



DET KONGELIGE
UTENRIKSDEPARTEMENT

Prop. 144 S

(2015–2016)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Samtykke til godkjenning av
EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015
av 30. april 2015 om innlemmelse i
EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU,
2014/46/EU og 2014/47/EU om felles
regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Innhold

1	Innledning	5	Vedlegg		
2	Nærmere omtale av innholdet i rettsaktene	6	1	EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport)	12
2.1	Direktiv 2014/45/EU om periodisk kjøretøykontroll	6	2	Europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/45/EU av 3. april 2014 om periodisk teknisk kontroll av motorvogner og deres tilhengere og om oppheving av direktiv 2009/40/EF	14
2.2	Direktiv 2014/46/EU om endring av direktiv 1999/37/EF om registreringsdokumenter for motorkjøretøyer	7	3	Europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/46/EU av 3. april 2014 om endring av rådsdirektiv 1999/37/EF om registreringsdokumenter for kjøretøyer	83
2.3	Direktiv 2014/47/EU om teknisk kontroll av nyttekjøretøy langs veg	7	4	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	87
3	EØS-komiteens beslutning	7			
4	Forholdet til norsk rett	8			
5	Økonomiske og administrative konsekvenser	9			
6	Konklusjon	10			
	Forslag til vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy	11			



DET KONGELIGE
UTENRIKSDEPARTEMENT

Prop. 144 S

(2015–2016)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Samtykke til godkjennelse av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

*Tilråding fra Utenriksdepartementet 26. august 2016,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Solberg)*

1 Innledning

EØS-komiteen vedtok ved beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 å endre EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport) ved å innlemme europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) nr. 2014/45 om felles regler for periodisk kjøretøykontroll og om opphevelse av rådsdirektiv 2009/40/EF, direktiv (EU) nr. 2014/46 om visse endringer i direktiv 1999/37 om felles regler for kjøretøyets registreringsdokumenter og direktiv (EU) nr. 2014/47 om felles regler for kontroll av nyttekjøretøy langs veg og om opphevelse av rådsdirektiv 2000/30(EF), (heretter samlet omtalt som kjøretøykontrollpakken).

Direktivene har som felles formål å styrke kontrollen med at sikkerhetsmessige og miljømessige krav til kjøretøyet er oppfylt under bruk. Dette skal ivaretas gjennom et regime med periodisk kjøretøykontroll, teknisk kontroll langs veg og en registreringsprosedyre hvor kjøretøy som utgjør en umiddelbar trafikksikkerhetsrisiko, midlertidig kan avregistreres. Videre forventes skjerp-

ede og harmoniserte kontrollbestemmelser å bidra til gode konkurransevilkår.

Direktivene viderefører langt på veg gjeldende regler på området, men konsoliderer og harmoniserer regelverket ytterligere. Det stilles til dels nye, til dels noe strengere krav til kontrollpunkter, kontrollutstyr og metoder for kjøretøykontroll. Det innføres kompetansekrav og en sertifiseringsordning for kontrollører. Videre innføres det en bestemmelse om at mangler ved vandelen hos enten kontrollør eller kontrollorganet kan medføre tilbakekalling av godkjenning. Det innføres videre mer omfattende tilsynsforpliktelser med kontrollorgan, kontrollører og opplæringsinstitusjoner for kontrollører. Det stilles krav om at minst 5% av den tunge kjøretøyparken i EU skal kontrolleres langs vegene. Det legges videre til rette for bedre samarbeid mellom ansvarlige myndigheter på tvers av landegrensene.

Gjennomføringen av EØS-komiteens beslutning vil kreve lovendring og bevilgningsvedtak. Det er derfor nødvendig å innhente Stortingets samtykke til godkjenning av EØS-komiteens

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

beslutning i medhold av Grunnloven § 26 andre ledd.

EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 og de tre direktivene i norsk oversettelse følger som trykte vedlegg til proposisjonen.

2 Nærmere omtale av innholdet i rettsaktene

Direktivene ble vedtatt i EU 3. april 2014. Frist for å innlemme direktivene i nasjonalt regelverk er 20. mai 2017. Frist for gjennomføring er 20. mai 2018. Det er fastsatt overgangsbestemmelser for de nye kravene til kontrollutstyr og tilsyn etter direktiv 2014/45 frem til hhv. 20. mai 2023 og 1. januar 2023. For direktiv 2014/47 er det gitt en overgangsperiode for etablering av risikoklassifiseringssystemet frem til 20. mai 2019.

2.1 Direktiv 2014/45/EU om periodisk kjøretøykontroll

Direktivet viderefører i hovedsak krav om periodisk kontroll av kjøretøy, for de kjøretøygruppene som allerede er omfattet etter gjeldende direktiv. Det samme gjelder mulighetene for nasjonale unntak. Det innføres imidlertid et nytt krav om at høyhastighetstraktorer som hovedsakelig brukes i kommersiell godstransport, skal gjennomgå periodisk kontroll. Videre innføres det i utgangspunktet et nytt krav om at tyngre motorsykler skal gjennomgå periodisk kontroll fra 1. januar 2022, men her åpner direktivet for nasjonalt unntak dersom effektive alternative trafikksikkerhetstiltak kan dokumenteres.

Krav til kontrollintervall for de ulike kjøretøykategoriene videreføres som i dag. Traktorer i kommersiell transport vil få krav om periodisk kontroll første gang etter fire år, og deretter hvert andre år. Det vil være opp til den enkelte medlemsstat å fastsette kontrollintervall for tyngre motorsykler, dersom det innføres periodisk kontroll for denne gruppen nasjonalt. Kravene til virkeområde for periodisk kontroll og kontrollhyppighet er betydelig modifisert sammenlignet med det forslaget Kommissjonen la frem sommeren 2012.

Direktivet stiller krav om at etterkontroll av kjøretøy med større feil skal gjennomføres innen to måneder etter den første kontrollen.

Direktivet innfører mer detaljerte krav til kjøretøykontrollen. Det introduseres flere kontrollpunkter, blant annet krav til registrering og kontroll av kilometerstand for å forhindre juks eller manipula-

sjon med antall kjørte kilometer. Det stilles også nye krav til kontrollmetoder.

Det er videre fastsatt skjerpede krav til kontrollutstyr, herunder krav om utstyr til kontroll av kjøretøyers elektroniske selvdiagnosesystem og strengere krav til rullebremseprøvere.

Direktivet fastsetter harmoniserte krav til hvordan mangler ved kjøretøyet skal vurderes.

Direktivet introduserer nye krav til kontrollpersonell når det gjelder habilitet og kompetanse. Det stilles krav om at kontrollørene skal være fri for interessekonflikter, og det fremgår av fortalen at resultatet av en periodisk kjøretøykontroll ikke skal ha noen direkte tilknytning til kontrollørens lønn eller annen økonomisk eller personlig fordel for vedkommende. Direktivet viderefører eksplisitt at medlemsstatene kan tillate private virksomheter både å utføre periodisk kontroll og å reparere kjøretøy, men presiserer at tilsynsmyndigheten må ha forsikret seg om at et høyt objektivitetsnivå er opprettholdt.

Det stilles videre krav om at kontrollørene skal oppfylle nærmere angitte krav til erfaring, kompetanse og opplæring, og om at de skal sertifiseres. Kravene til grunnkompetanse og erfaring skal ikke gjelde for kontrollører som er ansatt ved kontrollorgan per 20. mai 2018. Kravet til opplæring vil imidlertid gjelde også for disse kontrollørene.

Det vurderes at fagbrev som mekaniker eller lignende vil dekke kravene til grunnkompetanse og erfaring.

Direktivet krever videre at alle kontrollører gjennomgår jevnlig oppfriskningsopplæring. Kravet er ikke nærmere spesifisert, noe som innebærer en relativt stor skjønnsmargin for nasjonal gjennomføring.

Direktivet pålegger medlemsstatene å føre både regelmessig og stikkprøvebasert tilsyn med kontrollorganene og opplæringsinstitusjonene. Det stilles nærmere krav til tilsynsoppgavene, tilsynsmetoder og krav om overvåking, blant annet at måleresultater fra periodiske kontroller skal valideres.

Godkjenning for kontrollorgan eller den enkelte kontrollør kan tilbakekalles eller suspenderes dersom vesentlige godkjenningsvilkår ikke er oppfylt, det er avdekket vesentlige uregelmessigheter, det er avdekket gjentatte negative tilsynsresultater, eller dersom kontrollorganet eller kontrollørene ikke oppfyller krav til godt omdømme.

Bestemmelsen om godt omdømme er ny. Kravet er kun oppgitt som grunnlag for tilbakekalling av godkjenning, ikke som vilkår for sertifisering. Det må eventuelt vurderes nærmere om det er

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

ønskelig å innføre et slikt krav som vilkår for sertifisering.

2.2 Direktiv 2014/46/EU om endring av direktiv 1999/37/EF om registreringsdokumenter for motorkjøretøyer

Direktivet endrer direktiv 1999/37 EF (vognkortdirektivet) om felles regler for kjøretøyets registreringsdokumenter. Formålet er å forenkle prosedyrene for å fjerne trafikkfarlige kjøretøy fra vegene og åpne for at disse enkelt kan tas i bruk dersom de igjen oppfyller kravene til forsvarlig teknisk stand. Reglene skal også gjøre det enklere for medlemsstatene å utveksle informasjon om kjøretøy i nasjonale registre.

Direktivet introduserer begrepet «midlertidig avregistrering av kjøretøy» som en begrenset tidsperiode hvor kjøretøyet ikke er tillatt brukt, uten at det skal foretas en ny registreringsprosess når bruksforbudet oppheves. Direktivets krav vurderes å kunne oppfylles ved at kjøretøyet ilegges et midlertidig bruksforbud inntil farlige feil er rettet, forutsatt at dette fremgår av motorvognregisteret, synlig for kontrollmyndigheter og kontrollorgan.

Direktivet krever videre at gyldig dokumentasjon for gjennomgått periodisk kjøretøykontroll skal legges til grunn ved omregistrering ved eierskifte.

Medlemsstatene pålegges å etablere elektronisk kjøretøyregister. Registeret skal inneholde kjøretøyopplysninger i samsvar med direktiv 1999/37/EF og i tillegg resultater fra periodiske kjøretøykontroller. De tekniske dataene skal være tilgjengelig for kompetente myndigheter eller kontrollorganer involvert i periodiske kjøretøykontroller.

2.3 Direktiv 2014/47/EU om teknisk kontroll av nyttekjøretøy langs veg

Et formål med direktivet er å minimere kostnader og forsinkelser ved å effektivisere kontrollene langs veg.

Direktivet viderefører gjeldende krav om at tyngre kommersielle kjøretøy og kjøretøy som benyttes i passasjertransport (mer enn ni seter), skal kontrolleres langs veg. Kontrollkravet utvides til også å omfatte høyhastighetstraktorer i kommersiell godstransport.

Direktivet skjerper kravene til kontrollfasiliteter og kontrollmetoder og stiller krav til vurdering og oppfølging av mangler ved kjøretøyene.

Direktivet begrenser ikke medlemsstatenes rett til å kontrollere andre aspekter ved vegtrans-

port og trafikkikkerhet, eller å begrense bruken av bestemte kjøretøytyper til visse deler av det nasjonale vegnettet av trafikkikkerhetsgrunner.

Det innføres et risikobasert kontrollregime som skal bidra til å målrette kontrollvirksomheten mot transportforetak med dårlig sikkerhetshistorikk. Medlemsstatene pålegges å etablere et nærmere spesifisert risikoklassifiseringssystem, etter mønster av system for kontroll av kjøre- og hviletid, etter direktiv 2006/22/EF («kontrolldirektivet») artikkel 9. Risikoprofilen til transportforetakene skal basere seg på resultatene fra tidligere kjøretøykontroller.

Direktivet introduserer videre et todelt kontrollsystem. Det skilles mellom innledende og mer detaljert kontroll langs veg, som besluttes på bakgrunn av den innledende kontrollen. Direktivet stiller nærmere krav til kontrollfasiliteter knyttet til den detaljerte kontrollen. Kontrollen skal utføres så snart som mulig og så nært som praktisk mulig.

Direktivet stiller krav om at 5 % av registrerte kommersielle tyngre kjøretøy i EU skal kontrolleres årlig. Medlemsstatene skal på sin side etterstrebe et antall kontroller tilsvarende sin andel av disse kjøretøyene.

Direktivet krever at utekontrollørene som skal utføre de mer detaljerte kontrollene, minimum skal oppfylle kompetanse- og sertifiseringskrav som stilles til kontrollører som utfører periodisk kjøretøykontroll etter direktiv 2014/45, alternativt kan det kreves at de oppfyller andre tilsvarende krav godkjent av kompetent myndighet.

Direktivet åpner for å kreve kontrollgebyr når en mer detaljert kontroll har avdekket feil ved kjøretøyet. Gebyret skal være rimelig og proporsjonalt, og skal være knyttet til kostnaden ved å utføre den aktuelle kontrollen. Gebyret er begrenset til hva det koster å få utført en periodisk kjøretøykontroll for samme type kjøretøy. Direktivet legger opp til at den enkelte medlemsstat selv tar stilling til om det skal innføres et slikt gebyr.

3 EØS-komiteens beslutning

I henhold til EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 skal EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport) endres.

EØS-komiteens beslutning inneholder en innledning og fire artikler. I innledningen blir det vist til at EØS-avtalen, og særlig artikkel 98, gjør det mulig å endre vedleggene til avtalen gjennom beslutning i EØS-komiteen.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Artikkel 1 fastsetter at, europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) nr. 2014/45 om felles regler for periodisk kjøretøykontroll og om opphevelse av rådsdirektiv 2009/40/EF, direktiv (EU) nr. 2014/46 om visse endringer i direktiv 1999/37 om felles regler for kjøretøyets registreringsdokumenter og direktiv (EU) nr. 2014/47 om felles regler for kontroll av nyttekjøretøy langs veg og om opphevelse av Rådsdirektiv 2000/30(EF), innlemmes i avtalen.

Artikkel 2 fastsetter at teksten til direktiv 2014/45, 2014/46 og 2014/47 på norsk og islandsk, som vil bli kunngjort i EØS-tillegget til Den europeiske unions tidende, skal gis gyldighet.

Artikkel 3 fastsetter at beslutningen trer i kraft 1. mai 2015 forutsatt at EØS-komiteen har mottatt alle meddelelser etter avtalens artikkel 103 nr. 1.

Artikkel 4 slår fast at beslutningen i EØS-komiteen skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til Den europeiske unions tidende.

4 Forholdet til norsk rett

Regler om kjøretøykontroll og kjøretøyregistrering er allerede i dag regulert i EØS-retten og gjennomført i norsk rett, jf. vegtrafikkloven §§ 13, 15, 16 og 19 med tilhørende forskrifter. Norge er dermed en integrert del av EUs indre marked for kjøretøykontroll- og registrering. Langt på veg er de nye reglene en videreføring av gjeldende rett på området. Vegdirektoratet har delegert myndighet til å gjennomføre hoveddelen av direktivene ved forskrift.

Behovet for lovendring knytter seg særlig til kravet om formaliserte kompetansekrav og sertifisering av kontrollører og til bestemmelsen om at manglende oppfyllelse av krav til vandel kan være grunnlag for å tilbakekalle godkjenning som kontrollør/kontrollorgan (direktiv 2014/45/EU artikkel 13, jf. vedlegg IV).

Vegtrafikkloven § 19 gir nærmere bestemmelser for kjøretøykontroll. Departementet har hjemmel til å gi forskriftsbestemmelser om godkjenning og tilsyn med steder som utfører kjøretøykontroll. Det er tvilsomt om et krav om personlig godkjenning av kontrollørene ved kontrollstedene kan innfortolkes i dette, og spørsmålet må utredes nærmere. Av Ot. prp. nr. 30 (1993–94), (II) følger det at formålet med bestemmelsen i § 19 (annet ledd) var å tilrettelegge for at private verksteder og teststasjoner skulle kunne utføre periodiske kjøretøykontroller sammen med og i konkurranse med biltilsynet (Statens vegvesen). Krav om per-

sonlige godkjenninger er ikke problematisert. Personlig godkjenning vil være en betingelse for å utøve oppgaven som kontrollør. Det presiseres her for ordens skyld at utførelse av ordinære verkstedtjenester/reparasjoner ikke omfattes av direktivet.

Direktivet innfører videre en bestemmelse om at manglende godt omdømme hos kontrollorganet eller den enkelte kontrollør skal kunne gi grunnlag for tilbakekalling av godkjenning (art. 14 jf. vedlegg V). Gjeldende norsk regelverk åpner ikke for at manglende oppfyllelse av vandelskrav hos kontrollører skal kunne gi grunnlag for tilbakekall av godkjenning.

Det vurderes at en hjemmel for at manglende vandel skal utgjøre en tilbakekallingsgrunn for godkjenning, trolig må forankres gjennom endring av vegtrafikkloven (§ 19). Nærmere kriterier for hva som eventuelt skal utgjøre mangler ved vandel, vil måtte utarbeides, både for kontrollørene og virksomheten som sådan.

