, — motorrommets tilstand.			X
		f) LPG/CNG/LNG-system eller hydrogensystem ikke i samsvar med kravene, en hvilken som helst del av systemet er defekt <sup>(1)</sup> .			X
6.1.4.	Støtfangere, sidevern og underkjøringshinder bak	Visuell kontroll			
		a) Løse deler eller skader kan forårsake personskade ved berøring. Deler vil sannsynligvis falle av, funksjon sterkt påvirket.		X	X
		b) Innretningen tydeligvis ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .		X	

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

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		f) Skjuler kjennemerke eller lykter (når innretningene ikke er i bruk). Kjennemerke ikke leselig (når innretningene ikke er i bruk).	X	X	
		g) Usikker endring <sup>(3)</sup> (sekundære deler). Usikker endring <sup>(3)</sup> (hoveddeler).		X	X
		h) Koplingen for svak eller passer ikke, eller koplingen ikke i samsvar med kravene.			X
6.1.7. Kraftoverføring	Visuell kontroll	a) Sikringsbolter mangler eller sitter løst. Sikringsbolter mangler eller sitter løst i en slik grad at trafikksikkerheten er satt i alvorlig fare.		X	X
		b) For stor slitasje på drivakselens lagre. Meget alvorlig risiko for å løsne eller sprekke.		X	X
		c) For stor slitasje på universalledd eller kraftoverføringskjeder/-belter. Meget alvorlig risiko for å løsne eller sprekke.		X	X
		d) Slitasje på leddkoplinger. Meget alvorlig risiko for å løsne eller sprekke.		X	X

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		e) Aksel skadet eller bøyd.		X	
		f) Lagerhus er bruddskadet eller ikke tilstrekkelig festet. Meget alvorlig risiko for å løsne eller sprekke.		X	X
		g) Støveskyttelseskappe er sterkt skadet. Støveskyttelseskappe mangler eller har bruddskader.	X	X	
		h) Ulovlig endring av kraftoverføringen.		X	
6.1.8. Motoroppheng	Visuell kontroll	Oppheng slitt, tydelig og alvorlig skadet, løse eller med bruddskader. Oppheng løst eller har bruddskader.		X	X
6.1.9. Motorytelse (X) <sup>(2)</sup>	Visuell kontroll og/eller bruk av elektronisk grensesnitt.	a) Endring av styreenheten som påvirker sikkerheten og/eller miljøet.		X	
		b) Endring av motoren som påvirker sikkerheten og/eller miljøet.			X

## 6.2. Førerhus og karosseri

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
6.2.1. Tilstand	Visuell kontroll	a) Løst eller skadet panel eller en annen del som vil kunne forårsake personskade. Vil sannsynligvis falle av.		X	X
		b) Karosseristolpe ikke tilstrekkelig festet. Stabiliteten forringet.		X	X
		c) Mulighet for at avgasser fra motor eller eksosanlegg kan komme inn. Helsefare for personer om bord.		X	X
		d) Usikker endring <sup>(3)</sup> . Utilstrekkelig klaring til roterende eller bevegelige deler og til veidekket.		X	X
6.2.2. Feste	Visuell kontroll	a) Karosseri eller førerhus ikke tilstrekkelig festet. Stabiliteten påvirket.		X	X
		b) Karosseri/førerhus tydeligvis ikke plassert rett på understellet.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		<p>c) Karosseri/førerhus ikke tilstrekkelig festet på understell eller tverrbjelker og dersom symmetrisk.</p> <p>Karosseri/førerhus ikke tilstrekkelig festet på understell eller tverrbjelker i en slik grad at trafikksikkerheten er satt i svært alvorlig fare.</p>		X	X
		<p>d) Kraftig korrosjon ved festepunkter på selvbærende karosserier.</p> <p>Stabiliteten forringet.</p>		X	X
6.2.3. Dører og dørlåser	Visuell kontroll	<p>a) Dør åpnes eller stenges ikke ordentlig.</p>		X	
		<p>b) Dør kan forventes å åpne seg ved en feiltakelse eller vil ikke forbli lukket (skyvedør).</p> <p>Dør kan forventes å åpne seg ved en feiltakelse eller vil ikke forbli lukket (hengslet dør).</p>		X	X
		<p>c) Dører, hengsler, låser eller stolper er slitt.</p> <p>Dører, hengsler, låser eller stolper mangler eller er løse.</p>	X	X	
6.2.4. Gulv	Visuell kontroll	<p>Gulv ikke tilstrekkelig festet eller kraftig slitt.</p> <p>Utilstrekkelig stabilitet.</p>		X	X

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

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

## 7. ANNET UTSTYR

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

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		b) Systemet angir svikt via kjøretøyets elektroniske grensesnitt.		X	
7.1.4. Bilbeltestrammere	Visuell kontroll og/eller bruk av elektronisk grensesnitt.	a) Beltestrammer mangler tydeligvis eller passer ikke til kjøretøyet.		X	
		b) Systemet angir svikt via kjøretøyets elektroniske grensesnitt.		X	
7.1.5. Kollisjonspute	Visuell kontroll og/eller bruk av elektronisk grensesnitt.	a) Kollisjonspute mangler tydeligvis eller passer ikke til kjøretøyet.		X	
		b) Systemet angir svikt via kjøretøyets elektroniske grensesnitt.		X	
		c) Kollisjonspute virker tydeligvis ikke.		X	
7.1.6. SRS-systemer	Visuell kontroll av MIL og/eller bruk av elektronisk grensesnitt.	a) Feilindikatoren for SRS gir signal om feil i systemet.		X	
		b) Systemet angir svikt via kjøretøyets elektroniske grensesnitt.		X	
7.2. Brannsløkkingsapparat (X) <sup>(2)</sup>	Visuell kontroll	a) Mangler.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		b) Ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> . Dersom det kreves (f.eks. taxi, busser, turvogner osv.).	X	X	
7.3. Låser og tyverisikringsinnretning	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Innretning forhindrer ikke at kjøretøyet kan kjøres.	X		
		b) Defekt. Låser eller sperrer ved en feiltakelse.		X	X
7.4. Varseltrekant (dersom en slik kreves) (X) <sup>(2)</sup>	Visuell kontroll	a) Mangler eller er mangelfull.	X		
		b) Ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .	X		
7.5. Førstehjelpsskrin (dersom det kreves) (X) <sup>(2)</sup>	Visuell kontroll	Mangler, er mangelfullt eller ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .	X		
7.6. Stoppeklosser (kiler) (dersom det kreves) (X) <sup>(2)</sup>	Visuell kontroll	Mangler eller ikke i god stand; utilstrekkelig stabilitet eller dimensjon.		X	
7.7. Signalhorn	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Virker ikke ordentlig. Virker ikke i det hele tatt.	X	X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		b) Betjeningsinnretning ikke tilstrekkelig festet.	X		
		c) Ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> . Lyden kan forveksles med varselssirener.	X	X	
7.8. Hastighetsmåler	Visuell kontroll eller kontroll av virkemåte ved prøving på vei eller elektronisk.	a) Ikke montert i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> . Mangler (dersom slik kreves).	X	X	
		b) Virkemåten forringet. Virker ikke i det hele tatt.	X	X	
		c) Har ikke tilstrekkelig belysning. Har ikke belysning.	X	X	
7.9. Fartsskriver (dersom en slik er montert/kreves)	Visuell kontroll	a) Ikke montert i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> .		X	
		b) Virker ikke.		X	
		c) Plombering defekt eller mangler.		X	

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

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		b) Virker tydeligvis ikke.		X	
7.12. Elektronisk stabilitetskontroll (ESC) dersom det er montert/kreves (X) <sup>(2)</sup>	Visuell kontroll og/eller bruk av elektronisk grensesnitt.	a) Hjulhastighetsfølere mangler eller er skadet.		X	
		b) Ledninger er skadet.		X	
		c) Andre komponenter mangler eller er skadet.		X	
		d) Bryter skadet eller virker ikke riktig.		X	
		e) Feilindikatoren for ESC gir signal om feil i systemet.		X	
		f) Systemet angir svikt via kjøretøyets elektroniske grensesnitt.		X	
8. FORSTYRRELSER					
8.1. Støy					
8.1.1. Støydempingsanlegg (+ E)	Subjektiv vurdering (med mindre kontrolløren anser at støynivået kan være for høyt, og det i så fall kan foretas en måling av støyen fra et stillestående kjøretøy ved hjelp av en støynivåmåler).	a) Støynivået er høyere enn det som er tillatt i henhold til kravene <sup>(1)</sup> .		X	
		b) Deler av støydempingsanlegget er løst, skadet, feil montert, mangler eller er åpenbart blitt endret på en måte som kan ha en negativ innvirkning på støynivået.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		Meget alvorlig risiko for å falle av.			X

## 8.2. Eksosutslipp

## 8.2.1. Utslipp fra motorer med elektrisk tenning

8.2.1.1. Kontrollutstyr for eksosutslipp	Visuell kontroll	a) Utslippskontrollutstyr montert av produsenten mangler, er endret eller åpenbart defekt.		X	
		b) Lekkasje som kan påvirke utslippsmålingene.		X	
		c) MIL følger ikke riktig sekvens.		X	
8.2.1.2. Gassutslipp (E)	<p>— For kjøretøyer opp til utslippsklasse Euro 5 og Euro V<sup>7</sup>: måling ved hjelp av en eksosanalysator i samsvar med kravene<sup>(1)</sup> eller OBD-avlesning. Kontrollen av utslipp fra eksosrøret skal være standardmetoden for vurdering av eksosutslipp. På grunnlag av en likeverdighetsvurdering, og idet det tas hensyn til det relevante typegodkjenningsregelverket, kan medlemsstatene tillate bruk av OBD i samsvar med produsentens anbefalinger og andre krav.</p> <p>— For kjøretøyer fra utslippsklasse Euro 6 og Euro VI<sup>8</sup>: måling ved hjelp av en eksosanalysator i samsvar</p>	a) Gassutslippene overstiger enten nivåene som er angitt av produsenten,		X	
		b) eller, dersom disse opplysningene ikke finnes, CO-utslippene overstiger følgende verdier: i) for kjøretøyer som ikke har et avansert utslippskontrollsystem, — 4,5 %, eller — 3,5 %  i henhold til datoen for første gangs registrering eller bruk angitt i kravene <sup>(1)</sup> .		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
	<p>med kravene<sup>(1)</sup> eller OBD-avlesning i samsvar med produsentens anbefalinger og andre krav<sup>(1)</sup>.</p> <p>Målinger gjelder ikke for totaktsmotorer.</p> <p>Alternativt kan målinger utføres med fjernmålingsutstyr og bekreftes ved standardkontrollmetoder.</p>	<p>ii) for kjøretøyer som har et avansert utslippskontrollsystem, med motoren på tomgang:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— 0,5 %,</li> <li>— ved forhøyet tomgang: 0,3 %,</li> </ul> <p>eller</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— ved tomgang: 0,3 %<sup>9</sup></li> <li>— ved forhøyet tomgang: 0,2 %,</li> </ul> <p>i henhold til datoen for første gangs registrering eller bruk angitt i kravene<sup>(1)</sup>.</p>			
		c) Lambda-koeffisienten ligger utenfor området $1 \pm 0,03$ eller er ikke i samsvar med produsentens spesifikasjoner.		X	
		d) OBD-avlesning tyder på en alvorlig feil.		X	
		e) Fjernmåling viser alvorlige uregelmessigheter.		X	
8.2.2. Utslipp fra motorer med kompresjonstenning					
8.2.2.1. Kontrollutstyr for eksosutslipp	Visuell kontroll	a) Utslippskontrollutstyr montert av produsenten mangler, er		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		endret eller åpenbart defekt.			
		b) lekkasjer som kan påvirke utslippsmålingene.		X	
		c) MIL følger ikke riktig sekvens.		X	
		d) Ikke nok reagens, dersom det er relevant.		X	
8.2.2.2. Opositet  Kjøretøyer registrert eller tatt i bruk før 1. januar 1980, er unntatt fra dette kravet.	<p>— For kjøretøyer opp til utslippsklasse Euro 5 og Euro V<sup>10</sup>:</p> <p>Måling av røykthet ved fri akselerasjon (ingen belastning fra tomgang opp til avreguleringsturtall) i frigir med clutchen tilkople, eller OBD-avlesning. Kontrollen av utslipp fra eksosrøret skal være standardmetoden for vurdering av eksosutslipp. På grunnlag av en likeverdighetsvurdering kan medlemsstatene tillate bruk av OBD i samsvar med produsentens anbefalinger og andre krav.</p> <p>— For kjøretøyer fra utslippsklasse Euro 6 og Euro VI<sup>11</sup>:</p>	<p>a) For kjøretøyer som er registrert eller tatt i bruk første gang etter den datoen som er angitt i kravene<sup>(1)</sup>:</p> <p>Opositeten overstiger nivået angitt på produsentmerket på kjøretøyet.</p>		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
	Måling av røyktetthet ved fri akselerasjon (ingen belastning fra tomgang opp til avreguleringsturtall) i frigrir med clutchen tilkople, eller OBD-avlesning i samsvar med produsentens anbefalinger og andre krav <sup>(1)</sup> .				
	Forkondisjonering av kjøretøyet  1. Kjøretøyer kan kontrolleres uten forkondisjonering selv om det av sikkerhetsmessige årsaker bør påses at motoren er varm og i tilfredsstillende stand.	b) Dersom disse opplysningene ikke er tilgjengelige, eller kravene <sup>(1)</sup> ikke tillater bruk av referanseverdier: — for sugemotorer: 2,5 m <sup>-1</sup> ,  — for turboladede motorer: 3,0 m <sup>-1</sup> ,  eller, for kjøretøyer som er angitt i kravene <sup>(1)</sup> , eller som er registrert eller tatt i bruk første gang etter den datoen som er angitt i kravene <sup>(1)</sup> :  1,5 m <sup>-112</sup>  eller  0,7 m <sup>-113</sup>		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
	<p>2. Krav til forkondisjonering:</p> <p>i) Motoren skal være varm: det vil si at temperaturen på motoroljen målt med en sonde i røret for oljepeilepinne skal være minst 80 °C eller tilsvare normal driftstemperatur dersom den er lavere, eller motorblokkens temperatur målt ved nivået av infrarød stråling, skal holde minst samme temperatur. Dersom det er umulig å foreta denne målingen på grunn av kjøretøyets konstruksjon, kan motorens normale driftstemperatur oppnås på en annen måte, f.eks. ved at motorventilatoren settes i gang.</p> <p>ii) Eksosanlegget skal utluftes ved minst tre sykluser med fri akselerasjon eller ved en tilsvarende framgangsmåte.</p>			X	
	<p>Prøvmingsmetode:</p> <p>1. Motoren og eventuell turbolader skal gå på tomgang før hver syklus med fri akselerasjon påbegynnes. For tunge dieseldrevne kjøretøyer betyr dette minst ti sekunder etter at gasspedalen er sluppet.</p>	c) Fjernmåling viser alvorlige uregelmessigheter.		X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
	<p>2. Hver syklus med fri akselerasjon påbegynnes ved at gasspedalen hurtig (dvs. på under ett sekund) og i én bevegelse, uten å være for brå, trykkes helt inn for å oppnå maksimal innsprøyting fra innsprøytingspumpen.</p> <p>3. Ved hver syklus med fri akselerasjon skal motoren for gasspedalen slippes nå avreguleringsturtallet eller, for kjøretøyer med automatisk gir, hastigheten angitt av produsenten eller, dersom disse opplysningene ikke er tilgjengelige, to tredeler av avreguleringsturtallet. Dette kan for eksempel kontrolleres ved at motorturtallet overvåkes eller ved at det får gå tilstrekkelig tid fra gasspedalen trykkes inn til den slippes, det vil si minst to sekunder for kjøretøyer i gruppe M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> og N<sub>3</sub>.</p> <p>4. Kjøretøyer skal nektes godkjenning bare dersom det aritmetiske gjennomsnittet av minst de tre siste syklusene med fri akselerasjon overskrider grenseverdien. Dette gjennomsnittet kan beregnes ved at det ses bort fra verdier som avviker sterkt fra det målte gjennomsnittet, eller oppnås ved en annen statistisk beregning som tar hensyn til de målte verdiens spredning. Medlemsstatene kan begrense antall prøvingscykluser.</p>				