Innføring av direktiv 2014/46/EU vil ikke kreve lovendringer.

Direktiv 2014/47/EU artikkel 15 åpner for at det kan kreves gebyr dersom det er konstatert mangler etter en mer detaljert teknisk kontroll. Direktivet lar det være et nasjonalt anliggende om det innføres gebyr. Det må vurderes nærmere om det er ønskelig å innføre en gebyrordning for gjennomført teknisk kontroll langs vei og om det er nødvendig å forankre kravet i en ny hjemmel i vegtrafikkloven. Gjeldende vegtrafikklov § 19 annet ledd inneholder en bestemmelse om vederlag for kontroll av kjøretøy, men det går klart frem av forarbeidene at gebyrhjemmelen ble vedtatt i forbindelse med innføring av EU-reglene om periodisk kjøretøykontroll.

Direktivets artikkel 8 nr. 4 innfører krav til kompetanse og opplæring for kontrollører som skal gjennomføre detaljerte tekniske kontroller. Kravet til kompetanse og opplæring er tilsvarende som for kontrollører som skal gjennomføre periodisk kjøretøykontroll, jf. direktiv 2014/45/EU artikkel 13 og vedlegg IV. Det må vurderes om det er hensiktsmessig å lovfeste at departementet kan gi nærmere forskrifter om krav til kompetanse og opplæring for utekontrollører. En eventuell lov-hjemmel bør sees i sammenheng med tilsvarende krav som innføres for kontrollører av periodisk kjøretøykontroll og eventuelle krav til tilsynspersonell i direktiv 2014/45/EU.

Det bør videre vurderes om det vil være hensiktsmessig å lovfeste kravet til risikoklassifiseringssystem i artikkel 6, som skal etableres som et verktøy for målretting og utvelgelse til kontroll.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Direktivet medfører at det må gjøres endringer i forskrift av 13. mai 2011 nr. 590 om kontroll av kjøretøy langs vei, i tillegg til trafikkkontrollinstruksen.

Samferdselsdepartementet vil fremme en Prop. L med de nødvendige lovendringer.

5 Økonomiske og administrative konsekvenser

Kostnader for det offentlige

Direktivene stiller skjerpede krav til tilsynet med kontrollorgan, herunder krav om at måleresultater skal valideres og krav om periodiske tilsyn. Videre innføres nye krav om tilsyn med opplæringen av kontrollører. Dette vil få administrative konsekvenser for Statens vegvesen. Det vises til at antall kontrollorgan i Norge per i dag er ca. 2 400. Det kommer økte løpende kostnader til saksbehandling i tilknytning til godkjenning og tilsyn med kontrollorgan, kontrollører og opplæringsinstitusjoner.

Bestemmelsen i direktiv 2014/45/EU om at manglende vandel skal kunne medføre tilbakekall av godkjenning, vil også få administrative konsekvenser som må vurderes nærmere.

Kravene til kompetanse for de som utfører periodisk kjøretøykontroll får videre konsekvenser ved at Statens vegvesen enten må arrangere sertifiseringskurs eller legge til rette for at andre aktører arrangerer slike kurs. Sertifiseringsordningen vil videre kreve saksbehandlingsressurser i form av godkjenning av kontrollører og dessuten endringer i eksisterende datasystemer. Sertifiseringsordningen vil kreve et register over kontrollører som igjen medfører økte kostnader til endringer i verksted- og pkk-registeret hvor opplysninger om virksomhetene lagres. Kostnadene for dette kan løst anslås til ca. 1 mill. kr. Verksted- og pkk-registeret må også oppdateres i samsvar med endringer som må gjøres i kontrollinstruksen, som følge av nye kontrollmetoder. Det antas at kostnadene for dette kan komme på ca. 0,5 mill. kr.

Kompetanse – og opplæringskravene vil også gjelde for kontrollpersonell langs veg. For Statens vegvesens kontrollører vil kravene få mindre konsekvenser, da det allerede er etablert et opplæringsløp, men det kan forekomme økte kostnader til kompetanseheving av egne ansatte i utekontroll og i tilsyn i form av utvidelse av eksisterende opplegg innenfor Trafikant- og Kjøretøystudiet (TKS). Det vil også påløpe kostnader i forbindelse med etterutdanning avhengig av hvilken løsning som

velges (f.eks. krav til fagbrev eller andre likeverdige krav). Direktivene kan også påvirke krav til kompetanse som stilles ved tilsetting og eventuelt lønnsinnplassering, eventuelt innebære kostnader til utvikling av kompetanse internt. Kravet om at tilsynspersonale må gjennomgå regelmessig oppfriskningsopplæring vil få mindre konsekvenser. Hva slags konsekvenser dette vil ha for politiet som kontrollmyndigheten må utredes nærmere.

Kravene om registrering og utveksling av informasjon om kjøretøytekniske opplysninger medfører også at det må gjøres endringer i eksisterende nasjonale elektroniske registre, først og fremst i registre for oppfølging av periodiske kjøretøykontroller og verksteder. Kostnader må utredes nærmere i lys av hvilke kontrolldata som skal registreres og gjøres tilgjengelig for myndigheter og kontrollorgan. Krav til endringer av registreringsopplysninger for kjøretøy, vil i noen grad også kunne kreve endringer av kontrollorganenes datasystemer og føre til kostnader for disse.

Direktivet om teknisk kontroll langs veg medfører at det må etableres et nærmere spesifisert risikoklassifiseringssystem, som vil måtte hente data fra andre registre (trafikkkontrollsystemet VaDIS og registeret for periodisk kjøretøykontroll). Innføring av systemet vil innebære kostnader til utvikling og drift, samt kostnader til opplæring av utekontrollpersonell i bruken av systemet. Dette anslås å ligge på rundt 9 mill. kr.

Kravene til utveksling av informasjon om kjøretøystatus på bilateralt eller multilateralt nivå, vurderes til en viss grad å kunne ivaretas gjennom det arbeidet som pågår med å gjennomføre Eucaris. Rettsaktene legger imidlertid opp til at det skal arbeides videre med mulighetene for utveksling av kjøretøyinformasjon elektronisk.

Kostnader for de private

Kompetanse- og sertifiseringskravene vil også få økonomiske konsekvenser for kontrollorganene, i første rekke i form av kursutgifter og produksjonstap ved at kontrollører tas ut av jobb for å gjennomføre pliktig opplæring. Dette vil igjen sannsynligvis medføre høyere kontrollpriser for kjøretøyeierne.

Nye krav til kontrollutstyr vil medføre at en del kontrollorgan vil måtte investere i nytt kontrollutstyr, men overgangsperioden frem til 20. mai 2023 gir bransjen tid til å innrette seg.

Når det gjelder nye krav til kontrollutstyr langs veg, vurderes dagens utekontrollstasjoner i hovedsak å oppfylle direktivets krav til kontrollutstyr og nærhet til kontrollstedet.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Kravet om et samlet kontrollvolum langs veg på 5 % vurderes ikke å medføre vesentlig økning i kontrollvolum i forhold til antallet vegkantkontroller som utføres i Norge i dag.

Det vurderes ikke som formålstjenlig å innføre periodisk kontroll av motorsykler, og direktivets muligheter for unntak og tilpasninger vil derfor bli vurdert nærmere.

Når det gjelder kravene til formalisert kompetanse hos kontrollørene og kravene til et mer omfattende tilsyn med kontrollorgan med videre, vurderes disse som noe omfattende. De nærmere kravene må detaljeres og gjennomføres etter samråd med andre medlemsstater det er naturlig å samarbeide med. At kravene er vedtatt i direktiv form, gir imidlertid noe rom for nasjonale tilpasninger. Direktivet om teknisk kontroll lang veg artikkel 15 åpner for å kreve et kontrollgebyr når det blir avdekket mangler etter en mer detaljert teknisk kontroll. Gebyret foreslås begrenset til hva det koster å få utført en periodisk kjøretøykontroll for samme type kjøretøy. Formålet med kontrollgebyret er å delfinansiere utekontrollvirksomheten. Hvorvidt kostnadene med å administrere en slik ordning vil oppveie de økonomiske konsekvensene av direktivet må vurderes nærmere. For transportforetak vil en innføring av gebyr innebære noe økte utgifter. Sett i sammenheng med innføring av risikoklassifiseringssystem vil det kunne bety økte utgifter for virksomheter med høy risikoprofil.

6 Konklusjon

Generelt forventes gjennomføringen av et harmonisert og mer detaljert regelverk for teknisk kontroll å kunne styrke sikkerhets- og miljøstandarden på kjøretøy i EØS. I tillegg bidrar direktivene til en styrking av forbrukerrettigheter.

Risikoklassifiseringssystemet for kontroll av nyttekjøretøy langs veg forventes å kunne gi trafikksikkerhets og effektivitetsgevinster og å fremme gode konkurransevilkår i transportnæringen.

Samferdselsdepartementet tilrår at Norge i EØS-komiteen går inn for å innlemme EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene (EU) 2014/45, 2014/46 og 2014/47. Utenriksdepartementet slutter seg til dette.

Utenriksdepartementet

tilrår:

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy.

Vi HARALD, Norges Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy, i samsvar med et vedlagt forslag.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Forslag

til vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

I

Stortinget samtykker i godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy.

Vedlegg 1

EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport)

EØS-KOMITEEN HAR –

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, heretter kalt EØS-avtalen, særlig artikkel 98, og på følgende bakgrunn:

- 1) Europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/45/EU av 3. april 2014 om periodisk teknisk kontroll av motorvogner og deres tilhengere og om oppheving av direktiv 2009/40/EF¹ skal innlemmes i EØS-avtalen.
- 2) Europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/46/EU av 3. april 2014 om endring av rådsdirektiv 1999/37/EF om registreringsdokumenter for kjøretøyer² skal innlemmes i EØS-avtalen.
- 3) Europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/47/EU av 3. april 2014 om utekontroll av nyttekjøretøyer som trafikkerer Unionen, og om oppheving av direktiv 2000/30/EF³, endret ved EUT L 197 av 4.7.2014, s. 87, skal innlemmes i EØS-avtalen.
- 4) Direktiv 2014/45/EU opphever med virkning fra 20. mai 2018 europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/40/EF⁴ som er innlemmet i EØS-avtalen, og som følgelig skal oppheves i EØS-avtalen med virkning fra 20. mai 2018.
- 5) Direktiv 2014/47/EU opphever med virkning fra 20. mai 2018 europaparlaments- og rådsdirektiv 2000/30/EF⁵ som er innlemmet i EØS-avtalen, og som følgelig skal oppheves i EØS-avtalen med virkning fra 20. mai 2018.
- 6) EØS-avtalens vedlegg XIII bør derfor endres –

TRUFFET DENNE BESLUTNING:

Artikkel 1

I EØS-avtalens vedlegg XIII gjøres følgende endringer:

¹ EUT L 127 av 29.4.2014, s. 51.

² EUT L 127 av 29.4.2014, s. 129.

³ EUT L 127 av 29.4.2014, s. 134.

⁴ EUT L 141 av 6.6.2009, s. 12.

⁵ EUT L 203 av 10.8.2000, s. 1.

1. Etter nr. 16a (europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/40/EF) skal nytt nr. 16b lyde:
«16b. **32014 L 0045**: Europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/45/EU av 3. april 2014 om periodisk teknisk kontroll av motorvogner og deres tilhengere og om oppheving av direktiv 2009/40/EF (EUT L 127 av 29.4.2014, s. 51).»
2. Etter nr. 17h (europaparlaments- og rådsdirektiv 2000/30/EF) skal nytt nr. 17ha lyde:
«17ha. **32014 L 0047**: 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 (EUT L 127 av 29.4.2014, s. 134), endret ved EUT L 197 av 4.7.2014, s. 87.»
3. I nr. 24c (rådsdirektiv 1999/37/EF) skal nytt strekpunkt lyde:
«– **32014 L 0046**: Europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/46/EU av 3. april 2014 (EUT L 127 av 29.4.2014, s. 129).»
4. Teksten i nr. 16a (europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/40/EF) og 17h (europaparlaments- og rådsdirektiv 2000/30/EF) oppheves med virkning fra 20. mai 2018.

Artikkel 2

Teksten til direktiv 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU, endret ved EUT L 197 av 4.7.2014, s. 87, på islandsk og norsk, som skal kunngjøres i EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*, skal gis gyldighet

Artikkel 3

Denne beslutning trer i kraft 1. mai 2015, forutsatt at alle meddelelser etter EØS-avtalens artikkel 103 nr. 1 er inngitt⁶, eller på den dag EØS-komiteens beslutning nr. 88/2014 av 16. mai 2014⁷ trer i kraft, alt etter hva som inntreffer sist.

⁶ Forfatningsrettslige krav angitt.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Artikkel 4

Denne beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*.

Utferdiget i Brussel 30. april 2015.

For EØS-komiteen
Gianluca Grippa
Formann

⁷ EUT L 310 av 30.10.2014, s. 40, og EØS-tillegget nr. 63 av 30.10.2014, s. 31.

Vedlegg 2

Europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/45/EU av 3. april 2014 om periodisk teknisk kontroll av motorvogner og deres tilhengere og om oppheving av direktiv 2009/40/EF

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR –

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

under henvisning til forslag fra Europakommisjonen,

etter oversending av utkast til regelverksakt til de nasjonale parlamentene,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité¹,

etter samråd med Regionkomiteen,

etter den ordinære regelverksprosessen² 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 sikker-

heten til myke trafikanter, særlig motorsyklist.

- 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 umiddelbar fare for trafikksikkerheten. Periodisk kontroll bør være det viktigste verktøy for å sikre kjøretøyenes tekniske stand. Utekontroll av nyttekjøretøyer bør bare være et utfyllende tiltak ved siden av periodisk kontroll.
- 4) Medlemsstatene bør ha mulighet til å fastsette høyere kontrollstandarder enn det som kreves ved dette direktiv.
- 5) Gjennomføringen av trafikksikkerhetstiltak kan omfatte opplysningskampanjer rettet mot kjøretøyeierne og mot utvikling av god praksis og gode vaner som et resultat av grunnleggende kontroll av deres kjøretøyer.
- 6) Kjøretøyer med funksjonsfeil i tekniske systemer, virker inn på trafikksikkerheten og kan medføre trafikkulykker med skadde eller døde. Virkningen av dette kan reduseres dersom det innføres forbedringer i ordningen for teknisk kontroll. Tidlig påvisning av en mangel i trafikksikkerheten til et kjøretøy vil bidra til å avhjelpe denne mangelen og dermed til å hindre ulykker.
- 7) Kjøretøyer med svikt i utslippskontrollsystemene har større miljøvirkning enn godt vedlikeholdte kjøretøyer. Derfor vil en ordning med periodisk teknisk kontroll bidra til å forbedre miljøet ved å redusere det gjennomsnittlige utslippet fra kjøretøyer.

¹ EUT C 44 av 15.2.2013, s. 128.