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
	<p>5. For å unngå unødige prøvinger kan medlemsstatene nekte godkjenning av kjøretøyer der de målte verdiene etter mindre enn tre sykluser med fri akselerasjon eller etter syklusene med utlufting, ligger betydelig over grenseverdiene. På samme måte kan medlemsstatene for å unngå unødige prøvinger, godkjenne kjøretøyer der de målte verdiene etter mindre enn tre sykluser med fri akselerasjon eller etter syklusene med utlufting, ligger betydelig under grenseverdiene.</p> <p>Alternativt kan målinger utføres med fjernmålingsutstyr og bekrefte ved standardkontrollmetoder.</p>				

## 8.4. Andre punkter knyttet til miljøet

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

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

## 9.1. Dører

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
9.1.1. Inngangs- og utgangsdører	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Virker ikke.		X	
		b) Forringet tilstand. Vil sannsynligvis forårsake skade.	X	X	
		c) Defekt nødbetjening.		X	
		d) Fjernkontroll av dører eller varslingsinnretninger defekte.		X	
9.1.2. Nødutganger	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte (dersom det er relevant).	a) Virker ikke.		X	
		b) Nødutgangsskilter er uleselige.  Nødutgangsskilter mangler.	X	X	
		c) Hammer til å knuse ruter mangler.	X		
		d) Adgang sperret.		X	
9.2. Avduggings- og avisingsanlegg (X) <sup>(2)</sup>	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Virker ikke riktig.	X		

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		Påvirker sikker drift av kjøretøyet.		X	
		b) Utslipp av giftige gasser eller eksos i førerhuset eller kupeen. Helsefare for personer om bord.		X	X
		c) Defekt avisingsanlegg (dersom det er obligatorisk).		X	
9.3. Ventilasjons- og varmeanlegg (X) <sup>(2)</sup>	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Virker ikke. Helsefare for personer om bord.	X	X	
		b) Utslipp av giftige gasser eller eksos i førerhuset eller kupeen. Helsefare for personer om bord.		X	X
9.4. Seter					
9.4.1. Passasjerseater (herunder seter for medfølgende personale og barnesikringsutstyr dersom det er relevant)	Visuell kontroll	Klappseater (dersom det er tillatt) virker ikke automatisk. Sperrer en nødutgang.	X	X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
9.4.2. Førersete (tilleggskrav)	Visuell kontroll	a) Defekt spesialutstyr som for eksempel solskjerm. Synsfeltet forringet.	X	X	
		b) Vern av føreren utilstrekkelig. Vil sannsynligvis forårsake skade.	X	X	
9.5. Innvendig belysning og GPS-utstyr (X) <sup>(2)</sup>	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Innretning defekt. Virker ikke i det hele tatt.	X	X	
9.6. Ganger, arealer for stående passasjerer	Visuell kontroll	a) Gulv utilstrekkelig festet. Stabiliteten påvirket.		X	X
		b) Defekte håndlister eller håndtak. Dårlig festet eller ubrukelige.	X	X	
9.7. Trapper og trinn	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte (dersom det er relevant).	a) Forringet tilstand.  Skadet.	X	X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		Stabiliteten påvirket.			X
		b) Foldbare stigtrinn virker ikke riktig.		X	
9.8. Anlegg for kommunikasjon med passasjerer (X) <sup>(2)</sup>	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Defekt anlegg. Virker ikke i det hele tatt.	X	X	
9.9. Meldinger (X) <sup>(2)</sup>	Visuell kontroll	a) Manglende, uriktig eller uleselig melding. Uriktige opplysninger.	X	X	
9.10. Krav som gjelder transport av barn (X) <sup>(2)</sup>					
9.10.1. Dører	Visuell kontroll	Beskyttelse av dører ikke i samsvar med kravene <sup>(1)</sup> til denne formen for transport.		X	
9.10.2. Signalutstyr og spesialutstyr	Visuell kontroll	Signalutstyr og spesialutstyr mangler.	X		
9.11. Krav til transport av bevegelseshemmede personer (X) <sup>(2)</sup>					

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
9.11.1. Dører, ramper og heiser	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Virker ikke. Sikker drift påvirket.	X	X	
		b) Forringet tilstand. Stabiliteten påvirket; vil sannsynligvis forårsake skade.	X	X	
		c) Defekt(e) betjeningsinnretning(er). Sikker drift påvirket.	X	X	
		d) Defekt(e) varslingsinnretning(er). Virker ikke i det hele tatt.	X	X	
9.11.2. Sikringsutstyr for rullestol	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte, dersom hensiktsmessig.	a) Virker ikke. Sikker drift påvirket.	X	X	
		b) Forringet tilstand. Stabiliteten påvirket; vil sannsynligvis forårsake skade.	X	X	
		c) Defekt(e) betjeningsinnretning(er). Sikker drift påvirket.	X	X	

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
9.11.3. Signalutstyr og spesialutstyr	Visuell kontroll	Signalutstyr og spesialutstyr mangler.		X	

- (<sup>1</sup>) Bremssevirkningen i prosent beregnes ved å dividere den samlede bremssevirkningen som oppnås når bremsen aktiveres, med kjøretøyets vekt, eller når det gjelder en semitrailer, summen av akseltrykkene, og deretter multiplisere resultatet med 100.
- (<sup>2</sup>) Kjøretøygruppene som ikke omfattes av dette direktivs virkeområde, tas med til orientering.
- (<sup>3</sup>) 48 % for kjøretøyer som ikke er utstyrt med ABS, eller som er typegodkjent før 1. oktober 1991.
- (<sup>4</sup>) 45 % for kjøretøyer som er registrert etter 1988, eller fra den datoen som er angitt i kravene, dersom denne datoen inntreffer senere.
- (<sup>5</sup>) 43 % for semitrailere og slepvogner som er registrert etter 1988, eller fra den datoen som er angitt i kravene, dersom denne datoen inntreffer senere.
- (<sup>6</sup>) 2,2 m/s<sup>2</sup> for kjøretøyer i gruppe N1, N2 og N3s.
- (<sup>7</sup>) Typegodkjent i samsvar med direktiv 70/220/EØF, forordning (EF) nr. 715/2007, vedlegg I tabell 1 (Euro 5), direktiv 88/77/EØF og direktiv 2005/55/EF.
- (<sup>8</sup>) Typegodkjent i samsvar med forordning (EF) nr. 715/2007, vedlegg I tabell 2 (Euro 6) og forordning (EF) nr. 595/2009 (Euro VI).
- (<sup>9</sup>) Typegodkjent i samsvar med forordning (EF) nr. 715/2007, vedlegg I tabell 2 (Euro 6) og forordning (EF) nr. 595/2009 (Euro VI).
- (<sup>10</sup>) Typegodkjent i samsvar med grenseverdiene i rad B avsnitt 5.3.1.4 i vedlegg I til direktiv 70/220/EØF; rad B1, B2 eller C avsnitt 6.2.1 i vedlegg I til direktiv 88/77/EØF, eller registrert eller tatt i bruk første gang etter 1. juli 2008.

MERKNADER:

- (<sup>1</sup>) «Kravene» er fastsatt ved typegodkjenning på datoen for godkjenning, første gangs registrering eller ibruktaking samt ved ettermonteringsforpliktelser eller ved nasjonal lovgivning i registreringsstaten. Disse årsakene til feil gjelder bare dersom det er kontrollert at kravene er oppfylt.
- (<sup>2</sup>) (X) angir punkter som gjelder kjøretøyets tilstand og dets egnethet til bruk på vei, men som ikke anses som vesentlige ved teknisk kontroll.
- (<sup>3</sup>) Med usikre endringer menes endringer som er ugunstige for kjøretøyets trafikksikkerhet, eller som har uforholdsmessig negative miljøvirkninger.
- E Det kreves utstyr for kontroll av dette utstyret.

## VEDLEGG III

## I. Prinsipper for sikring av last

1. Lasten skal være sikret slik at den tåler følgende krefter som oppstår ved akselerasjon/retardasjon av kjøretøyet:
  - i kjøreretningen: 0,8 ganger lastens vekt, og
  - sideveis: 0,5 ganger lastens vekt, og
  - mot kjøreretningen: 0,5 ganger lastens vekt,
  - og skal generelt hindre at lasten heller eller velter.
2. Fordelingen av last skal ta hensyn til største tillatte akseltrykk samt de nødvendige minste akseltrykkene innenfor grensene for kjøretøyets største tillatte masse, i samsvar med lovbestemmelsene om kjøretøyers vekt og dimensjoner.
3. Ved sikring av last skal det tas hensyn til de gjeldende kravene vedrørende styrken på visse kjøretøykomponenter, for eksempel framkarm, sidekarm, bakkarm, støtter og surringspunkter, dersom disse komponentene brukes til sikring av last.
4. Til sikring av last kan én eller flere av følgende sikringsmetoder brukes:
  - låsing,
  - blokkering (lokalt/generelt),
  - direkte surring,
  - surring over toppen.
5. Gjeldende standarder:

Standard	Emne
— EN 12195-1	Beregning av surringskrefter
— EN 12640	Surringspunkter
— EN 12642	Styrken til vognkassestruktur
— EN 12195-2	Sikringsutstyr laget av kunstfiber
— EN 12195-3	Surringkjettinger
— EN 12195-4	Ståltausurring
— ISO 1161, ISO 1496	ISO-container

— EN 283	Vekselflak
— EN 12641	Presenninger
— EUMOS 40511	Stolper — Støtter
— EUMOS 40509	Transportemballasje

## II. Kontroll av sikring av last

### 1. Klassifisering av mangler

Mangler skal klassifiseres i én av følgende grupper:

- Liten mangel: en liten mangel foreligger når lasten er riktig sikret, men det kan være hensiktsmessig å gi råd om sikkerhet.
- Stor mangel: en stor mangel foreligger når lasten ikke er tilstrekkelig sikret og det kan være mulighet for at lasten eller deler av den forskyves eller velter.
- Farlig mangel: en farlig mangel foreligger når trafikksikkerheten settes direkte i fare på grunn av at lasten eller deler av den kan falle av, eller ved en fare som oppstår direkte på grunn av lasten, eller ved en umiddelbar fare for personer.