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

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

- 8) Medlemsstatene bør vurdere hensiktsmessige tiltak for å forhindre ugunstig manipulering av eller inngrep i deler og komponenter i et kjøretøy som kan ha negativ innvirkning på et kjøretøys sikkerhets- og miljømessige egenskaper, særlig gjennom de periodiske tekniske kontrollene, herunder sanksjoner som er virkningsfulle, står i forhold til overtredelsen, virker avskrekkende og ikke medfører forskjellsbehandling
- 9) I løpet av de to siste tiårene er kravene til utslipp fra kjøretøyer i forbindelse med typegodkjenning stadig blitt strengere. Imidlertid har ikke luftkvaliteten forbedret seg så mye som antatt med de strengere utslippskravene til kjøretøyer, særlig når det gjelder nitrogenoksider (NO_x) og fine partikler. Mulighetene til å forbedre prøvingscyklusene slik at de tilsvarer forholdene på veien, bør undersøkes nøye for å kunne utvikle framtidige løsninger, herunder innføring av prøvingsmetoder for å måle NO_x-nivåer og grenseverdier for NO_x-utslipp.
- 10) For kjøretøyer som er i samsvar med utslippssklasse Euro 6 og Euro VI, blir egendiagnosesystemene (OBD) stadig mer effektive med hensyn til å vurdere utslipp, noe som berettiger bruken av dem som likeverdige med standard utslippsprøving med sikte på teknisk kontroll. Med sikte på å gjøre det mulig å bruke OBD-systemet til teknisk kontroll av kjøretøyer opp til utslippssklasse Euro 5 og Euro V, bør medlemsstatene kunne tillate denne prøvingsmetoden i samsvar med produsentens anbefalinger og andre krav til slike kjøretøyer, dersom likeverdigheten, eventuelt idet det tas hensyn til ethvert relevant typegodkjenningsregelverk, er kontrollert på uavhengig måte.
- 11) Det er vedtatt en rekke tekniske standarder og krav med hensyn til kjøretøysikkerhet i Unionen. Gjennom en ordning med periodisk teknisk kontroll, er det nødvendig å sikre at kjøretøyene fortsatt oppfyller sikkerhetsstandardene. Denne ordningen bør få anvendelse på visse kjøretøygrupper som definert i direktiv 2002/24/EF³, 2003/37/EF⁴ og europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF⁵.
- 12) Traktorer med hjul med en høyeste konstruksjonshastighet på mer enn 40 km/t, brukes i økende grad i stedet for lastebiler og til kommersiell godstransport på vei. Deres risikopotensial kan sammenlignes med lastebiler, og kjøretøyer i denne gruppen, som hovedsakelig anvendes på offentlig vei, bør derfor være gjennomgå teknisk kontroll.
- 13) Kjøretøyer av historisk interesse antas å bevare kulturarven fra den epoken da de ble bygd, og man går ut fra at de knapt blir brukt på offentlig vei. Det bør være opp til medlemsstatene å bestemme hvor ofte slike kjøretøyer skal gjennomgå teknisk kontroll. Det bør også være opp til medlemsstatene å regulere teknisk kontroll av andre typer spesialkjøretøyer.
- 14) Kjøretøyer som brukes utelukkende på fjerntliggende territorier i medlemsstatene, særlig på små øyer med færre enn 5000 innbyggere, eller i tynt befolkede områder med en befolkningstetthet på under fem personer per kvadratkilometer, brukes under forhold som kan kreve en særlig ordning for teknisk kontroll. Medlemsstatene bør derfor få myndighet til å unnta slike kjøretøyer fra dette direktivs virkeområde.
- 15) Teknisk kontroll er et nasjonalt anliggende og bør derfor utføres av medlemsstatene eller av offentlige eller private organer som er bemyndiget til å utføre slik kontroll under deres tilsyn. Medlemsstatene bør uten unntak forbli ansvarlige for den tekniske kontrollen, også dersom den nasjonale ordningen tillater at private organer, herunder slike som også foretar reparasjon av kjøretøyer, utfører teknisk kontroll.
- 16) Medlemsstatene bør derfor få myndighet til å utpeke kontrollorganer som befinner seg utenfor deres territorium til å utføre teknisk kontroll av kjøretøyer registrert på deres territorium, dersom disse kontrollorganene allerede er godkjent til å utføre kontroll av kjøretøyer i den medlemsstaten der de befinner seg.
- 17) Ved inspeksjon av kjøretøyer, særlig av deres elektroniske sikkerhetskomponenter, er det viktig å ha tilgang til de tekniske spesifikasjonene for hvert enkelt kjøretøy. Følgelig bør kjøretøyprodusentene framlegge de dataene som er nødvendige for å kontrollere funksjonsevnen til sikkerhets- og miljørelaterte kompo-

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

⁴ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/37/EF av 26. mai 2003 om typegodkjenning av jordbruks- eller skogbruks-traktorer, 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).

⁵ 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).

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

- nenter. Bestemmelsene om tilgang til opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer bør dessuten få anvendelse for dette formål, og gi kontrollorganer tilgang til alle opplysninger som er nødvendige for teknisk kontroll. Dataene bør omfatte de opplysningene som gjør at funksjonsevnen til kjøretøyets sikkerhetssystemer kan overvåkes på en måte som gjør at de kan prøves innenfor rammen av en periodisk teknisk kontroll. Disse bestemmelsene er av avgjørende betydning, særlig innenfor elektronisk styrte systemer, og bør omfatte alle deler som er montert av produsenten.
- 18) Kjøretøyer som brukes på offentlig vei, skal være trafiksikre når de er i bruk. Innehaverne av vognkortet og eventuelt føreren av kjøretøyet bør være ansvarlig for å holde kjøretøyet i trafiksikker stand.
 - 19) Det er viktig for trafiksikkerheten og for dens innvirkning på samfunnet at kjøretøyer som brukes på veiene, er i god teknisk stand. Derfor bør medlemsstatene ikke hindres i å tillate at det på frivillig basis foretas ytterligere tekniske kontroller.
 - 20) For å gi rom for en viss fleksibilitet for innehavere av vognkort og førere, bør medlemsstatene kunne oppgi et tidsrom på flere uker som den periodiske tekniske kontrollen skal foretas innenfor.
 - 21) Kontrollen som utføres i løpet av et kjøretøys levetid, bør være forholdsvis enkel, rask og billig, samtidig som den er virkningsfull med hensyn til å oppnå målene i dette direktiv.
 - 22) Den tekniske kontrollen bør omfatte alle punkter som er relevante for det kontrollerte kjøretøyetets særskilte konstruksjon, oppbygging og utstyr. Forenlighet mellom deler og komponenter, for eksempel mellom hjul og hjulnav, bør behandles som et kritisk sikkerhetspunkt og bør kontrolleres ved den tekniske kontrollen. I forbindelse med disse punktene, og idet det tas hensyn til dagens kjøretøyt Teknologi, bør moderne elektroniske systemer være med på listen over punkter som skal kontrolleres. Med sikte på å harmonisere den tekniske kontrollen bør det innføres anbefalte prøvingsmetoder for hvert av de punktene som skal kontrolleres. Disse punktene bør ajourføres for å ta hensyn til den nyeste forskningen og den tekniske utviklingen innenfor kjøretøysikkerhet.
 - 23) For å fremme harmonisering og sikre ensartede standarder bør en ikke-uttømmende liste over de viktigste årsakene til feil framlegges for alle kontrollpunkter. For å sikre ensartet vurdering av tilstanden til det kontrollerte kjøretøyet, bør påviste feil vurderes i forhold til en felles standard.
 - 24) Med sikte på en bedre anvendelse av prinsippet om fri bevegelighet i Unionen, bør med hensyn til omregistrering av et kjøretøy, medlemsstatene anerkjenne kontrollsedler utstedt av andre medlemsstater. Dette bør ikke påvirke en medlemsstats rett til å kontrollere kontrollseddelen og kjøretøyidentifikasjonen ved omregistrering og å kreve at det skal utføres en ny teknisk kontroll på de vilkårene som er fastsatt i dette direktiv.
 - 25) Svindel med kilometertelleren bør anses som et som et straffbart lovbrudd, siden manipulering av kilometertelleren kan medføre uriktig vurdering av et kjøretøys trafiksikkerhet. Registreringen av kjørelengde i kontrollseddelen og kontrollørens tilgang til disse opplysningene, bør gjøre det enklere å oppdage inngrep i eller manipulering av kilometertelleren. Utvekslingen av opplysninger om kilometerstand mellom vedkommende myndigheter i medlemsstatene bør undersøkes av Kommisjonen.
 - 26) Det skal utstedes en kontrollseddel etter hver kontroll. Dette bør blant annet omfatte opplysninger om kjøretøyetets identitet og resultatene av kontrollen. Disse resultatene bør gjøres tilgjengelig elektronisk. Med sikte på å sikre god oppfølging av tekniske kontroller, bør medlemsstatene samle og beholde slike opplysninger i en database, særlig for det formål å analysere resultatene av de periodiske tekniske kontrollene.
 - 27) Innehaveren av vognkortet og eventuelt føreren av et kjøretøy som er underlagt den tekniske kontrollen der det blir funnet mangler, særlig slike mangler som utgjør en risiko for trafiksikkerheten, bør rette opp slike mangler umiddelbart. Når det gjelder farlige mangler, kan det være nødvendig å begrense bruken av kjøretøyet til disse manglene er fullstendig rettet opp.
 - 28) Dersom et kontrollert kjøretøy tilhører en kjøretøygruppe som ikke er underlagt registrering i den medlemsstaten der det er tatt i bruk, bør denne medlemsstaten kunne kreve at kontrollbeviset kan framvises på synlig måte på kjøretøyet.
 - 29) For å kunne oppnå høy kvalitet på kontrollen i hele Unionen, skal det utstyret som brukes ved kontroll, samt dets vedlikehold og kalibrering kontrolleres med henvisning til spesifika-

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

- sjoner fastsatt av medlemsstatene eller produsentene.
- 30) Det bør være mulig å kunne bruke alternativt utstyr som gjenspeiler den teknologiske utvikling og nyskaping, forutsatt at det sikres et likeverdig, høyt kvalitetsnivå på kontrollen.
- 31) Når medlemsstatene godkjenner kontrollorganer på sitt territorium, bør de ta hensyn til det faktum at europaparlaments- og rådsdirektiv 2006/123/EF⁶ utelukker fra sitt virkeområde tjenester av allmenn interesse på transportområdet.
- 32) Kontrollorganer bør sikre objektivitet og høy kvalitet ved kjøretøykontrollen. For å oppfylle minstekravene med hensyn til kvalitetsstyring, bør kontrollorganene oppfylle kravene fastsatt av den godkjennende medlemsstaten.
- 33) Høy standard ved de tekniske kontrollene krever at kontrollpersonalet har et høyt ferdighets- og kompetansenivå. Et opplæringssystem som omfatter grunnopplæring og jevnlig oppfriskingskurs eller en relevant eksamen, bør innføres. Det bør fastsettes en overgangsperiode som gir en smidig overgang for eksisterende kontrollpersonale til ordningen med jevnlig opplæring eller eksamen. For å sikre et høyt nivå på opplæring, kompetanse og kontroll, bør medlemsstatene tillates å fastsette ytterligere kompetansekrav og tilsvarende opplæringskrav.
- 34) Når kontrollørene utfører teknisk kontroll, skal de fungere uavhengig og deres vurdering skal ikke påvirkes av interessekonflikter, herunder slike som er av økonomisk eller personlig art. Det bør derfor ikke være noen direkte sammenheng mellom kontrollørens betaling og resultatene av den tekniske kontrollen. Det bør være mulig for medlemsstatene å fastsette krav vedrørende atskillelsen av aktiviteter eller å gi et privat organ tillatelse til å utføre både teknisk kontroll og reparasjon av kjøretøyer, også av samme kjøretøy, dersom tilsynsorganet til sin tilfredshet har konstatert at objektiviteten er på et høyt nivå.
- 35) Resultatene av en teknisk kontroll bør ikke endres for kommersielle formål. Bare dersom resultatene fra en teknisk kontroll utført av en kontrollør er åpenbart feilaktige, bør tilsynsorganet kunne endre resultatene av kontrollen.
- 36) Med sikte på å sikre at det opprettholdes et høyt kvalitetsnivå på kontrollene over tid, bør medlemsstatene innføre en kvalitetssikringsordning som omfatter prosessene godkjenning, tilsyn, tilbakekalling, midlertidig stans eller annullering av godkjenning for å utføre de tekniske kontrollene.
- 37) Akkreditering av kontrollorganer i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 765/2008⁷ bør ikke utgjøre en forpliktelse for medlemsstatene.
- 38) I flere medlemsstater utfører et høyt antall private godkjente kontrollorganer teknisk kontroll. For å sikre effektiv utveksling av opplysninger mellom medlemsstatene med hensyn til dette, bør det utpekes nasjonale kontaktpunkter.
- 39) Teknisk kontroll inngår i en bredere reguleringsordning og er retningsgivende for kjøretøyer i hele deres levetid, fra godkjenning via registrering og kontroll til opphogging. Deling av opplysninger i nasjonale og produsentenes elektroniske kjøretøydatabaser bør i prinsippet bidra til å forbedre effektiviteten i hele kjeden av kjøretøyforvaltning, og bør bidra til å redusere kostnader og administrative byrder. Kommisjonen bør undersøke gjennomførbarheten, kostnadene og nytten av å innføre en elektronisk informasjonsplattform for kjøretøyer ved å dra fordel av eksisterende og allerede iverksatte IT-løsninger med hensyn til internasjonal datautveksling, for å redusere kostnadene så mye som mulig og unngå dobbeltarbeid. Når dette spørsmålet undersøkes, bør Kommisjonen vurdere den mest hensiktsmessige måten for å knytte sammen eksisterende nasjonale systemer med sikte på utveksling av opplysninger om data knyttet til teknisk kontroll og kilometerstand mellom de vedkommende myndigheter i medlemsstatene som er ansvarlige for kontroll, registrering og kjøretøygodkjenning, kontrollorganer, produsenter av kontrollutstyr og kjøretøyprodusenter. Kommisjonen bør også undersøke gjennomførbarheten, kostnadene og nytten av å samle og lagre tilgjengelige opplysninger om de viktigste sikkerhetsrelaterte komponentene i kjøretøyer som har vært involvert i alvorlige ulykker, samt muligheten for å gjøre opplysninger om ulykkeshistorikk og kilometerstand tilgjengelig i anonymisert form for kjøre-

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

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

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

tøykontrollørene, innehavere av vognkort og de som forsker på ulykker.

- 40) For å sikre ensartede vilkår for gjennomføringen av dette direktiv bør Kommisjonen gis gjennomføringsmyndighet. Denne myndigheten bør utøves i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 182/2011⁸.
- 41) Kommisjonen bør ikke vedta gjennomføringsrettsakter vedrørende de opplysningene som skal gjøres tilgjengelige av kjøretøyprodusentene for teknisk kontroll, dersom komiteen nedsatt i henhold til denne forordning ikke avgir uttalelse om utkastet til gjennomføringsrettsakt som Kommisjonen har framlagt.
- 42) For å kunne ajourføre benevnelsene på kjøretøygrupper i artikkel 2 nr. 1 og artikkel 5 nr. 1 og 2, ajourføre nr. 3 i vedlegg I med hensyn til metoder, og tilpasse nr. 3 i vedlegg I med hensyn til listen over kontrollpunkter, metoder og vurdering av mangler, bør myndigheten til å vedta rettsakter i samsvar med artikkel 290 i traktaten om Den europeiske unions virkemåte, delegeres til Kommisjonen. Det er særlig viktig at Kommisjonen holder hensiktsmessige samråd under det forberedende arbeidet, også på ekspertplan. Kommisjonen bør i forbindelse med forberedelsen og utarbeidningen av delegerede rettsakter sørge for samtidig, rettidig og korrekt oversending av relevante dokumenter til Europaparlamentet og til Rådet.
- 43) Teknisk kontroll har direkte innvirkning på trafikk sikkerheten og bør derfor gjennomgås jevnlig. Kommisjonen bør avgis rapport om hvor virkningsfulle bestemmelsene i dette direktiv er, herunder de som er knyttet til dets virkeområde, kontrollhyppigheten, ytterligere forbedringer av ordningen med tekniske kontroller gjennom elektronisk informasjonsutveksling og muligheten i framtiden for gjen-sidig anerkjennelse av kontrollsedler.
- 44) Kontrollstasjoner og utstyr som brukes ved kontrollorganer, bør oppfylle kravene som gjelder for utføring av tekniske kontroller. Siden dette nødvendiggjør betydelige investeringer og tilpasninger som det kanskje ikke er mulig å utføre umiddelbart, bør det gis en frist på fem år til å oppfylle disse kravene. Det bør

dessuten gis en frist på fem år for å gjøre tilsynsorganene i stand til å oppfylle alle kriteriene og kravene som gjelder godkjenning av og tilsyn med kontrollorganer.

- 45) Ettersom målet for dette direktiv, som er å forbedre trafikk sikkerheten ved å fastsette minste felles krav og harmoniserte regler for teknisk kontroll av kjøretøyer i Unionen, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene, men heller på grunn av tiltakets omfang bedre kan nås på unionsplan, kan Unionen treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i artikkel 5 i traktaten om Den europeiske union. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet som fastsatt i nevnte artikkel går dette direktiv ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå dette målet.
- 46) Dette direktiv er forenlig med de grunnleggende rettigheter og de prinsipper som er anerkjent særlig i Den europeiske unions pakt om grunnleggende rettigheter, som er omhandlet i artikkel 6 i traktaten om Den europeiske union.
- 47) Dette direktiv innarbeider og ajourfører reglene i kommisjonsrekommendasjon 2010/378/EU⁹ med sikte på bedre regulering av resultatene av tekniske kontroller.
- 48) Dette direktiv ajourfører de tekniske kravene fastsatt i europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/40/EF¹⁰, og utvider dets virkeområde slik at det omfatter særlig bestemmelser om etablering av kontrollorganer og deres tilsynsorganer, samt om utnevnelse av kontrollører bemyndiget til å utføre tekniske kontroller. Nevnte direktiv bør derfor oppheves.

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

Kapittel I

Formål, definisjoner og virkeområde

Artikkel 1

Formål

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

⁸ 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).