Dersom det foreligger flere mangler, klassifiseres transporten i den høyeste mangelgruppen. Dersom transporten har flere mangler og de kombinerte virkningene ventes å føre til at manglene forsterker hverandre, skal transporten klassifiseres i neste høyere mangelgruppe.

### 2. Kontrollmetoder

Kontrollmetoden er en visuell vurdering av at det er benyttet hensiktsmessige tiltak i tilstrekkelig grad for å sikre lasten, og/eller av en måling av strekkrefter, beregning av sikringens effektivitet og kontroll av sertifikater, dersom det er relevant.

### 3. Vurdering av mangler

I tabell 1 angis reglene som kan anvendes under en kontroll av sikring av last for å fastslå hvorvidt transporten foregår på akseptable vilkår.

Kategoriseringen av manglene skal i hvert enkelt tilfelle bestemmes på grunnlag av klassifiseringen angitt i avsnitt 1 i dette kapittel.

Verdiene angitt i tabell 1, er retningsgivende og bør ses som en veiledning for å bestemme hvilken gruppe en gitt mangel tilhører, i lys av de spesifikke forholdene — avhengig særlig av lastens art og kontrollørens skjønn.

Når det gjelder en transport som hører inn under virkeområdet til rådsdirektiv 95/50/EF<sup>14</sup>, kan mer spesifikke krav få anvendelse.

*Tabell 1*

<sup>14</sup> Rådsdirektiv 95/50/EF av 6. oktober 1995 om ensartede framgangsmåter ved kontroll av veitransport av farlig gods (EFT L 249 av 17.10.1995, s. 35).

Punkt	Mangler	Mangelvurdering		
		Liten	Stor	Farlig
A	Transportemballasjen gjør det ikke mulig å sikre lasten ordentlig.	Etter kontrollørens skjønn.		
B	En eller flere lastenheter er ikke riktig plassert.	Etter kontrollørens skjønn.		
C	Kjøretøyet er ikke egnet for den lastede lasten (annen mangel enn oppført under punkt 10).	Etter kontrollørens skjønn.		
D	Tydelige mangler ved kjøretøyets overbygning (annen mangel enn oppført under punkt 10).	Etter kontrollørens skjønn.		
10	Kjøretøyets egnethet			
10.1.	Framvegg (dersom den brukes til sikring av last)			
10.1.1.	Rustskader eller deformasjoner som svekker deler Sprekke i del som kan utgjøre en risiko for lasterommets funksjon		x	x
10.1.2.	Utilstrekkelig styrke (sertifikat eller etikett, dersom det er relevant) Utilstrekkelig høyde i forhold til den lasten som fraktes		x	x
10.2.	Sidevegger (dersom de brukes til sikring av last)			
10.2.1.	Rustskader eller deformasjoner som svekker deler, hengsler eller låser ikke i god nok stand Del sprukket; hengsler eller låser mangler eller fungerer ikke		x	x
10.2.2.	For svak laststøtte (sertifikat eller etikett, dersom det er relevant) Utilstrekkelig høyde i forhold til den lasten som fraktes		x	x

Punkt	Mangler	Mangelvurdering		
		Liten	Stor	Farlig
10.2.3.	Bord i sidevegg ikke i god nok stand Del sprukket		x	x
10.3.	Bakvegg (dersom den brukes til sikring av last)			
10.3.1.	Rustskader eller deformasjoner som svekker deler, hengsler eller låser ikke i god nok stand Del sprukket; hengsler eller låser mangler eller fungerer ikke		x	x
10.3.2.	Utilstrekkelig styrke (sertifikat eller etikett, dersom det er relevant) Utilstrekkelig høyde i forhold til den lasten som fraktes		x	x
10.4.	Støtter (dersom de brukes til sikring av last)			
10.4.1.	Rustskader eller deformasjoner som svekker deler, eller for dårlig festing til kjøretøyet Del sprukket; festing til kjøretøyet ustabil		x	x
10.4.2.	Utilstrekkelig styrke eller konstruksjon Utilstrekkelig høyde i forhold til den lasten som fraktes		x	x
10.5.	Surringspunkter (dersom de brukes til sikring av last)			
10.5.1.	Utilstrekkelig stand eller konstruksjon Ikke i stand til å tåle påkrevde surringskrefter		x	x
10.5.2.	Utilstrekkelig antall Utilstrekkelig antall til å tåle påkrevde surringskrefter		x	x
10.6.	Påkrevde særlige innretninger (dersom de brukes til sikring av last)			

Punkt	Mangler	Mangelvurdering		
		Liten	Stor	Farlig
10.6.1.	Utilstrekkelig stand eller skadet Del sprukket; ikke i stand til å tåle fastholdingskreftene		x	x
10.6.2.	Ikke egnet for den lasten som fraktes Mangler		x	x
10.7.	Gulv (dersom det brukes til sikring av last)			
10.7.1.	Utilstrekkelig stand eller skadet Del sprukket; ikke i stand til å bære lasten		x	x
10.7.2.	Utilstrekkelig belastningsklasse Ikke i stand til å bære lasten		x	x
20.	Sikringsmetoder			
20.1.	Låsing, blokkering og direkte surring			
20.1.1.	Direkte festing av lasten (blokkering)			
20.1.1.1.	For stor avstand framover til framvegg, dersom den brukes til direkte sikring av last Mer enn 15 cm og fare for gjennomtrenging av vegg		x	x
20.1.1.2.	For stor sideveis avstand til sidevegg, dersom den brukes til direkte sikring av last Mer enn 15 cm og fare for gjennomtrenging av vegg		x	x
20.1.1.3.	For stor avstand bakover til bakvegg, dersom den brukes til direkte sikring av last Mer enn 15 cm og fare for gjennomtrenging av vegg		x	x

Punkt	Mangler	Mangelvurdering		
		Liten	Stor	Farlig
20.1.2.	Sikringsutstyr som surringsskinner, sperrebjelker, lekter og kiler foran, på sidene og bak			
20.1.2.1.	Feilaktig festing til kjøretøyet	x		
	Utilstrekkelig festing		x	
	Ikke i stand til å tåle fastholdingskreftene, løs			x
20.1.2.2.	Feilaktig sikring	x		
	Utilstrekkelig sikring		x	
	Helt uten virkning			x
20.1.2.3.	Sikringsutstyret er ikke tilstrekkelig egnet		x	
	Sikringsutstyret er helt uegnet			x
20.1.2.4.	Den valgte metoden for å sikre emballasjen er ikke optimal Den valgte metoden er helt utilstrekkelig		x	x
20.1.3.	Direkte sikring med nett og presenninger			
20.1.3.1.	Tilstanden til nett og presenninger (etikett mangler/skadet, men utstyret fortsatt i god stand)	x		
	Lastsikringsinnretninger er skadet		x	
	Lastsikringsinnretninger er alvorlig forringet og ikke lenger egnet til bruk			x
20.1.3.2.	Nett og presenninger er ikke sterke nok		x	

Punkt	Mangler	Mangelvurdering		
		Liten	Stor	Farlig
	Tåler mindre enn 2/3 av påkrevde fastholdingskrefter			x
20.1.3.3.	Nett og presenninger er ikke festet godt nok Festingen tåler mindre enn 2/3 av påkrevde fastholdingskrefter		x	x
20.1.3.4.	Nett og presenninger er ikke tilstrekkelig egnet til sikring av lasten Fullstendig uegnet		x	x
20.1.4.	Atskillelse og polstring av lasteenheter eller frirom			
20.1.4.1.	Atskillelles- og polstringsenheter er uegnet For store atskillelles- eller frirom		x	x
20.1.5.	Direkte surring (horisontal, tverrgående og diagonal surring samt kjedesurring og fjærbelastet surring)			
20.1.5.1.	Den påkrevde sikringsstyrken er utilstrekkelig Mindre enn 2/3 av påkrevd styrke		x	x
20.2.	Sikring med friksjonslås			
20.2.1.	Oppnå påkrevd sikringsstyrke			
20.2.1.1.	Den påkrevde sikringsstyrken er utilstrekkelig Mindre enn 2/3 av påkrevd styrke		x	x
20.3.	Lastsikringsinnretninger som er brukt			
20.3.1.	Lastsikringsinnretninger er utilstrekkelige Fullstendig uegnet innretning		x	x

Punkt	Mangler	Mangelvurdering		
		Liten	Stor	Farlig
20.3.2.	Etikett (f.eks. plate/tilhenger) mangler eller er skadet, men utstyret fortsatt i god stand	x		
	Etikett (f.eks. plate/tilhenger) mangler eller er skadet, men utstyret er betydelig forringet		x	
20.3.3.	Lastsikringsinnretninger er skadet		x	
	Lastsikringsinnretninger er alvorlig forringet og ikke lenger egnet til bruk			x
20.3.4.	Surringsvinsjer brukt feilaktig		x	
	Defekte surringsvinsjer			x
20.3.5.	Feil bruk av lastsikring (f.eks. manglende kantbeskyttelser)		x	
	Lastsikringsinnretninger er defekte (f.eks. knuter)			x
20.3.6.	Festing av lastsikringsinnretninger er uhensiktsmessig Mindre enn 2/3 av påkrevd styrke		x	x
20.4.	Tilleggsutstyr (f.eks. antisklimatter, kantbeskyttelse, kantskinner)			
20.4.1.	Det er brukt uegnet utstyr	x		
	Det er brukt feil eller defekt utstyr		x	
	Utstyret som er brukt, er helt uegnet			x
20.5.	Transport av bulklast, lett og løst materiale			
20.5.1.	Bulklast blåser av under transport med kjøretøyet på vei og forstyrrer sannsynligvis trafikken Utgjør en fare for trafikken		x	x

Punkt	Mangler	Mangelvurdering		
		Liten	Stor	Farlig
20.5.2.	Bulklast er ikke tilstrekkelig sikret Tap av last utgjør en fare for trafikken		x	x
20.5.3.	Tildekking av lett gods mangler Tap av last utgjør en fare for trafikken		x	x
20.6.	Transport av rundømmer			
20.6.1.	Transportmaterialet (tømmerstokker) er delvis løst			x
20.6.2.	Lasteenhetens sikringsstyrke er utilstrekkelig Mindre enn 2/3 av påkrevd styrke		x	x
30.	Lasten er helt usikret			x

*VEDLEGG IV*

**MØNSTER FOR RAPPORT FRA MER DETALJERT UTEKONTROLL MED EN LISTE OVER KONTROLLPUNKTER**

1. Sted for utekontroll .....
2. Dato .....
3. Klokkeslett.....
4. Kjøretøyets nasjonalitetsbokstav og registreringsnummer .....
5. Kjøretøyets understellsnummer (VIN).....
6. Kjøretøygruppe:
  - a) N<sub>2</sub><sup>(a)</sup> (3,5-12 t)
  - b) N<sub>2</sub><sup>(a)</sup> (over 12 t)
  - c) O<sub>3</sub><sup>(a)</sup> (3,5-12 t)
  - d) O<sub>4</sub><sup>(a)</sup> (over 10 t)

- e) M<sub>2</sub><sup>(a)</sup> (> 9 seter<sup>(b)</sup> opptil 5 t)
- e) M<sub>3</sub><sup>(a)</sup> (> 9 seter<sup>(b)</sup> over 5 t)
- g) T5
- h) Annen kjøretøygruppe:
- (gi nærmere opplysninger)

7. Kilometerstand på kontrolltidspunktet

8. Foretak som utfører transporten

- a) Navn og adresse.....  
 .....
- b) Nummer på fellesskapslisensen<sup>(c)</sup> (forordning (EF) nr. 1072/2009 og (EF) nr. 1073/2009) .....

9. Førerens navn .....

10. Liste over kontrollpunkter

	Kontrollert <sup>(d)</sup>	Ikke godkjent <sup>(e)</sup>
0) Identifikasjon <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1) Bremselanlegg <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2) Styring <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3) Sikt <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4) Belysningsutstyr og elektrisk anlegg <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5) Aksler, hjul, dekk, fjæring <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6) Understell og understellsutstyr <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7) Annet utstyr, herunder fartsskriver og hastighetsbegrenser <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8) Forstyrrelser, herunder utslipp og spill av drivstoff og/eller olje <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9) Tilleggskontroller for kjøretøyer i gruppe M <sub>2</sub> og M <sub>3</sub> <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10) Sikring av last <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Resultat av kontrollen:

- Godkjent
- Ikke godkjent
- Forbud mot eller begrensning av bruk av kjøretøyet, som har alvorlige mangler

12. Annet/merknader: .....

13. Myndighet/tjenestemann eller kontrollør som har utført kontrollen

Underskrift:

Vedkommende myndighet/tjenestemann eller kontrollør

Fører

.....

Merknader:

- (a) Kjøretøygruppe i samsvar med artikkel 2 i direktiv 2014/47/EU.
- (b) Antall seter, herunder førersetet (punkt S.1 i vognkortet).