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

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

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Artikkel 2

Virkeområde

1. Dette direktiv får anvendelse på kjøretøyer med en konstruksjonshastighet på over 25 km/t i følgende grupper, som nevnt i direktiv 2002/24/EF, direktiv 2003/37/EF og direktiv 2007/46/EF:
 - motorvogner konstruert og bygd hovedsakelig for transport av personer og deres bagasje, med høyst åtte sitteplasser i tillegg til førersetet – kjøretøygruppe M₁,
 - motorvogner konstruert og bygd hovedsakelig for transport av personer og deres bagasje, med flere enn åtte sitteplasser i tillegg til førersetet – kjøretøygruppe M₂ og M₃,
 - motorvogner konstruert og bygd hovedsakelig for godstransport, med største masse på høyst 3,5 tonn – kjøretøygruppe N₁,
 - motorvogner konstruert og bygd hovedsakelig for godstransport, med største masse på over 3,5 tonn – kjøretøygruppe N₂ og N₃,
 - tilhengere konstruert og bygd for gods- eller persontransport, samt for innkvartering av personer, med største masse på over 3,5 tonn – kjøretøygruppe O₃ og O₄,
 - fra 1. januar 2022, kjøretøyer med to eller tre hjul – kjøretøygruppe L3e, L4e, L5e og L7e, med et slagvolum på mer enn 125 cm³,
 - traktorer med hjul i gruppe T5, hvis bruk hovedsakelig finner sted på offentlig vei, med en høyeste konstruksjonshastighet på over 40 km/t.
2. Medlemsstatene kan utelukke følgende kjøretøyer registrert på deres territorium fra dette direktivs virkeområde:
 - kjøretøyer som benyttes under uvanlige forhold, og kjøretøyer som aldri, eller nesten aldri, brukes på offentlig vei, herunder kjøretøyer som av historisk interesse eller konkurransekjøretøyer,
 - kjøretøyer som er omfattet av diplomatisk immunitet,
 - kjøretøyer som brukes av de væpnede styrker, styrker som håndhever lov og orden, brannvesenet, sivilforsvaret og beredskapstjeneste eller redningstjeneste,
 - kjøretøyer som brukes til landbruk, hagebruk, skogbruk eller oppdretts- og fiskeriformål utelukkende på territoriet til den berørte medlemsstaten og i terreng der slik

virksomhet finner sted, herunder gårdsveier, skogsbilveier eller dyrket mark,

- kjøretøyer som brukes utelukkende på små øyer eller i tynt befolkede områder,
 - spesialkjøretøyer som transporterer sirkus- og tivoliutstyr, med en høyeste konstruksjonshastighet på høyst 40 km/t, og som bare benyttes på territoriet til den berørte medlemsstaten,
 - kjøretøyer i gruppe L3e, L4e, L5e og L7e med et slagvolum på mer enn 125 cm³, der medlemsstaten har innført virkningsfulle alternative trafikksikkerhetstiltak for to- eller trehjuls kjøretøyer, idet det tas hensyn til særlig relevant trafikksikkerhetsstatistikk for de siste fem årene. Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om slike unntak.
3. Medlemsstatene kan innføre nasjonale krav til teknisk kontroll av kjøretøyer registrert på deres territorium som ikke er omfattet av dette direktivs virkeområde, og av kjøretøyer oppført i nr. 2.

Artikkel 3

Definisjoner

I dette direktiv menes med:

- 1) «kjøretøy» enhver motorvogn eller dens tilhenger som ikke går på skinner,
- 2) «motorvogn» et selvstendig motordrevet kjøretøy med hjul, som har en høyeste konstruksjonshastighet på over 25 km/t,
- 3) «tilhenger» et ikke-selvdrevet kjøretøy med hjul, som er beregnet på og konstruert for å trekkes av en motorvogn,
- 4) «semitrailer» enhver tilhenger som er konstruert for å tilkoples en motorvogn slik at det delvis hviler på motorvognen, og slik at en vesentlig del av dets egen og lastens masse bæres av motorvognen,
- 5) «to- eller trehjuls kjøretøy» ethvert motordrevet kjøretøy med to hjul, med eller uten sidevogn, og alle tre- eller firehjuls motorsykler,
- 6) «kjøretøy registrert i en medlemsstat» et kjøretøy som er registrert eller tatt i bruk i en medlemsstat,
- 7) «kjøretøy av historisk interesse» ethvert kjøretøy som anses å være historisk av medlemsstaten der det er registrert, eller ett av dens utnevnte godkjenningsorganer, og som oppfyller alle følgende vilkår:
 - det ble produsert eller registrert første gang minst 30 år siden,

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

- den spesifikke typen, som definert i relevant unionsrett eller nasjonal lovgivning, er ikke lenger i produksjon,
 - det er historisk bevart og vedlikeholdt i opprinnelig stand og har ikke gjennomgått betydelige endringer hva angår tekniske egenskaper eller hovedkomponenter,
- 8) «innehaver av vognkort» den juridiske eller fysiske personen i hvis navn kjøretøyet er registrert,
 - 9) «teknisk kontroll» en inspeksjon i samsvar med vedlegg I som har til hensikt å sikre at et kjøretøy er sikkert å bruke på offentlig vei, og at det oppfyller de påkrevde og obligatoriske sikkerhets- og miljøegenskapene,
 - 10) «godkjenning» en framgangsmåte der en medlemsstat erklærer at et kjøretøy oppfyller relevante administrative bestemmelser og tekniske krav nevnt i direktiv 2002/24/EF, direktiv 2003/37/EF og direktiv 2007/46/EF,
 - 11) «mangler» tekniske feil og andre forekomster av manglende samsvar som blir påvist under en teknisk kontroll,
 - 12) «kontrollseddel» en rapport fra en teknisk kontroll utstedt av vedkommende myndighet eller et kontrollorgan, som inneholder resultatet av den tekniske kontrollen,
 - 13) «kontrollør» en person godkjent av en medlemsstat eller av dens vedkommende myndighet til å utføre tekniske kontroller på et kontrollorgan eller eventuelt på vegne av en vedkommende myndighet,
 - 14) «vedkommende myndighet» myndighet eller offentlig organ som en medlemsstat har gitt myndighet til å forvalte ordningen med teknisk kontroll, herunder eventuelt, gjennomføringen av tekniske kontroller,
 - 15) «kontrollorgan» offentlig eller privat organ eller virksomhet som medlemsstaten har godkjent til å gjennomføre tekniske kontroller,
 - 16) «tilsynsorgan» ett eller flere organer etablert av en medlemsstat med ansvar for å føre tilsyn med kontrollorganer. Et tilsynsorgan kan være en del av det eller de vedkommende myndighetene,
 - 17) «liten øy» en øy med færre enn 5000 innbyggere, som ikke er tilknyttet andre deler av territoriet med veibruer eller veitunneler,
 - 18) «tynt befolket område» et forhåndsdefinert område med en befolkningstetthet på under fem personer per kvadratkilometer,
 - 19) «offentlig vei» en vei som brukes av offentligheten, for eksempel en lokal, regional eller nasjonal vei, hovedvei, motorgate eller motorvei.

Kapittel II

Alminnelige forpliktelser

Artikkel 4

Ansvarsområder

1. Hver medlemsstat skal sikre at kjøretøyer som er registrert på deres territorium, kontrolleres periodisk i samsvar med dette direktiv, ved kontrollorganer som er godkjent av den medlemsstaten der disse kjøretøyene er registrert.
2. Teknisk kontroll skal utføres av den medlemsstaten der kjøretøyet er registrert, eller av et offentlig organ som medlemsstaten har gitt myndighet til å utføre denne oppgaven, eller av organer eller virksomheter som medlemsstaten har utpekt eller fører tilsyn med, herunder godkjente private organer.
3. I samsvar med prinsippene fastsatt ved europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 715/2007¹¹ og europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 595/2009¹², skal Kommisjonen ved hjelp av gjennomføringsrettsakter og innen 20. mai 2018 vedta:
 - a) et sett med tekniske opplysninger om bremseanlegg, styring, sikt, lykter, reflek-sinnretninger, elektrisk utstyr, aksler, hjul, dekk, fjæring, understell, understellsutstyr, annet utstyr samt forstyrrelser som er nødvendige for teknisk kontroll av de punktene som skal kontrolleres, og om bruken av de anbefalte prøvingsmetodene, i samsvar med nr. 3 i vedlegg I, og
 - b) de nærmere reglene for dataformatet og framgangsmåtene for å få tilgang til de relevante tekniske opplysningene.
 Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 19 nr. 2.
 Produsentene skal vederlagsfritt eller til en rimelig pris og uten forskjellsbehandling gjøre de tekniske opplysningene nevnt i første ledd

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

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

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

bokstav a), tilgjengelig for kontrollorganer og relevante vedkommende myndigheter.

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

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

Kapittel III

Minstekrav til teknisk kontroll

Artikkel 5

Dato og hyppighet for prøving

1. Kjøretøyer skal gjennomgå teknisk kontroll minst innenfor følgende intervaller, med forbehold for det fleksible tidsrommet som anvendes i medlemsstatene i henhold til nr. 3:
 - a) kjøretøyer i gruppe M₁ og N₁: fire år etter den datoen kjøretøyet ble registrert første gang, deretter hvert annet år,
 - b) kjøretøyer i gruppe M₁ som brukes som taxi eller ambulanse, kjøretøyer i gruppe M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ og O₄: ett år etter den datoen kjøretøyet ble registrert første gang, deretter hvert år,
 - c) kjøretøyer i gruppe T5 som hovedsakelig brukes på offentlig vei til kommersiell godstransport på vei: fire år etter den datoen kjøretøyet ble registrert første gang, deretter hvert annet år,
2. Medlemsstatene skal fastsette hensiktsmessige intervaller som kjøretøyer i gruppe L3e, L4e, L5e og L7e med et slagvolum på mer enn 125 cm³, skal gjennomgå teknisk kontroll innenfor.
3. Medlemsstatene eller vedkommende myndigheter kan fastsette et rimelig tidsrom som teknisk kontroll skal utføres innenfor, som ikke overstiger intervallene fastsatt i nr. 1.
4. Uten hensyn til datoen for kjøretøyets siste tekniske kontroll, kan medlemsstaten eller vedkommende myndighet kreve at det gjennomgår en teknisk kontroll før datoene nevnt i nr. 1 og 2, i følgende tilfeller:
 - etter en ulykke som påvirker de viktigste sikkerhetsrelaterte komponentene i kjøretøyet, for eksempel hjul, fjæring, deformasjonssoner, kollisjonsputeanlegg, styring eller bremseser,
 - dersom kjøretøyets sikkerhets- og miljøsystemer og -komponenter er endret eller modifisert,

- dersom kjøretøys vognkort har skiftet innehaver,
- dersom kjøretøyet har kjørt 160000 km,
- dersom trafikksikkerheten er alvorlig påvirket.

Artikkel 6

Innhold og kontrollmetoder

1. For kjøretøyer som hører inn under dette direktivs virkeområde, unntatt gruppe L3e, L4e, L5e og L7e med et slagvolum på mer enn 125 cm³, skal medlemsstatene sikre at de tekniske kontrollene omfatter minst de områdene som er nevnt i nr. 2 i vedlegg I.
2. For hvert område nevnt i nr. 1, skal vedkommende myndigheter i medlemsstaten eller kontrollorganet utføre en teknisk kontroll som omfatter minst de punktene som er nevnt i nr. 3 i vedlegg I, ved hjelp av den anbefalte eller en likeverdig metode godkjent av vedkommende myndighet som kan anvendes på kontrollene av disse punktene, som angitt i nr. 3 i vedlegg I. Kontrollen kan også omfatte en kontroll av om de respektive delene og komponentene på kjøretøyet tilsvarer de påkrevde sikkerhets- og miljøegenskapene som var gjeldende på godkjenningstidspunktet, eller eventuelt på tidspunktet for ettermontering.

Kontrollen skal utføres ved hjelp av tilgjengelig teknikk og utstyr og uten bruk av verktøy til å demontere eller fjerne noen deler av kjøretøyet.
3. For kjøretøygruppe L3e, L4e, L5e og L7e med et slagvolum på mer enn 125 cm³, skal medlemsstatene bestemme hvilke områder, punkter som skal kontrolleres samt hensiktsmessige kontrollmetoder.

Artikkel 7

Vurdering av mangler

1. For hvert punkt som skal kontrolleres, gir vedlegg I en minsteliste over mulige mangler og deres alvorsgrad.
2. Mangler som blir funnet ved periodisk kontroll av kjøretøyer, skal kategoriseres i én av følgende grupper:
 - a) små mangler som ikke har noen vesentlig virkning på kjøretøyets sikkerhet eller miljøvirkning, samt andre mindre avvik fra kravene,
 - b) store mangler som kan sette kjøretøyets sikkerhet i fare eller ha en miljøvirkning eller

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

- utsette andre trafikanter for fare, samt andre mer vesentlige avvik fra kravene,
- c) farlige mangler som utgjør en direkte og umiddelbar fare for trafikksikkerheten eller har en miljøvirkning som berettiger at en medlemsstat eller dens vedkommende myndigheter kan forby bruken av kjøretøyet på offentlig vei.
3. Et kjøretøy som har mangler som hører inn under mer enn én mangelgruppe nevnt i nr. 2, skal klassifiseres i den gruppen som tilsvarende alvorligste mangelen. Et kjøretøy som har flere mangler innenfor samme kontrollområde som identifisert innenfor virkeområdet for kontrollen nevnt i nr. 2 i vedlegg I, kan klassifiseres i den nest alvorligste mangelgruppen dersom det kan dokumenteres at den samlede virkningen av disse manglene medfører en større risiko for trafikksikkerheten.

Artikkel 8

Kontrollseddel

1. Medlemsstatene skal sikre at kontrollorganene, eller dersom det er relevant, vedkommende myndigheter som har utført en teknisk kontroll av et kjøretøy, utsteder en kontrollseddel for det kjøretøyet som minst angir de standardiserte elementene fra de tilsvarende harmoniserte unionsreglene som fastsatt i vedlegg II.
2. Medlemsstatene skal sikre at kontrollorganene, eller dersom det er relevant, vedkommende myndigheter lager kontrollseddelen, eller dersom det foreligger en elektronisk produsert kontrollseddel, en bekreftet utskrift av dette sertifikatet til den personen som framstiller kjøretøyet for kontroll.
3. Med forbehold for artikkel 5, skal ved omregistrering av et kjøretøy som allerede er registrert i en annen medlemsstat, hver medlemsstat anerkjenne kontrollseddelen utstedt av denne andre medlemsstaten, som om den selv hadde utstedt sertifikatet, forutsatt at kontrollseddelen fortsatt er gyldig med hensyn til den hyppigheten for periodisk kontroll som er fastsatt av den medlemsstaten der omregistreringen finner sted. I tilstilfeller kan medlemsstaten der omregistreringen finner sted, kontrollere kontrollseddelens gyldighet før den anerkjenner det. Medlemsstatene skal meddele Kommissjonen en beskrivelse av kontrollseddelen før 20. mai 2018. Kommissjonen skal underrette komiteen nevnt i artikkel 19. Dette nummer får ikke anvendelse på kjøretøygruppe L3e, L4e, L5e og L7e:
4. Med forbehold for artikkel 5 nr. 4 og nr. 3 i denne artikkel, skal medlemsstatene som et prinsipp anerkjenne en kontrollseddels gyldighet dersom et kjøretøy – som har gyldig bevis for periodisk teknisk kontroll – skifter eier.
5. Fra og med 20. mai 2018 og senest innen 20. mai 2021 skal kontrollorganene elektronisk meddele vedkommende myndigheter i den berørte medlemsstaten de opplysningene som er nevnt i de kontrollseddene som de utsteder. Slik meddelelse skal finne sted innen rimelig tid etter at hver kontrollseddel er utstedt. Fram til sistnevnte dato kan kontrollorganene meddele vedkommende myndighet de relevante opplysningene på annen måte. Medlemsstatene skal fastsette hvor lenge vedkommende myndighet skal oppbevare disse opplysningene. Dette tidsrommet skal ikke være kortere enn 36 måneder, med forbehold for de nasjonale skatteordningene i medlemsstatene.
6. Med sikte på kontroll av kilometertellere som er montert på normal måte, skal medlemsstatene sikre at opplysningene fra den forrige tekniske kontrollen gjøres tilgjengelig for kontrollørene så snart de foreligger elektronisk. Dersom det konstateres at en kilometerteller er manipulert i den hensikt å redusere eller gi feil framstilling av et kjøretøyets kjørelengde, skal slik manipulering straffes med sanksjoner som er virkningsfulle, står i forhold til overtredelsen og virker avskrekkende.
7. Medlemsstatene skal sikre at resultatene fra de tekniske kontrollene så snart som mulig meldes til eller gjøres tilgjengelig for den myndigheten som er ansvarlig for kjøretøyets registrering. Slik melding skal inneholde opplysningene nevnt i kontrollseddelen.

Artikkel 9

Oppfølging av mangler

1. Dersom det bare er små mangler, skal kjøretøyet anses å være godkjent ved kontrollen, manglene skal rettes, og kjøretøyet skal ikke kontrolleres på nytt.
2. Dersom det er store mangler, skal kjøretøyet anses å være ikke godkjent ved kontrollen. Medlemsstatene eller vedkommende myndighet skal beslutte hvor lenge det aktuelle kjøretøyet kan brukes før det må gjennomgå ny teknisk kontroll. Etterfølgende kontroll skal finne sted i løpet av et tidsrom definert av medlems-

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

staten eller vedkommende myndighet, men ikke senere enn to måneder etter den første kontrollen.