- (c) Dersom det foreligger.
- (d) «Kontrollert» innebærer at minst ett eller flere av kontrollpunktene i denne gruppen, som oppført i vedlegg II eller III til direktiv 2014/47/EU, er kontrollert, og at det er funnet små eller ingen mangler.
- (e) Ikke godkjente punkter med store eller farlige mangler angitt på baksiden.
- (f) Kontrollmetoder og vurdering av mangler i samsvar med vedlegg II eller III til direktiv 2014/47/EU.

(baksiden)

0. <b>IDENTIFIKASJON AV KJØRETØYET</b>	1.1.17. Automatisk lastavhengig bremskraftregulator	2.2. Ratt, rattstamme og styre	4.4.2. Brytere
0.1. Kjennermerker	1.1.18. Dødgangsregulatorer og -indikatorer	2.2.1. Rattets tilstand	4.4.3. Samsvar med kravene
0.2. Kjøretøyets understellsnummer/serienummer	1.1.19. Mellomakslebremsanlegg (dersom montert eller påkrevd)	2.2.2. Rattstamme og styringsdempere	4.4.4. Blinkfrekvens
1. <b>BREMSEANLEGG</b>	1.1.20. Automatisk aktivering av tilhengerbrems	2.3. Dødgang	4.5. Lykter for tåkelys foran og bak
1.1. Mekanisk tilstand og virkemåte	1.1.21. Hele bremsanlegget	2.4. Hjulinnstilling	4.5.1. Tilstand og virkemåte
1.1.1 Driftsbremens pedalakse	1.1.22. Kontrollforbindelser	2.5. Svingskive på tilhengerens styrende aksel	4.5.2. Innstilling
1.1.2. Pedalens tilstand og bremspedalens vandring	1.1.23. Påløpsbrems	2.6. Elektronisk servostyring (EPS)	4.5.3. Brytere
1.1.3. Vakuumpumpe eller kompressor og beholder	1.2. Driftsbremens bremseevne og bremsevirkning	3. <b>SIKT</b>	4.5.4. Samsvar med kravene
1.1.4. Varselsignal for utilstrekkelig trykk, manometer	1.2.1. Bremseevne	3.1. Synsfelt	4.6. Lykter for ryggelys
1.1.5. Håndbetjent bremseventil	1.2.2. Bremsevirkning	3.2. Vinduenes tilstand	4.6.1. Tilstand og virkemåte
1.1.6. Parkeringsbrems, betjeningsarm, låseinretning for parkeringsbrems, elektronisk parkeringsbrems	1.3. Nødbremens bremseevne og bremsevirkning	3.3. Speil	4.6.2. Samsvar med kravene
1.1.7. Bremseventiler (fotventiler, avlastningsventiler, regulatorer)	1.3.1. Bremseevne	3.4. Vindusviskere	4.6.3. Brytere
1.1.8. Koplinger på tilhengerbrems (elektriske og pneumatisk)	1.3.2. Bremsevirkning	3.5. Vindusspyler	4.6.4. Samsvar med kravene
	1.4. Parkeringsbremens bremseevne og bremsevirkning	3.6. Avduggingsanlegg	4.7. Lykt for kjennermerke bak
	1.4.1. Bremseevne	4. <b>LYKTER, REFLEKSINNRETNINGER OG ELEKTRISK UTSTYR</b>	4.7.1. Tilstand og virkemåte
	1.4.2. Bremsevirkning	4.1. Frontlykter	4.7.2. Samsvar med kravene
	1.5. Mellomakslebremsanleggets bremseevne	4.1.1. Tilstand og virkemåte	4.8. Refleksinnretninger, synlighetsmerking og kjennermerker bak
	1.6. Blokkeringsfrie brems	4.1.2. Innstilling	4.8.1. Tilstand
		4.1.3. Brytere	4.8.2. Samsvar med kravene
		4.1.4. Samsvar med kravene	4.9. Obligatoriske kontrollinnretninger for belysningsutstyr
		4.1.5. Nivelleringsinnretning	
		4.1.6. Frontlyktens rengjøringsinnretning	
		4.2. Lykter for markeringslys foran og bak, lykter for sidemarkeringslys, lykter for toppmarkeringslys og lykter for kjørellys	

1.1.9. Akkumulator, trykkluftbeholder	1.7. Elektronisk bremseanlegg (EBS)	4.2.1. Tilstand og virkemåte	
1.1.10. Bremskraftforsterker, hovedsylindrer (hydrauliske anlegg)	1.8. Bremsvæske	4.2.2. Brytere	
1.1.11. Bremsesor	<b>2. STYRING</b>	4.2.3. Samsvar med kravene	4.9.1. Tilstand og virkemåte
1.1.12. Bremseslanger	2.1. Mekanisk tilstand	4.3. Lykter for stopplys	4.9.2. Samsvar med kravene
1.1.13. Bremsbelegg og bremseskiver	2.1.1. Styringens tilstand	4.3.1. Tilstand og virkemåte	4.10. Elektriske forbindelser mellom trekkvogn og tilhenger eller semitrailer
1.1.14. Bremsetromler, bremseskiver	2.1.2. Snekkehusets feste	4.3.2. Brytere	4.11. Elektrisk ledningsnett
1.1.15. Bremseskabler, stenger, armer, forbindelsesledd	2.1.3. Overføringsinnretningens tilstand	4.3.3. Samsvar med kravene	4.12. Ikke-obligatoriske lykter og refleksinnretninger
1.1.16. Bremsesyndrer (herunder fjærbremser og hydrauliske syndrer)	2.1.4. Overføringsinnretningens virkemåte	4.4. Lykter for retningslys og lykter for nødsignallys	4.13. Batteri
	2.1.5. Servostyring	4.4.1. Tilstand og virkemåte	
<b>5. AKSLER, HJUL, DEKK OG FJÆRING</b>	6.1.7. Kraftoverføring	7.5. Førstehjelpsskrin	9.1. Dører
5.1. Aksler	6.1.8. Motoroppheng	7.6. Stoppekloss(er) til hjul	9.1.1. Inngangs- og utgangsdører
5.1.1. Aksler	6.1.9. Motorytelse	7.7. Signalhorn	9.1.2. Nødutganger
5.1.2. Akseltapper	6.2. Førerhus og karosseri	7.8. Hastighetsmåler	9.2. Avduggings- og avisingsanlegg
5.1.3. Hjullager	6.2.1. Tilstand	7.9. Fartsskriver	9.3. Ventilasjons- og varmeanlegg
5.2. Hjul og dekk	6.2.2. Feste	7.10. Hastighetsbegrenser	9.4. Seter
5.2.1. Hjulnav	6.2.3. Dører og dørlåser	7.11. Kilometer teller	9.4.1. Passasjer seter
5.2.2. Hjul	6.2.4. Gulv	7.12. Elektronisk stabilitetskontroll (ESC)	9.4.2. Førersete
5.2.3. Dekk	6.2.5. Førersete	<b>8. FORSTYRRELSER</b>	9.5. Innvendig belysning og GPS-utstyr
5.3. Fjæringssystem	6.2.6. Andre seter	8.1. Støydempingsanlegg	9.6. Ganger, arealer for stående passasjerer
5.3.1. Fjærer og stabilisator	6.2.7. Betjeningsinnretninger	8.2. Eksosutslipp	9.7. Trapper og trinn
5.3.2. Støtdempere	6.2.8. Stigtrinn	8.2.1. Utslipp fra motorer med elektrisk tenning	9.8. Anlegg for kommunikasjon med passasjerer
5.3.3. Kardangrør, radiusarmer, fremre og bakre bærearmer	6.2.9. Andre innvendige og utvendige innretninger og utstyr	8.2.1.1. Kontrollutstyr for eksosutslipp	9.10. Krav som gjelder transport av barn
5.3.4. Avfjæringsledd	6.2.10. Skvettskjermer (vinger), avskjermingsinnretninger	8.2.1.2. Gassutslipp	9.10.1. Dører
5.3.5. Luftfjæring	<b>7. ANNET UTSTYR</b>	8.2.2. Utslipp fra motorer med kompresjonstenning	9.10.2. Signalutstyr og spesialutstyr
<b>6. UNDERSTELL OG UNDERSTELLSUTSTYR</b>	7.1. Sikkerhetsbelter/spenner og sikringsutstyr	8.2.2.1. Kontrollutstyr for eksosutslipp	9.11. Krav til transport av bevegelsehemmede
6.1. Understell eller ramme og utstyr	7.1.1. Sikker montering av sikkerhetsbelter/spenner		

6.1.1. Alminnelig tilstand	7.1.2. Sikkerhetsbelters/spenners tilstand	8.2.2.2. Opasitet	personer
6.1.2. Eksosrør og lyddempere	7.1.3. Kraftbegrenser for sikkerhetsbelte	8.4. Andre punkter knyttet til miljøet	9.11.1. Dører, ramper og heiser
6.1.3. Drivstofftank og rør (herunder drivstofftank til oppvarming og rør)	7.1.4. Bilbeltestrammere	8.4.1. Væskelekkasjer	9.11.2. Sikringsutstyr for rullestol
6.1.4. Støtfangere, sidevern og underkjøringshinder bak	7.1.5. Kollisjonspute	9.	9.11.3. Signalutstyr og spesialutstyr
6.1.5. Reservehjulsholder	7.1.6. SRS-systemer	<b>TILLEGGSKONTROLLER AV KJØRETØYER FOR PERSONTRANSPORT I GRUPPE M<sub>2</sub> OG M<sub>3</sub></b>	
6.1.6. Mekanisk kopling og slepeinnretning	7.2. Brannslukkingsapparat		
	7.3. Låser og tyverisikringsinnretning		
	7.4. Varseltrekant		

UOFFISIELL OVERSETTELSE

*VEDLEGG V***STANDARDKJEMA FOR RAPPORTERING TIL KOMMISJONEN**

Standardkjemaet skal utarbeides i et format som kan behandles og oversendes elektronisk ved hjelp av standard kontorprogramvare.

Hver medlemsstat skal utarbeide:

- én oversiktstabell, og
- for hver registreringsstat for kjøretøyer som har gjennomgått en mer detaljert kontroll, en separat detaljert tabell med opplysninger om kontrollerte og påviste mangler for hver kjøretøygruppe.

UOFFISIELL OVERSETTELSE











Kjøretøygruppe:	N <sub>2</sub>		N <sub>3</sub>		M <sub>2</sub>		M <sub>3</sub>		O <sub>3</sub>		O <sub>4</sub>		T5		Andre grupper (valgfritt)		I alt	
	Antall kontrollerte kjøretøyer	Antall ikke godkjente kjøretøyer <sup>(1)</sup>	Antall kontrollerte kjøretøyer	Antall ikke godkjente kjøretøyer	Antall kontrollerte kjøretøyer	Antall ikke godkjente kjøretøyer	Antall kontrollerte kjøretøyer	Antall ikke godkjente kjøretøyer	Antall kontrollerte kjøretøyer	Antall ikke godkjente kjøretøyer	Antall kontrollerte kjøretøyer	Antall ikke godkjente kjøretøyer	Antall kontrollerte kjøretøyer	Antall ikke godkjente kjøretøyer	Antall kontrollerte kjøretøyer	Antall ikke godkjente kjøretøyer	Antall kontrollerte kjøretøyer	Antall ikke godkjente kjøretøyer
Turkmenistan																		
Ukraina																		
Usbekistan																		
Den tidligere jugoslaviske republikken Makedonia																		
Andre tredjestater (gi nærmere opplysninger)																		

<sup>(1)</sup> Ikke godkjente kjøretøyer med store eller farlige mangler i samsvar med vedlegg IV.

#### Resultater fra mer detaljerte kontroller

Rapporterende medlemsstat

f.eks. Belgia

Navn på rapporterende medlemsstat

Registreringsstat:

f.eks. Bulgaria

TIDSRUM: fra

01/år [x]

til

12/år [x+1]









Kjøretøygruppe:	N <sub>2</sub>		N <sub>3</sub>		M <sub>2</sub>		M <sub>3</sub>		O <sub>3</sub>		O <sub>4</sub>		T <sub>5</sub>		Andre grupper (valgfritt)		I alt	
	Antall kontrollerte kjøretøyer	Antall ikke godkjente kjøretøyer <sup>(2)</sup>	Antall kontrollerte kjøretøyer	Antall ikke godkjente kjøretøyer	Antall kontrollerte kjøretøyer	Antall ikke godkjente kjøretøyer	Antall kontrollerte kjøretøyer	Antall ikke godkjente kjøretøyer	Antall kontrollerte kjøretøyer	Antall ikke godkjente kjøretøyer	Antall kontrollerte kjøretøyer	Antall ikke godkjente kjøretøyer	Antall kontrollerte kjøretøyer	Antall ikke godkjente kjøretøyer	Antall kontrollerte kjøretøyer	Antall ikke godkjente kjøretøyer	Antall kontrollerte kjøretøyer	Antall ikke godkjente kjøretøyer
	Kontrollert	Ikke godkjent	Kontrollert	Ikke godkjent	Kontrollert	Ikke godkjent	Kontrollert	Ikke godkjent	Kontrollert	Ikke godkjent	Kontrollert	Ikke godkjent	Kontrollert	Ikke godkjent	Kontrollert	Ikke godkjent	Kontrollert	Ikke godkjent

<sup>(1)</sup> Ikke godkjente kjøretøyer med store eller farlige mangler i samsvar med vedlegg IV.