3. Dersom det er farlige mangler, skal kjøretøyet anses å være ikke godkjent ved kontrollen. Medlemsstatene eller vedkommende myndighet kan beslutte at det aktuelle kjøretøyet ikke skal brukes på offentlig vei, og at godkjenningen til å bruke den i veitrafikken skal stanses midlertidig i et begrenset tidsrom, uten at det skal kreves ny registreringsprosess, inntil manglene er rettet og det er utstedt en ny kontrollseddel som bevitner at kjøretøyet er i trafikksikker stand.

Artikkel 10

Kontrollbevis

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

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

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

Kapittel IV

Administrative bestemmelser

Artikkel 11

Kontrollstasjoner og -utstyr

1. Medlemsstatene skal sikre at kontrollstasjoner og -utstyr som brukes til å utføre teknisk kontroll, oppfyller minstekravene fastsatt i vedlegg III.

2. Medlemsstatene skal sikre at kontrollorganene eller, dersom det er relevant, vedkommende myndighet vedlikeholder kontrollstasjoner og -utstyr i samsvar med spesifikasjonene fastsatt av produsentene.
3. Måleutstyr skal jevnlig kalibreres i samsvar med vedlegg III og kontrolleres i samsvar med spesifikasjonene fastsatt av den berørte medlemsstaten eller utstyrsprodusenten.

Artikkel 12

Kontrollorganer

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

Artikkel 13

Kontrollører

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

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

kommende myndighet, dersom resultatene fra den tekniske kontrollen er åpenbart feilaktige.

Artikkel 14

Tilsyn med opplæringscentre

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

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

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

Kapittel V

Samarbeid og utveksling av opplysninger

Artikkel 15

Forvaltningssamarbeid mellom medlemsstatene

1. Medlemsstatene skal utpeke et nasjonalt kontaktpunkt med ansvar for å utveksle opplysninger med de andre medlemsstatene og Kommisjonen om anvendelsen av dette direktiv.
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 16

Elektronisk informasjonsplattform for kjøretøyer

Kommisjonen skal undersøke gjennomførbarheten, kostnadene og nytten av å innføre en elektronisk informasjonsplattform for kjøretøyer ved å dra fordel av eksisterende og allerede iverksatte

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

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

Kapittel VI

Delegerte rettsakter og gjennomføringsrettsakter

Artikkel 17

Delegerte rettsakter

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

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

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Artikkel 18

Utøvelse av delegering

1. Myndigheten til å vedta delegerede rettsakter gis Kommisjonen med forbehold for vilkårene fastsatt i denne artikkel.
2. Myndigheten til å vedta delegerede rettsakter nevnt i artikkel 17, 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 17, kan når som helst tilbakekalles av Europaparlamentet eller Rådet. Beslutningen om tilbakekalling innebærer at delegeringen av myndighet angitt i beslutningen, opphører å gjelde. Tilbakekallingen skal tre i kraft dagen etter den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende* eller på et senere tidspunkt som angis i beslutningen. Den berører ikke gyldigheten av delegerede rettsakter som allerede er trådt i kraft.
4. Så snart Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt, skal den samtidig underrette Europaparlamentet og Rådet om dette.
5. En delegert rettsakt vedtatt i henhold til artikkel 17, skal tre i kraft bare dersom verken Europaparlamentet eller Rådet gjør innsigelser mot den innen to måneder fra den dag da rettsakten ble meddelt Europaparlamentet og Rådet, eller dersom både Europaparlamentet og Rådet før utløpet av nevnte tidsrom har underrettet Kommisjonen om at de ikke akter å gjøre innsigelse. Dette tidsrommet skal forlenges med to måneder på initiativ fra Europaparlamentet eller Rådet.

Artikkel 19

Komitéframgangsmåte

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

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

Kapittel VII

Sluttbestemmelser

Artikkel 20

Rapportering

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

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Artikkel 21

Sanksjoner

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

Artikkel 22

Overgangsbestemmelser

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

Artikkel 23

Innarbeiding i nasjonal lovgivning

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

De skal anvende disse bestemmelsene fra 20. mai 2018.

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

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

Artikkel 24

Oppheving

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

Artikkel 25

Ikrafttredelse

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

Artikkel 26

Mottakere

Denne direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Brussel, 3. april 2014.

For Europaparlamentet

M. SCHULZ

President

For Rådet

D. KOURKOULAS

Formann

Vedlegg I

Minstekrav til innhold og anbefalte kontrollmetoder

1. ALLMENT

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

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

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

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

«Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes» gjelder ikke når det vises til krav som ikke var fastsatt i det relevante regelverket for god-

kjenning av kjøretøyer på tidspunktet for første gangs registrering eller første gangs ibruktaking, eller i kravene til ettermontering.

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

2. KONTROLLOMFANG

Kontrollen skal omfatte minst følgende områder:

- 0) Identifikasjon av kjøretøyet
- 1) Bremseanlegg
- 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 M₂ og M₃.

3. INNHOLD OG KONTROLLMETODER, VURDERING AV MANGLER PÅ KJØRETØYER

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

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

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

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

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 ¹)	Visuell kontroll	a) Kjennemerke(r) mangler eller er så dårlig festet at det/de kan falle av. b) Preging mangler eller er uleselig. c) Ikke i samsvar med kjøretøyet registreringspapirer eller med registre.	X	X	X
0.2. Kjøretøyet understellsnummer/serienummer	Visuell kontroll	a) Mangler eller kan ikke finnes. b) Ufullstendig, uleselig, åpenbart forfalsket, eller stemmer ikke med kjøretøyet registreringspapirer. c) Kjøretøyet registreringspapirer er uleselige eller inneholder skrivefeil.	X	X	X
1. BREMSEANLEGG					
1.1. Mekanisk tilstand og virkemåte					
1.1.1 Driftsbremsens pedallakse/håndbremsens akse	Visuell kontroll av komponentene mens bremseanlegget er i drift. Merk: Kjøretøyer med servobremser bør kontrolleres med motoren slått av.	a) Pedalakse for stram. b) For stor slitasje eller slakk.	X	X	X
1.1.2. Pedalens/håndtakets tilstand og bremsepedalens vandringsreserve	Visuell kontroll av delene mens bremseanlegget er i drift. Merk: Kjøretøyer med servobremser bør kontrolleres med motoren slått av.	a) For stor vandringsreserve eller utilstrekkelig vandringsreserve. b) Bremsbetjeningsinnretningen returnerer ikke korrekt. Dersom dens funksjon påvirkes. c) Gummibelegget på bremsepedalen mangler, sitter løst eller er slitt.	X	X	X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
1.1.3. Vakuumpumpe eller kompressor og beholdere	Visuell kontroll av komponentene ved normalt driftstrykk. Kontroller hvor lang tid det tar for vakuum eller lufttrykk å nå et sikkert driftstrykk samt virkemåten til varslingsinnretningen, flerkretsbeskyttelsesventilen og trykkavlastningsventilen.	<p>a) Utilstrekkelig trykk/vakuum til å aktivere bremsen minst fire ganger etter at varsel-signalet er utløst (eller manometeret varsler fare).</p> <p>Minst to aktiveringer av bremsen etter at varsel-signalet er utløst (eller manometeret varsler fare).</p> <p>b) Det tar for lang tid å øke trykk/vakuum til et sikkert driftsnivå i henhold til kravene¹.</p> <p>c) Flerkretsbeskyttelsesventilen eller trykk-avlastningsventilen virker ikke.</p> <p>d) Luftlekkasje som fører til merkbart trykkfall eller hørbar luftutstrømming.</p> <p>e) Utvendig skade innvirker trolig på bremse-anleggets virkemåte.</p> <p>Nødbremsens bremseevne er ikke tilstrekkelig.</p>	X	X	X
1.1.4. Varselsignal for utilstrekkelig trykk, manometer	Funksjonskontroll	Defekt varsel-signal eller manometer. Lavt trykk angis ikke.	X	X	X
1.1.5. Håndbetjent bremse-ventil	Visuell kontroll av komponentene mens bremse-anlegget er i drift.	<p>a) Ventil sprukket, skadet eller meget slitt.</p> <p>b) Betjening av ventil ikke påliteilig, eller mulig-het for funksjonssvikt i ventil.</p> <p>c) Løse tilslutninger eller lekkasjer i anlegget.</p> <p>d) Funksjonssvikt.</p>	X	X	X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

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

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
1.1.9. Akkumulator, trykk-luftbeholder	Visuell kontroll.	a) Beholder lett skadet eller lett korrodert. Beholder sterkt skadet, korrodert eller utett. b) Dreneringsventilens virkemåte påvirket. Dreneringsventil virker ikke. c) Beholder ikke sikker eller feil montert.	X	X	X
1.1.10. Bremskraftforsterker, hovedsylinder (hydrauliske anlegg)	Visuell kontroll av komponentene mens bremseanlegget er i drift, dersom mulig.	a) Bremskraftforsterker defekt eller virker ikke. Dersom den ikke virker. b) Hovedsylinder defekt, men bremsen virker fortsatt. Hovedsylinder defekt eller utett. c) Hovedsylinder ikke tilstrekkelig festet, men bremsen virker fortsatt. Hovedsylinder ikke tilstrekkelig festet. d) For lite bremsevæske, under MIN-merket. Bremsevæsketilførsel betydelig under MIN-merket. Ingen bremsevæske synlig. e) Lokk på beholder for hovedsylinder mangler. f) Varsellampe for bremsevæske lyser eller er defekt. g) Innretningen som varsler for lavt bremsevæsketilførsel, fungerer ikke tilfredsstillende.	X	X	X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
1.1.11. Bremseserør	Visuell kontroll av komponentene mens bremseanlegget er i drift, dersom mulig.	<ul style="list-style-type: none"> a) Overhengende fare for svikt eller brudd. b) lekkasjer i rør eller tilslutninger (trykkluftbremseanlegg). Lekkasjer i rør eller tilslutninger (hydraulisk bremseanlegg). c) Rør skadet eller sterkt korrodert. Påvirker bremsenes funksjon i form av blokkering eller overhengende risiko for lekkasje. d) Rør feil plassert. Risiko for skade. 		X	X
1.1.12. Bremseslanger	Visuell kontroll av komponentene mens bremseanlegget er i drift, dersom mulig.	<ul style="list-style-type: none"> a) Overhengende fare for svikt eller brudd. b) Slanger skadede, slitte, vridde eller for korte. Slanger skadede eller slitte. c) Lekkasjer i slanger eller tilslutninger (trykkluftbremseanlegg). Lekkasjer i slanger eller tilslutninger (hydraulisk bremseanlegg). d) Slanger utvider seg for mye under trykk. Kord skadet. e) Slanger porøse. 	X	X	X
1.1.13. Bremsbelegg og bremseklosser	Visuell kontroll.	<ul style="list-style-type: none"> a) Belegg eller klosser meget slitt (minstemmerket nådd). Belegg eller klosser meget slitt (minstemmerket ikke synlig). 	X	X	X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		b) Belegg eller klosser tilsmusset (olje, fett, o.l.). Bremsseevnen påvirket.	X	X	X
		c) Belegg eller kloss mangler eller er feil montert.			X
1.1.14. Bremsetromler, bremseskiver	Visuell kontroll.	a) Trommel eller skive slitt. Trommel eller skive meget slitte, med synlige riper, sprekker, rifter eller andre feil som svækker sikkerheten.	X		X
		b) Trommel eller skive tilsmusset (olje, fett, o.l.). Bremsseevnen påvirket.	X		X
		c) Trommel eller skive mangler.			X
		d) Bremseskjold ikke tilstrekkelig festet.	X		
1.1.15. Bremskabler, stenger, armer, forbindelses- ledd	Visuell kontroll av komponentene mens bremse- anlegget er i drift, dersom mulig.	a) Kabler skadet eller deformert. Bremsseevnen påvirket.	X		X
		b) Komponent meget slitt eller korrodert. Bremsseevnen påvirket.	X		X
		c) Svakheter ved forbindelsesledd mellom kabler eller stag.	X		
		d) Kabelføring defekt.	X		
		e) Bremsanleggets frie bevegelighet begrenset.	X		
		f) Unormal bevegelse av armer/forbindelses- ledd som følge av feiljustering eller sterk slitasje.	X		
1.1.16. Bremsesyndrer (herunder fjærbremser og hydrauliske syndrer)	Visuell kontroll av komponentene mens bremse- anlegget er i drift, dersom mulig.	a) Sylindrer sprukket eller skadet. Bremsseevnen påvirket.	X		X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		b) Sylinder utett. Bremsseevnen påvirket.	X	X	X
		c) Sylinder ikke tilstrekkelig festet eller feil montert. Bremsseevnen påvirket.	X	X	X
		d) Sylinder sterkt korrodert. Vil sannsynligvis sprekke.	X	X	X
		e) For liten eller for stor vanding for stempel eller membran. Bremsseevne påvirket (manglende frigang).	X	X	X
		f) Støtteskyttelseskappe er skadet. Støtteskyttelseskappe mangler eller er sterkt skadet.	X	X	X
1.1.17. Automatisk last- avhengig bremskraft- regulator	Visuell kontroll av komponentene mens bremse- anlegget er i drift, dersom mulig.	a) Forbindelsesledd defekt.	X	X	X
		b) Forbindelsesledd feil justert.	X	X	X
		c) Ventil sitter fast eller virker ikke (ABS-funksjon). Ventil sitter fast eller virker ikke.	X	X	X
		d) Ventil mangler (dersom det kreves en slik).	X	X	X
		e) Merkeplate mangler.	X	X	X
		f) Opplysninger uleselige eller ikke i samsvar med kravene ¹ .	X	X	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	X	X
		b) Regulator defekt.	X	X	X
		c) Feil montert eller utskiftet.	X	X	X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
1.1.19. Mellomakslebremsanlegg (dersom montert eller påkrevd)	Visuell kontroll.	a) Feil montert eller feil ved forbindelsene. Dersom dens funksjon påvirkes. b) Anlegg åpenbart defekt eller mangler.	X	X	X
1.1.20. Automatisk aktivring 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 bremseinretninger (f.eks. frostvæskpumpe, lufttørker osv.) har utvendige skader eller er sterkt korrodert på en måte som er skadelig for bremseanlegget. Bremseevnen påvirket. b) Lekkasje av luft eller frostvæske. Anleggets funksjon påvirket. c) Komponenter usikre eller feil montert. d) Usikker endring av komponent ³ . Bremseevnen påvirket.	X	X	X
1.1.22. Kontrollforbindelser (dersom montert eller påkrevd)	Visuell kontroll	a) Mangler. b) Skadet. Ubrukelige eller utette.		X	X
1.1.23. Påløpsbrems	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Utilstrekkelig virkning.		X	
1.2. Driftsbremmens bremseevne og bremsevirkning					
1.2.1. Bremseevne	Ved prøving på bremsefelt eller, dersom dette ikke er mulig, ved prøving på vei, aktiveres bremsene gradvis opptil høyeste bremsevirkning.	a) Utilstrekkelig bremsevirkning på ett eller flere hjul. Ingen bremsevirkning på ett eller flere hjul.		X	X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		b) Bremsvirkningen fra et tilfeldig hjul er mindre enn 70 % av den største registrerte virkningen fra det andre hjulet på den samme akselen. Eller, ved bremseprøving på vei avviker kjøretøyet sterkt fra sin kurs. 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.		X	X
		c) Bremskraften ikke gradvis (hugger).		X	
		d) Reaksjonstiden for lang på ett av hjulene.		X	
		e) For store svingninger i bremskraften ved hver hele omdreining av hjulet.		X	
1.2.2. Bremsvirkning	Prøving på et bremsefelt, eller dersom det ikke kan brukes av tekniske årsaker, ved prøving på vei ved hjelp av en retardasjonsmåler for å fastslå koeffisienten for bremsvirkning i forhold til største tillatte masse, eller når det gjelder semitrailere, summen av tillatte akseltrykk. Kjøretøyer eller en tilhenger med en største tillate masse på over 3,5 tonn skal kontrolleres i henhold til standardene i ISO 21069 eller tilsvarende metoder. Prøvinger på vei bør utføres under tørre forhold på en flat og rett vei.	Følgende minsteverdier oppnås ikke ¹ : 1. Kjøretøyer som er registrert første gang etter 1.1.2012: – Gruppe M ₁ : 58 % – Gruppe M ₂ og M ₃ : 50 % – Gruppe N ₁ : 50 % – Gruppe N ₂ og N ₃ : 50 % – Gruppe O ₂ , O ₃ og O ₄ : – for semitrailere: 45 % ² – for slepvogner: 50 %			X
		2. Kjøretøyer som er registrert første gang før 1.1.2012: – Gruppe M ₁ , M ₂ og M ₃ : 50 % ³ – Gruppe N ₁ : 45 % – Gruppe N ₂ og N ₃ : 43 % ⁴ – Gruppe O ₂ , O ₃ og O ₄ : 40 % ⁵			X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		3. Andre grupper Gruppe L (begge bremsesammen): - Gruppe L1e: 42 % - Gruppe L2e, L6e: 40 % - Gruppe L3e: 50 % - Gruppe L4e: 46 % - Gruppe L5e, L7e: 44 % Gruppe L (bakhjulsbrems): alle grupper: 25 % av kjøretøyet totalmasse Mindre enn 50 % av ovennevnte verdier er oppnådd.	X	X	X
1.3. Nødbremsens bremseevne og bremsevirkning (dersom det benyttes separat anlegg)					
1.3.1. Bremseevne	Dersom nødbremseanlegget er atskilt fra driftsbremseanlegget, anvendes metoden angitt i 1.2.1.	a) Utilstrekkelig bremsevirkning på ett eller flere hjul. Ingen bremsevirkning på ett eller flere hjul. b) Bremsevirkningen fra et tilfeldig hjul er mindre enn 70 % av den største registrerte virkningskraften fra et annet hjul på den samme angitte akselen. Eller, ved bremseprøving på vei avvikler kjøretøyet sterkt fra sin kurs. Bremsevirkningen fra et tilfeldig hjul er mindre enn 50 % av den største registrerte virkningskraften fra det andre hjulet på den samme akselen dersom kjøretøyet har styrende aksler.	X	X	X
		c) Bremskraften ikke gradvis (hugger).	X		
1.3.2. Bremsevirkning	Dersom nødbremseanlegget er atskilt fra driftsbremseanlegget, anvendes metoden angitt i 1.2.2.	Bremsevirkningen er mindre enn 50 % ⁶ av driftsbremsens bremseevne som definert i nr. 1.2.2 i forhold til største tillatte masse. Mindre enn 50 % av ovennevnte verdier for bremsevirkning nådd.	X	X	X
1.4. Parkeringsbremsens bremseevne og bremsevirkning					

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
1.4.1 Bremsesevne	Prøv bremsen ved kontroll på et bremsefelt.	Bremsen virker ikke på den ene siden, eller kjøretøyet avviker sterkt fra sin kurs ved bremseprøving på vei. Mindre enn 50 % av verdiene for bremsevirkning som nevnt i nr. 1.4.2 nådd i forhold til kjøretøyet masse ved kontroll.	X	X	X
1.4.2. Bremsvirkning	Prøving på et bremsefelt. Dersom det ikke er mulig, prøving på vei, enten ved hjelp av en indikerende eller registrerende retardasjonsmåler eller med kjøretøyet i en bakke med kjent helning.	Koeffisienten for bremsevirkning er ikke, for alle kjøretøyer, minst 16 % i forhold til største tillatte masse eller, for motorvogner minst 12 % i forhold til kjøretøyet største tillatte totalmasse, avhengig av hvilken verdi som er størst Mindre enn 50 % av ovennevnte verdier for bremsevirkning nådd.	X	X	X
1.5 Mellomakslebremsesystemets bremsevne	Visuell kontroll og om mulig prøving av om anlegget virker.	a) Bremsvirkningen ikke gradvis (gjelder ikke for motorbrems). b) Anlegget virker ikke.	X	X	X
1.6. Blokkeringsfrie bremsesystemer (ABS)	Visuell kontroll og kontroll av varslingsinnretningen og/eller bruk av kjøretøyet elektroniske grensesnitt.	a) Funksjonssvikt i varslingsinnretningen. b) Varslingsinnretningen viser funksjonssvikt i anlegget. c) Hjulhastighetstølere mangler eller er skadet. d) Ledninger er skadet. e) Andre komponenter mangler eller er skadet. f) Systemet angir svikt via kjøretøyet elektroniske grensesnitt.	X	X	X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
1.7. Elektronisk bremseanlegg (EBS)	Visuell kontroll og kontroll av varslingsinnretningen og/eller bruk av kjøretøyet elektroniske grensesnitt.	a) Funksjonssvikt i varslingsinnretningen. b) Varslingsinnretningen viser funksjonssvikt i anlegget. c) Systemet angir svikt via kjøretøyet elektroniske grensesnitt.	X	X	X
1.8. Bremsvæske	Visuell kontroll	Bremsevæsken forurenset eller sedimentert. Overhengende fare for svikt.	X	X	X
2. STYRING					
2.1. Mekanisk tilstand					
2.1.1. Styrings tilstand	Drei rattet fra den ene ytterkant til den andre når kjøretøyet står over en smøregrov eller på en billøfter, med hjulene løftet fra bakken eller på dreieskiver. Visuell kontroll av styreinnretningens virkemåte.	a) Styreinnretningen er tung å håndtere. b) Styreaksel er vridd eller rillene slitt. Påvirker funksjonsevnen. c) For stor slitasje på styreaksel. Påvirker funksjonsevnen. d) For stor vandring på styreaksel. Påvirker funksjonsevnen. e) Lekkasje. Dråpedannelse.	X	X	X
2.1.2. Snekkehusets feste	Drei rattet/styret med urviseren og deretter i motsatt retning, eller bruk en spesialtilpasset innretning som måler rattslakk, når kjøretøyet står over en smøregrov eller på en billøfter med vekten av hjulene mot bakken. Visuell kontroll av snekkehusets feste i understellet.	a) Snekkehuset er ikke ordentlig festet. Festene er løse i farlig grad eller har relativ bevegelse mot synlig understell/karosseri. b) Utvidede feste hull i understellet. Festene alvorlig påvirket. c) Festebolter mangler eller har bruddskader. Festene alvorlig påvirket. d) Snekkehuset har bruddskader. Stabiliteten eller husets feste er påvirket.	X	X	X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
2.1.3. Overføringsinnretningens tilstand	Drei rattet med urviseren og i motsatt retning, eller bruk en spesialtilpasset innretning som måler rattslakk, når kjøretøyet står over en smøregrov eller på en billøfter og med hjulene på bakken. Visuell kontroll av styrekomponentene med tanke på slitasje, bruddskader og sikkerhet.	<p>a) Relativ bevegelse mellom komponenter som bør være faste. For stor bevegelse eller sannsynlighet for å løsne.</p> <p>b) For stor slitasje ved ledd. Meget alvorlig risiko for å løsne.</p> <p>c) En komponent er bruddskadet eller deformert. Påvirker funksjonsevnen.</p> <p>d) Låseinnretninger mangler.</p> <p>e) Komponenter feil innstilt (f.eks. forbindelsesstang eller styrestang).</p> <p>f) Usikker endring³. Påvirker funksjonsevnen.</p> <p>g) Støvbeskyttelseskappe skadet eller forringet. Støvbeskyttelseskappe mangler eller er sterkt forringet.</p>	X	X	X
2.1.4. Overføringsinnretningens virkemåte	Drei rattet med urviseren og i motsatt retning, eller bruk en spesialtilpasset innretning som måler rattslakk, når kjøretøyet står over en smøregrov eller på en billøfter og med hjulene på bakken. Visuell kontroll av styrekomponentene med tanke på slitasje, bruddskader og sikkerhet.	<p>a) Overføringsinnretning i bevegelse støter mot en fast del på understellet.</p> <p>b) Styringsstopp virker ikke eller mangler.</p>	X	X	X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
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 eller funksjoner påvirket. b) For lite væske (under MIN-merket). Utilstrekkelig beholder. c) Mekanismen virker ikke. Styringen påvirket. d) Mekanismen har bruddskader eller er ikke tilstrekkelig festet. Styringen påvirket. e) Komponenter er feil innstilt eller støter sammen. Styringen påvirket. f) Usikker endring ³ . Styringen påvirket. g) Kabler/slanger er skadet eller sterkt korrodert. Styringen påvirket.	X X X X X X X	X X X X X X X	X X X X X X X
2.2. Ratt, rattstamme og styre					
2.2.1. Rattets/styrets tilstand	Trekk i og skyv på rattet på linje med rattstammen og skyv rattet/styret i forskjellige retninger i rett vinkel i forhold til rattstammen/gafflene, når kjøretøyet står over en smøregrav eller på en billøfter og med hjulenes vekt på bakken. Visuell kontroll av dødgang og leddkoplinger eller universalledd.	a) Relativ bevegelse mellom ratt og rattstamme, som tyder på at noe er løst. Meget alvorlig risiko for å løsne. b) Sikringsinnretning på rattnav mangler. Meget alvorlig risiko for å løsne. c) Rattnav, rattkrans eller ratteiker er bruddskadet eller sitter løst. Meget alvorlig risiko for å løsne.	X X X X X	X X X X X	X X X X X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
2.2.2. Rattstamme/rattgaffel og styringsdempere	Trekk i og skyv på rattet på linje med rattstammen og skyv rattet/styret i forskjellige retninger i rett vinkel i forhold til rattstammen/gafflene, når kjøretøyet står over en smøregrav eller på en billøfter og med hjulenes vekt på bakken. Visuell kontroll av dødgang og leddkoplinger eller universalledd.	a) For stor vandring opp eller ned i midten av rattet. b) For stor vandring i toppen av rattstammen radielt fra rattstammens akse. c) Slitasje på leddkoplinger. d) Ikke tilstrekkelig festet. Meget alvorlig risiko for å løsne. e) Usikker endring ³ .	X	X	X
2.3. Dødgang	Drei rattet forsiktig med urviseren og i motsatt retning så langt som mulig uten å bevege hjulene, når kjøretøyet står over en smøregrav eller på en billøfter, med kjøretøyets vekt på hjulene, motoren om mulig i gang for kjøretøyer med servostyring og med hjulene rettet framover. Visuell kontroll av frigang.	For stor frigang i rattet, for eksempel at et punkt på rattkransen beveger seg med mer enn en femdel av rattets diameter, eller er ikke i samsvar med kravene ¹ . Sikker styring påvirket.	X	X	X
2.4. Hjulinnstilling (X) ²	Kontroller innstillingen av styrende hjul med egnet utstyr.	Innstillingen er ikke i samsvar med kjøretøyproduzentens data eller krav ¹ . Kjøring rett fram påvirket, retningsstabiliteten forringet.	X	X	X
2.5. Svingskive på tilhengerens styrende aksel	Visuell kontroll eller kontroll ved hjelp av en spesialtilpasset innretning som måler rattslakk	a) Komponent lett skadet. Komponenten sterkt skadet eller sprukket. b) For stor slakk. Kjøring rett fram påvirket, retningsstabiliteten forringet. c) Ikke tilstrekkelig festet. Festet alvorlig påvirket.	X	X	X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
2.6. Elektronisk servo-styring (EPS)	Visuell kontroll og kontroll av samsvar mellom rattets og hjulenes vinkel når motoren startes og slås av, og/eller ved bruk av kjøretøyet's elektriske grensesnitt.	<p>a) Varsellampe for funksjonssvikt i EPS angir enhver type feil ved systemet.</p> <p>b) Manglende samsvar mellom rattets og hjulenes vinkler. Styringen påvirket.</p> <p>c) Servo virker ikke.</p> <p>d) Systemet angir svikt via kjøretøyet's elektriske grensesnitt.</p>	X	X	X
3. SIKT					
3.1. Synsfelt	Visuell kontroll fra førerisetet.	Hindring i førerens synsfelt som i vesentlig grad påvirker sikten framover og til sidene (utenfor vindusviskerens rekkevidde).	X		
3.2. Vinduenes tilstand	Visuell kontroll.	Sikten hemmet i området som vindusviskeren rengjør, eller utvendige speil er ikke synlige.		X	
		a) Sprukket eller misfarget glassrute eller gjennomskiktig panel (dersom det er tillatt) (utenfor vindusviskerens rekkevidde).	X		
		Sikten hemmet i området som vindusviskeren rengjør, eller utvendige speil er ikke synlige.		X	
		b) Glassrute eller gjennomskiktig panel (herunder reflekterende eller farget folie) som ikke oppfyller kravene ¹ (utenfor vindusviskerens rekkevidde),	X		
		Sikten hemmet i området som vindusviskeren rengjør, eller utvendige speil er ikke synlige.		X	
		c) Glassrute eller gjennomskiktig panel i uakseptabel stand.			X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

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 ¹ (minst to speilinnretninger er tilgjengelig). Mindre enn to speilinnretninger er tilgjengelig. 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. c) Nødvendig synsfelt ikke dekket.		X	
3.4. Vindusviskere	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Viskere virker ikke eller mangler, eller er ikke i samsvar med kravene ¹ . b) Viskerblad defekt. Viskerblad mangler eller er tydelig defekt.		X	
3.5. Vindusspylere	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Vindusspylere virker ikke tilstrekkelig (mangler væske, men pumpen virker, eller strålen er feiljustert). Vindusspylere virker ikke.	X		
3.6. Avduggingsanlegg (X) ²	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Systemet virker ikke eller er tydelig defekt.			X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
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 inntil 1/3 som ikke virker). Enkeltlamper/-lyskilder; når det gjelder LED, sikten alvorlig hemmet.		X	X	
b)	Projeksjonssystem (reflektor og glass) lett defekt. Projeksjonssystem (reflektor og glass) sterkt defekt eller mangler.		X	X	
c)	Lykten ikke tilstrekkelig festet.			X	
4.1.2. Innstilling	Still inn hver frontlykts vannrette lysstråle ved nærlys ved hjelp av en innretning for innstilling av lykter eller en skjerm, eller ved å bruke kjøretøys elektroniske grensesnitt.				
a)	Frontlyktens lysstråle er ikke innenfor grenservediene fastsatt i kravene ¹ .			X	
b)	Systemet angir svikt via kjøretøys elektroniske grensesnitt.			X	
4.1.3. Brytere	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte, eller bruk av kjøretøys elektroniske grensesnitt.				
a)	Bryteren virker ikke i samsvar med kravene ¹ (antall frontlykter som tennes samtidig). Største tillatte lysstyrke foran overskredet.		X	X	
b)	Betjeningsinnretningen virker ikke tilfredsstillende.			X	
c)	Systemet angir svikt via kjøretøys elektroniske grensesnitt.			X	

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
4.1.4. Samsvar med kravene ¹ .	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	<p>a) Lykten, fargen på lyset fra lykten, stilling, lysstyrke eller markeringer er ikke i samsvar med kravene¹.</p> <p>b) Produkter på glasset eller lyskilden, som tydelig reduserer lysstyrken eller endrer fargen på lyset fra lykten.</p> <p>c) Lyskilden og lykten passer ikke sammen.</p>		X	
4.1.5. Nivelleringsinnretning (dersom det er obligatorisk)	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte, om mulig, eller bruk av kjøretøyet elektroniske grensesnitt.	<p>a) Innretningen virker ikke.</p> <p>b) Manuell innretning kan ikke betjenes fra førersetet.</p> <p>c) Systemet angir svikt via kjøretøyet elektroniske grensesnitt.</p>		X	X
4.1.6. Frontlyktens rengjøringsinnretning (dersom det er obligatorisk)	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Innretningen virker ikke. Når det gjelder gassutladningslampe.		X	X
4.2. Lykter for markeringslys foran og bak, lykter for sidemarkeringslys, lykter for toppmarkeringslys og lykter for kjørellys					
4.2.1. Tilstand og virkemåte	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	<p>a) Lyskilde defekt.</p> <p>b) Glass defekt.</p> <p>c) Lykten ikke tilstrekkelig festet. Meget alvorlig risiko for å falle av.</p>		X	X
4.2.2. Brytere	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	<p>a) Bryter virker ikke i samsvar med kravene¹. Lykter for markeringslys bak og lykter for sidemarkeringslys kan slås av når frontlyktene er på.</p> <p>b) Betjeningsinnretningen virker ikke tilfredsstillende.</p>		X	X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
4.2.3. Samsvar med kravene ¹ .	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	<p>a) Lykten, fargen på lyset fra lykten, stilling, lysstyrke eller markeringen er ikke i samsvar med kravene¹.</p> <p>Rødt lys foran eller hvitt lys bak; sterkt redusert lysstyrke.</p> <p>b) Produkter på glasset eller lyskilden, som reduserer lyset, lysstyrken eller endrer fargen på lyset fra lykten.</p> <p>Rødt lys foran eller hvitt lys bak; sterkt redusert lysstyrke.</p>	X	X	X
4.3. Lykter for stopplys					
4.3.1. Tilstand og virkemåte	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	<p>a) Defekt lyskilde (flere lyskilder; når det gjelder LED, er det inntil 1/3 som ikke virker). Enkeltlyskilde; når det gjelder LED, er det inntil 2/3 som ikke virker. Ingen lyskilder fungerer.</p> <p>b) Lett defekt glass (påvirker ikke lyset som avgis). Sterkt defekt glass (påvirker ikke lyset som avgis).</p> <p>c) Lykten ikke tilstrekkelig festet. Meget alvorlig risiko for å falle av.</p>	X	X	X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

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

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
4.4.4. Blinkfrekvens	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Blinkfrekvens er ikke i samsvar med kravene ¹ (frekvens avviker mer enn 25 %).	X		
4.5. Lykter for tåkelys foran og bak					
4.5.1. Tilstand og virkemåte	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Lyskilde defekt. (flere lyskilder; når det gjelder LED, er det inntil 1/3 som ikke virker). Enkeltlyskilde; når det gjelder LED, er det inntil 2/3 som ikke virker.	X	X	X
		b) Lett defekt glass (påvirker ikke lyset som avgis). Sterkt defekt glass (påvirker ikke lyset som avgis).	X	X	X
		c) Lykten ikke tilstrekkelig festet. Meget alvorlig risiko for å falle av eller blende motgående trafikk.	X	X	X
4.5.2. Innstilling (X) ²	Kontroll av virkemåte og ved hjelp av en innretning for innstilling av lykter.	Den vannrette innstillingen til lykt for tåkelys foran er feil når lysstrålen har lys-/mørkegrense (grensen for lav). Lys-/mørkegrense over grensen for lykt for nærllys.	X	X	X
4.5.3. Brytere	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Bryter virker ikke i samsvar med kravene ¹ . Virker ikke.	X	X	X
4.5.4. Samsvar med kravene ¹ .	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Lykten, fargen på lyset fra lykten, stilling, lysstyrke eller markeringer er ikke i samsvar med kravene ¹ . b) System virker ikke i samsvar med kravene ¹ .		X	X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
4.6. Lykter for ryggelys					
4.6.1. Tilstand og virkemåte	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	<ul style="list-style-type: none"> a) Lyskilde defekt. X b) Glass defekt. X c) Lykten ikke tilstrekkelig festet. X Meget alvorlig risiko for å falle av. X			
4.6.2. Samsvar med kravene ¹ .	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	<ul style="list-style-type: none"> a) Lykten, fargen på lyset fra lykten, stilling, lysstyrke eller markeringer er ikke i samsvar med kravene¹. X b) System virker ikke i samsvar med kravene¹. X 			
4.6.3. Brytere	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Bryter virker ikke i samsvar med kravene ¹ . X Lykt for ryggelys kan slå på når gearet ikke står i revers. X			
4.7. Lykt for kjennemerke bak					
4.7.1. Tilstand og virkemåte	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	<ul style="list-style-type: none"> a) Lykten kaster direkte eller hvitt lys bakover. X b) Lyskilde defekt. (Flere lyskilder). X Lyskilde defekt. (Enkeltlysilde). X c) Lykten ikke tilstrekkelig festet. X Meget alvorlig risiko for å falle av. X System virker ikke i samsvar med kravene ¹ . X			
4.7.2. Samsvar med kravene ¹ .	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.				
4.8. Refleksinnretninger, (lysreflekterende) synlighetsmerking og kjennemerker bak					
4.8.1. Tilstand	Visuell kontroll.	<ul style="list-style-type: none"> a) Refleksinnretning defekt eller skadet. X Refleksinnretning påvirket. X b) Refleksinnretning ikke tilstrekkelig festet. X Vil sannsynligvis falle av. X			

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
4.8.2. Samsvar med kravene ¹ .	Visuell kontroll.	Innretning, reflektert farge og stilling ikke i samsvar med kravene ¹ . 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 tåke-lys bak.	X	X	
4.9.2. Samsvar med kravene ¹ .	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Ikke i samsvar med kravene ¹ .	X		
4.10. Elektriske forbindelser mellom trekkvogn og tilhenger eller semitrailer	Visuell kontroll: undersøk om mulig forbindelse sens elektriske gjennomgang.	a) Faste deler ikke forsvarlig festet. Løs kontakt. b) Skadet eller slitt isolering. Kan sannsynligvis forårsake kortslutning. c) Tilhengerens eller trekkvognens elektriske forbindelser virker ikke riktig. Tilhengerens bremselys virker ikke i det hele tatt.	X	X	X
4.11. Elektrisk ledningsnett	Visuell kontroll når kjøretøyet står over en smøregrav eller på en billøfter, herunder av motorrommet (dersom det er relevant).	a) Ledningsnett utilstrekkelig eller uforsvarlig festet. Fester løse, berører skarpe kanter, koplinger kan sannsynligvis bli frakoplet. Ledningene kan sannsynligvis komme i kontakt med varme deler, roterende deler eller bakken, koplinger frakoplet (relevante deler for bremsing, styring). b) Ledningsnett lett slitt. Ledningsnett meget slitt. Ledningsnett ekstremt slitt (relevante deler for bremsing, styring).	X	X	X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		c) Skadet eller slitt isolering. Kan sannsynligvis forårsake kortslutning. Overhengende fare for brann eller gnistdannelse.	X	X	X
4.12. Ikke-obligatoriske lykter og refleksinnretninger (X) ²	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) En montert lykt/refleksinnretning er ikke i samsvar med kravene ¹ . Avgir/reflekterer rødt lys foran eller hvitt lys bak.	X	X	
		b) Lyktens funksjon er ikke i samsvar med kravene ¹ . 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	X	
		d) Sikringer defekte (dersom det kreves slike).	X	X	
		e) Utilstrekkelig ventilasjon (dersom det kreves).	X	X	

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

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	Visuell kontroll når kjøretøyet står over en smøregrav eller på en billøfter. Innretninger som måler hjulslakk kan brukes og anbefales for kjøretøyer med en største masse på over 3,5 tonn.	<p>a) Aksel bruddskadet eller deformert. X</p> <p>b) Ikke tilstrekkelig festet til kjøretøyet. Stabiliteten svekket, funksjonsevnen påvirket. For stor bevegelse i forhold til festene. X</p> <p>c) Usikker endring³. Stabiliteten svekket, funksjonsevnen påvirket, for liten klaring til andre kjøretøydeler eller til bakken. X</p>			
5.1.2. Akseltapper	Visuell kontroll når kjøretøyet står over en smøregrav eller på en billøfter. Innretninger som måler hjulslakk kan brukes og anbefales for kjøretøyer med en største masse på over 3,5 tonn. Påvirk hvert hjul med en vannrett eller loddrett kraft og legg merke til hvor mye akselbjelken beveger seg i forhold til akseltappen.	<p>a) Akseltappen bruddskadet. X</p> <p>b) For stor slitasje på kingbolt eller bøssinger. Sannsynlighet for å løsne, retningsstabiliteten forringet. X</p> <p>c) For stor vandrang mellom akseltapp og akselbjelke. Sannsynlighet for å løsne, retningsstabiliteten forringet. X</p> <p>d) Splint til akseltapp sitter løst på akselen. Sannsynlighet for å løsne, retningsstabiliteten forringet. X</p>			
5.1.3. Hjulager	Visuell kontroll når kjøretøyet står over en smøregrav eller på en billøfter. Innretninger som måler hjulslakk kan brukes og anbefales for kjøretøyer med en største masse på over 3,5 tonn. Vugg hjulet eller påvirk hvert hjul med en vannrett kraft og legg merke til hvor mye hjulet løftes i forhold til akseltappen.	<p>a) For stor slakk i hjullageret. Retningsstabiliteten forringet; fare for sammenbrudd. X</p> <p>b) Hjulageret for stramt eller er fastkilt. Fare for overoppheting; fare for sammenbrudd. X</p>			

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
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
		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 ¹ og påvirker trafiksikkerheten.	X		
5.2.3. Dekk	Visuell kontroll av hele dekket enten ved å rotere hjulet når det er løftet fra bakken og kjøretøyet står over en smøregrav eller på en billøfter, eller ved å trille kjøretøyet fram og tilbake over en smøregrav.				
		a) Dekkdimensjon, belastningskapasitet, godkjenningsmerke eller hastighetskategori er ikke i samsvar med kravene ¹ og påvirker trafiksikkerheten. Utilstrekkelig belastningskapasitet eller hastighetskategori for faktisk bruk, dekket berører andre faste deler av kjøretøyet og svekker sikker kjøring.	X		X
		b) Ulukkelig størrelse på dekk på samme aksel eller på tvillinghjul.		X	

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		c) Forskjellig type dekk på samme aksel (radial-dekk/diagonaldekk).		X	
		d) Alvorlige skader eller flenger i dekket. Kord synlig eller skadet.		X	X
		e) Dekkets slitebaneindikator blir synlig. Dekkets mønsterdybde er ikke i samsvar med kravene ¹ .		X	X
		f) Dekket gnir mot andre komponenter (fleksible avskjermingsinnretninger). Dekket gnir mot andre deler (sikker kjøring ikke svekket).	X		
		g) Regummierede dekk ikke i samsvar med kravene ¹ . Kordens beskyttelseslag påvirket.		X	X
		h) Systemet for overvåking av lufttrykk er defekt eller det er åpenbart for lite luft i dekket. Virker tydeligvis ikke.	X		X
5.3. Fjæringssystem					
5.3.1. Fjærer og stabilisator	Visuell kontroll når kjøretøyet står over en smøregrav eller på en billøfter. Innretninger som måler hjulslakk kan brukes og anbefales for kjøretøyer med en største masse på over 3,5 tonn.	a) Fjærer ikke tilstrekkelig festet til understell eller aksel. Relativ bevegelse synlig. Fester er i svært alvorlig grad løse.		X	X
		b) Fjærdel skadet eller bruktet. Hovedfjær (bladfjær) eller ekstra fjærer påvirket i meget alvorlig grad.		X	X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		c) Fjær mangler. Hovedfjær (bladfjær) eller ekstra fjærer påvirket i meget alvorlig grad.	X		X
		d) Usikker endring ³ . Utilstrekkelig klaring til andre kjøretøydeleer, fjærsystemet fungerer ikke.	X		X
5.3.2. Støtdempere	Visuell kontroll når kjøretøyet står over en smøregrav eller på en billøfter, eller ved hjelp av spesialutstyr, dersom det er tilgjengelig.	a) Støtdempere ikke tilstrekkelig festet til understell eller aksel. Støtdemper løs.	X		
		b) Skadet støtdemper som viser tegn på alvorlig lekkasje eller feil.		X	
5.3.2.1. Effektivitetsprøving av demping (X) ²	Bruk spesialutstyr og sammenlign forskjeller mellom høyre og venstre.	a) Vesentlig forskjell mellom venstre og høyre.	X		
		b) Oppgitte minsteverdier ikke nådd.	X		
5.3.3. Kardangrør, radiusarmer, fremre og bakre bærearmer	Visuell kontroll når kjøretøyet står over en smøregrav eller på en billøfter. Innretninger som måler hjulslakk kan brukes og anbefales for kjøretøyer med en største masse på over 3,5 tonn.	a) Komponenter ikke tilstrekkelig festet til understell eller aksel. Sannsynlighet for å løsne, retningsstabiliteten forringet.	X		X
		b) Komponent skadet eller sterkt korrodert. Komponentens stabilitet påvirket eller har bruddskader.	X		X
		c) Usikker endring ³ . Utilstrekkelig klaring til andre kjøretøydeleer, systemet fungerer ikke.	X		X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
5.3.4. Avfjæringsledd	Visuell kontroll når kjøretøyet står over en smøregrav eller på en billøfter. Innretninger som måler hjulslakk kan brukes og anbefales for kjøretøyer med en største masse på over 3,5 tonn.	<p>a) For stor slitasje på kingbolt og/eller bøssinger eller i avfjæringsledd. Sannsynlighet for å løse, retningsstabiliteten forringet.</p> <p>b) Støvbekyttelseskappe er sterkt skadet. Støvbekyttelseskappe mangler eller har bruddskader.</p>	X	X	X
5.3.5. Luftfjæring	Visuell kontroll	<p>a) Systemet virker ikke.</p> <p>b) Komponent skadet, endret eller slitt på en måte som påvirker systemets funksjon negativt. Systemets funksjon alvorlig påvirket.</p> <p>c) Hørbar lekkasje i systemet.</p>		X	X
6. UNDERSTELL OG UNDERSTELLSUTSTYR					
6.1. Understell eller ramme og utstyr					
6.1.1. Alminnelig tilstand	Visuell kontroll når kjøretøyet står over en smøregrav eller på en billøfter.	<p>a) Rammebjelke eller tverrbjelke lett bruddskadet eller deformert. Rammebjelke eller tverrbjelke alvorlig bruddskadet eller deformert.</p> <p>b) Forsterkningsplater eller festeinnretninger ikke tilstrekkelig festet. De fleste festene er løse; delene er ikke sterke nok.</p> <p>c) Kraftig korrosjon som påvirker stabiliteten. Delene er ikke sterke nok.</p>	X	X	X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
6.1.2. Eksosrør og lydempere	Visuell kontroll når kjøretøyet står over en smøregrav eller på en billøfter.	a) Eksosanlegget ikke tilstrekkelig festet eller utett.		X	
		b) Avgasser trenger inn i førerhuset eller kupeen. Helsefare for personer om bord.		X	X
6.1.3. Drivstofftank og rør (herunder drivstofftank til oppvarming og rør)	Visuell kontroll når kjøretøyet står over en smøregrav eller på en billøfter, ved hjelp av innretninger for påvisning av lekkasje ved LPG/CNG/LNG-systemer.	a) Tanker eller rør ikke tilstrekkelig festet, skaper særlig brannfare.			X
		b) Drivstoff lekker ut eller tanklokket mangler eller er defekt. Brannfare; for stort utslipp av farlige stoffer.		X	X
		c) Slitte rør. Skadede rør.		X	
		d) Stoppekran (dersom det kreves) virker ikke riktig.		X	
		e) Brannfare på grunn av: <ul style="list-style-type: none"> - 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 ¹ .			
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	
		b) Innretningen tydeligvis ikke i samsvar med kravene ¹ .			X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
6.1.5. Reservehjulsholder (dersom en slik er montert)	Visuell kontroll.		X		
		a) Holderen ikke i stand.			
		b) Holderen har bruddskader eller er ikke tilstrekkelig festet.		X	
		c) Reservehjul ikke tilstrekkelig festet i holderen.	X	X	X
		Meget alvorlig risiko for å falle av.			
6.1.6. Mekanisk kopling og slepeinnretning	Visuell kontroll med tanke på slitasje og riktig virkemåte, med særlig vekt på montert sikkerhetsutstyr og/eller bruk av måleapparat.				
		a) Komponent skadet, defekt eller sprukket (dersom ikke i bruk).	X	X	X
		Komponent skadet, defekt eller sprukket (dersom i bruk).			
		b) For stor slitasje på componenten.	X	X	X
		Under grensen for slitasje.			
		c) Ikke tilstrekkelig festet.	X	X	X
		Fester løse med meget alvorlig risiko for å falle av.			
		d) Sikkerhetsutstyr mangler eller virker ikke riktig.	X	X	X
		e) Koplingsindikator virker ikke.	X	X	X
		f) Skjuler kjennemerke eller lykter (når innretningene ikke er i bruk).	X	X	X
		Kjennemerke ikke leselig (når innretningene ikke er i bruk).			
		g) Usikker endring ³ (sekundære deler).	X	X	X
		Usikker endring ³ (hoveddeleer).			
		h) Kopling for svak.	X	X	X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
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	X
		b) For stor slitasje på drivakselens lagre. Meget alvorlig risiko for å løsne eller sprekke.	X	X	X
		c) For stor slitasje på universalledd eller kraftoverføringskjeder/-belter. Meget alvorlig risiko for å løsne eller sprekke.	X	X	X
		d) Slitasje på leddkoplinger. Meget alvorlig risiko for å løsne eller sprekke.	X	X	X
		e) Aksel skadet eller bøyd.	X	X	X
		f) Lagerhus er bruddskadet eller ikke tilstrekkelig festet. Meget alvorlig risiko for å løsne eller sprekke.	X	X	X
		g) Støvbekyttelseskappe er sterkt skadet. Støvbekyttelseskappe mangler eller har bruddskader.	X	X	X
		h) Ulovlig endring av kraftoverføringen.	X	X	X
6.1.8. Motoroppheng	Visuell kontroll, ikke nødvendigvis over en smøregrav eller på en billøfter.				
6.1.9. Motorytelse (X) ²	Visuell kontroll og/eller bruk av elektronisk grensesnitt.				
		a) Endring av styreenheten som påvirker sikkerheten og/eller miljøet.	X	X	X
		b) Endring av motoren som påvirker sikkerheten og/eller miljøet.	X	X	X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
6.2. Førerhus og karosseri					
6.2.1. Tilstand	Visuell kontroll				
		a) Løst eller skadet panel eller en annen del som vil kunne forårsake personskaade. Vil sannsynligvis falle av.	X	X	X
		b) Karosseristolpe ikke tilstrekkelig festet. Stabiliteten forringet.	X	X	X
		c) Mulighet for at avgasser fra motor eller eksosanlegg kan komme inn. Helsefare for personer om bord.	X	X	X
		d) Usikker endring ³ . Utilstrekkelig klaring til roterende eller bevegelige deler og til veidekket.	X	X	X
6.2.2. Feste	Visuell kontroll med kjøretøyet over en smøregrav eller på en billøfter.				
		a) Karosseri eller førerhus ikke tilstrekkelig festet. Stabiliteten påvirket.	X	X	X
		b) Karosseri/førerhus tydeligvis ikke plassert rett på understellet.	X	X	X
		c) Karosseri/førerhus ikke tilstrekkelig festet på understell eller tverrbjelker og dersom symmetrisk. Karosseri/førerhus ikke tilstrekkelig festet på understell eller tverrbjelker i en slik grad at trafiksikkerheten er satt i svært alvorlig fare.	X	X	X
		d) Kraftig korrosjon ved festepunkter på selvbærende karosserier. Stabiliteten forringet.	X	X	X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
6.2.3. Dører og dørlåser	Visuell kontroll.				
		a) Dør åpnes eller stenges ikke ordentlig.	X		
		b) Dør kan forventes å åpne seg ved en feiltakelse eller vil ikke forbli lukket (skyvedør). Dør kan forventes å åpne seg ved en feiltakelse eller vil ikke forbli lukket (hengslet dør).	X		X
		c) Dører, hengsler, låser eller stolper er slitt. Dører, hengsler, låser eller stolper mangler eller er løse.	X	X	
6.2.4. Gulv	Visuell kontroll med kjøretøyet over en smøregrav eller på en billøfter.	Gulv ikke tilstrekkelig festet eller kraftig slitt. Utilstrekkelig stabilitet.	X	X	X
6.2.5. Førersetet	Visuell kontroll.				
		a) Sete med defekt konstruksjon. Løst sete.	X	X	X
		b) Justeringsinnretning virker ikke riktig. Setet beveger seg eller ryggstøtten kan ikke låses fast.	X	X	X
6.2.6. Andre seter	Visuell kontroll.				
		a) Seter defekte eller ikke tilstrekkelig festet (sekundære deler). Seter defekte eller ikke tilstrekkelig festet (hoveddelar).	X	X	
		b) Seter ikke montert i samsvar kravene ¹ . 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	X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
6.2.8. Stigtrinn	Visuell kontroll.	a) Stigtrinn eller trimnbøyle er ikke tilstrekkelig festet. Utilstrekkelig stabilitet.	X	X	
		b) Stigtrinn eller bøyle i en tilstand som kan forventes å forårsake skade på brukerne.		X	
6.2.9. Andre innvendige og utvendige innretninger og utstyr	Visuell kontroll.	a) Andre innretninger eller utstyr ikke tilstrekkelig festet eller defekt.		X	
		b) Andre innretninger eller utstyr er ikke i samsvar med kravene ¹ . 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 (skvett-skjerm).	X	X	
		c) Ikke i samsvar med kravene ¹ . Slitebane ikke tilstrekkelig dekket.	X	X	
6.2.11. Parkeringsstøtte	Visuell kontroll.	a) Mangler, sitter løst eller er sterkt korrodert.		X	
		b) Ikke i samsvar med kravene ¹ .		X	
		c) Kan folde seg ut når kjøretøyet er i bevegelse.			X
6.2.12. Fastholdingsinnretninger og fotstøtter	Visuell kontroll.	a) Mangler, sitter løst eller er sterkt korrodert.		X	
		b) Ikke i samsvar med kravene ¹ .		X	

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
7. ANNET UTSTYR					
7.1. Sikkerhetsbelter/spenner og sikringsutstyr					
7.1.1. Sikker montering av sikkerhetsbelter/spenner					
	Visuell kontroll.	a) Feste kraftig slitt. Stabiliteten påvirket.	X	X	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. Tegn på snitt eller overbelastning.	X	X	
		c) Sikkerhetsbelte ikke i samsvar med kravene ¹ .	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		
		b) Systemet angir svikt via kjøretøyet 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 kjøretøyet 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 kjøretøyet elektroniske grensesnitt.			X
		c) Kollisjonspute virker tydeligvis ikke.			X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
7.1.6. SRS-systemer	Visuell kontroll av MIL og/eller bruk av elektromisk grensesnitt.	a) Feilindikatoren for SRS gir signal om feil i systemet. b) Systemet angir svikt via kjøretøyet elektriske grensesnitt.		X	
7.2. Brannslukkingsapparat (X) ²	Visuell kontroll.	a) Mangler. b) Ikke i samsvar med kravene ¹ . 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. b) Defekt. Låser eller sperrer ved en feiltakelse.	X		X
7.4. Varseltrerkant (dersom en slik kreves) (X) ²	Visuell kontroll.	a) Mangler eller er mangelfull. b) Ikke i samsvar med kravene ¹ .	X	X	
7.5. Førstehjelpsskrin (dersom det kreves) (X) ²	Visuell kontroll.	Mangler, er mangelfullt eller ikke i samsvar med kravene ¹ .	X		
7.6. Stoppeklosser (kiler) (dersom det kreves) (X) ²	Visuell kontroll.	Mangler eller ikke i god stand; utilstrekkelig stabilitet eller dimensjon.		X	
7.7. Signalthorn	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Virker ikke ordentlig. Virker ikke i det hele tatt. b) Betjeningsinnretning ikke tilstrekkelig festet. c) Ikke i samsvar med kravene ¹ . Lyden kan forveksles med varselssirener.	X	X	X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
7.8. Hastighetsmåler	Visuell kontroll eller kontroll av virkemåte ved prøving på vei eller elektronisk.	a) Ikke montert i samsvar med kravene ¹ . Mangler (dersom slik kreves). b) Virkemåten forringet. Virker ikke i det hele tatt. c) Har ikke tilstrekkelig belysning. Har ikke belysning.	X	X	X
7.9. Fartsskriver (dersom en slik er montert/kreves)	Visuell kontroll.	a) Ikke montert i samsvar med kravene ¹ . b) Virker ikke. c) Plombering defekt eller mangler. d) Installeringsplate mangler, er uleselig eller ugyldig. e) Tydelig inngrep eller manipulering. f) Dekkstørrelse ikke i samsvar med kalibreringsparametrene.	X	X	X
7.10. Hastighetsbegrenser (dersom en slik er montert/kreves)	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte dersom utstyr er tilgjengelig.	a) Ikke montert i samsvar med kravene ¹ . b) Virker tydeligvis ikke. c) Hastighet feil innstilt (dersom den kontrolleres) d) Plombering defekt eller mangler. e) Plate mangler eller er uleselig. f) Dekkdimensjon ikke i samsvar med kalibreringsparametrene.	X	X	X
7.11. Kilometer teller dersom det finnes (X) ²	Visuell kontroll og/eller bruk av elektronisk grensesnitt.	a) Åpenbart manipulert (svindel) for å redusere eller vise feil kjørelengde for kjøretøyet. b) Virker tydeligvis ikke.	X	X	X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
7.12. Elektronisk stabilitetskontroll (ESC) dersom det er montert/kreves	Visuell kontroll og/eller bruk av elektronisk grensesnitt.	<ul style="list-style-type: none"> a) Hjulhastighetsfølere mangler eller er skadet. b) Ledninger er skadet. c) Andre komponenter mangler eller er skadet. d) Bryter skadet eller virker ikke riktig. e) Feilindikatoren for ESC gir signal om feil i systemet. f) Systemet angir svikt via kjøretøyet elektriske grensesnitt. 	X	X	X
8. FORSTYRRELSER					
8.1. Støy					
8.1.1. Støydempingsanlegg	Subjektiv vurdering (med mindre kontrollørens 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).	<ul style="list-style-type: none"> a) Støynivået er høyere enn det som er tillatt i henhold til kravene¹. 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	X	X
8.2. Eksosutslipp					
8.2.1. Utslipp fra motorer med elektrisk tenning					
8.2.1.1. Kontrollutstyr for eksosutslipp	Visuell kontroll	<ul style="list-style-type: none"> a) Utslippskontrollutstyr montert av produsenten mangler, er endret eller åpenbart defekt. b) Lekkasje som kan påvirke utslippsmålingene. 	X	X	X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
8.2.1.2. Gassutslipp	– For kjøretøyer opp til utslippsklasse Euro 5 og Euro V ⁷ : måling ved hjelp av en eksosanalysator i samsvar med kravene ¹ 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. – For kjøretøyer fra utslippsklasse Euro 6 og Euro VI ⁸ : måling ved hjelp av en eksosanalysator i samsvar med kravene ¹ eller OBD-avlesning i samsvar med produsentens anbefalinger og andre krav ¹ . Målinger gjelder ikke for totaktsmotorer.	a) Gassutslippene overstiger enten nivåene som er angitt av produsenten, 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 ¹ . ii) for kjøretøyer som har et avansert utslippskontrollsystem, ved tomgang: 0,5 % ved forhøyet tomgang: 0,3 % eller ved tomgang: 0,3 % ⁹ ved forhøyet tomgang: 0,2 % i henhold til datoen for første gangs registrering eller bruk angitt i kravene ¹ .	X	X	
8.2.2. Utslipp fra motorer med kompresjonstenning		c) Lambda-koeffisienten ligger utenfor området $1 \pm 0,03$ eller er ikke i samsvar med produsentens spesifikasjoner. d) OBD-avlesning tyder på en alvorlig feil.	X	X	
8.2.2.1. Kontrollutstyr for eksosutslipp	Visuell kontroll	a) Utslippskontrollutstyr montert av produsenten mangler, er endret eller åpenbart defekt. b) Lekkasje som kan påvirke utslippsmålingene.	X	X	

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
8.2.2.2. Opasitet 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 V¹⁰: Måling av røyktetthet ved fri akselerasjon (ingen belastning fra tomgang opp til avreguleringsturtall) i frigir med clutchen tilkople, eller OBD-avlesning. Kontrollen av utslipp fra eksosrøret skal være standardmetoden 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 VI¹¹. Måling av røyktetthet ved fri akselerasjon (ingen belastning fra tomgang opp til avreguleringsturtall) i frigir med clutchen tilkople, eller OBD-avlesning i samsvar med produsentens anbefalinger og andre krav¹.</p> <p>Forkondisjonering av kjøretøyet</p> <p>1. Kjøretøyer kan kontrolleres uten forkondisjonering selv om det av sikkerhetsmessige årsaker bør påses at motoren er varm og i tilfredsstillende stand.</p>	<p>a) For kjøretøyer som er registrert eller tatt i bruk første gang etter den datoen som er angitt i kravene¹: opasiteten overstiger nivået angitt på produsentmerket på kjøretøyet.</p>			X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
2.	Krav til forkondisjonering:				
	i)	Motoren skal være helt varm, for eksempel skal motoroljens temperatur målt ved hjelp av en sonde i røret for oljepeilepinnen, være minst 80 °C, eller normal driftstemperatur dersom den er lavere, eller motorblokkens temperatur, målt ved infrarødt strålingsnivå, skal være minst like høy. Dersom det er umulig å foreta denne målingen på grunn av kjøretøyetts konstruksjon, kan motorens normale driftstemperatur oppnås på en annen måte, f.eks. ved at motorventilatoren settes i gang.			
	ii)	Eksosanlegget skal renses ved minst tre sykluser med fri akselerasjon eller ved en tilsvarende metode.			
	b)	Dersom disse opplysningene ikke er tilgjengelige, eller kravene ¹ ikke tillater bruk av referanseverdier:			X
		- for sugemotorer: 2,5 m ⁻¹ ,			
		- for turboladede motorer: 3,0 m ⁻¹ , eller			
		- for kjøretøyer som er angitt i kravene ¹ eller som er registrert eller tatt i bruk første gang etter den datoen som er angitt i kravene ¹ :			
		1,5 m ⁻¹¹²			
		eller 0,7 m ⁻¹¹³			

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
	<p>Prøvsingsmetode:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. 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. 3. Ved hver syklus med fri akselerasjon skal motoren før gasspedalen slippes nå avreguleringssturtallet eller, for kjøretøyer med automatisk gir, hastigheten angitt av produsenten eller, dersom disse opplysningene ikke er tilgjengelige, to tredeler av avreguleringssturtallet. 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 M₂, M₃, N₂ og N₃. 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 verdiene spredning. Medlemsstatene kan begrense antall prøvingsykluser. 				

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
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 utluffing, 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 utluffing, ligger betydelig under grenseverdiene.				
8.3.	Demping av elektromagnetisk interferens				
Radiostøy (X) ²		Et av kravene ¹ er ikke oppfylt.	X		
8.4.	Andre punkter knyttet til miljøet				
8.4.1.	Væskelekkasjer	Alle store væskelekkasjer, unntatt vann, som tro- lig vil skade miljøet eller være en sikkerhetsrisiko for andre trafikanter. Konstant dråpedannelse, som utgjør en meget alvorlig risiko.		X	X
9.	TILLEGGSKONTROLLER AV KJØRETØYER FOR PERSONTRANSPORT I GRUPPE M ₂ OG M ₃				
9.1.	Dører				
9.1.1.	Inngangs- og utgangsdører	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.		X	
		a) Virker ikke.			
		b) Skadet tilstand. Vil sannsynligvis forårsake skade.	X	X	
		c) Defekt nødbejening.			X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		d) Fjernkontroll av dører eller varslingsinnretninger defekte.		X	
		e) Ikke i samsvar med kravene ¹ . Døren ikke bred nok.	X		
9.1.2. Nødutganger	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte (dersom det er relevant).	a) Virker ikke.		X	
		b) Nødutgangsskilter er uleselege. Nødutgangsskilter mangler.	X	X	
		c) Hammer til å knuse ruter mangler.	X		
		d) Ikke i samsvar med kravene ¹ . Ikke bred nok, eller tilgang sperret.	X	X	
9.2. Avduggings- og avisingsanlegg (X) ^(b)	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Virker ikke riktig. Påvirker sikker drift av kjøretøyet.	X	X	
		b) Utslipp av giftige gasser eller eksos i førerhuset eller kupeen. Helsefare for personer om bord.		X	X
		c) Defekt avisingsanlegg (dersom det er obligatorisk).		X	
9.3. Ventilasjons- og varmeanlegg (X) ^(b)	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Virker ikke. Helsefare for personer om bord.	X	X	
		b) Utslipp av giftige gasser eller eksos i førerhuset eller kupeen. Helsefare for personer om bord.		X	X
9.4. Seter					
9.4.1. Passasjerseater (herunder seter for medfølgende personale)	Visuell kontroll	Klappseater (dersom det er tillatt) virker ikke automatisk. Sperrer en nødutgang.	X	X	

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
9.4.2. Førersele (tilleggskrav)	Visuell kontroll	a) Defekt spesialutstyr som for eksempel solskjerm. Synsfeltet forringet. b) Vern av føreren utilstrekkelig eller ikke i samsvar med kravene ¹ . Vil sannsynligvis forårsake skade.	X	X	X
9.5. Innvendig belysning og GPS-utstyr (X) ^(b)	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Innretning defekt eller ikke i samsvar med kravene ¹ . Virker ikke i det hele tatt.	X	X	X
9.6. Ganger, arealer for stående passasjerer	Visuell kontroll	a) Gulv utilstrekkelig festet. Stabiliteten påvirket. b) Defekte håndlistene eller håndtak. Dårlig festet eller ubrukelige. c) Ikke i samsvar med kravene ¹ . Utilstrekkelig bredde eller plass.	X	X	X
9.7. Trapper og trinn	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte (dersom det er relevant).	a) Forringet tilstand. Skadet. Stabiliteten påvirket. b) Foldbare stigrinn virker ikke riktig. c) Ikke i samsvar med kravene ¹ . Utilstrekkelig bredde eller for stor høyde.	X	X	X
9.8. Anlegg for kommunikasjon med passasjerer (X) ²	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Defekt anlegg. Virker ikke i det hele tatt.	X	X	X
9.9. Meldinger (X) ^(b)	Visuell kontroll.	a) Manglende, uriktig eller uleselig melding. b) Ikke i samsvar med kravene ¹ . Uriktige opplysninger.	X	X	X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

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

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
9.12. Annet spesialstyr (X) ²					
9.12.1. Anlegg for tilberedning av næring-smidler	Visuell kontroll	a) Anlegg er ikke i samsvar med kravene ¹ . b) Anlegg skadet i en slik grad at det ville være farlig å bruke det.		X	X
9.12.2. Sanitæranlegg	Visuell kontroll	Anlegg er ikke i samsvar med kravene ¹ . Vil sannsynligvis forårsake skade.	X	X	X
9.12.3. Andre innretninger (for eksempel audiovisuelle anlegg)	Visuell kontroll	Ikke i samsvar med kravene ¹ . Sikker drift av kjøretøyet påvirket.	X	X	X

MERKNADER:

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

1 Kjøretøyruppene som ikke omfattes av dette direktivs virkeområde, tas med til orientering.

2 43 % for semitrailere godkjent før 1. januar 2012.

3 48 % for kjøretøyer som ikke er utstyrt med ABS, eller som er typegodkjent før 1. oktober 1991.

4 45 % for kjøretøyer som er registrert etter 1988, eller fra den datoen som er angitt i kravene, dersom denne datoen inntreffer senere.

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

6 For eksempel 2,5 m/s² for kjøretøyer i gruppe N1, N2 og N3 som er registrert første gang etter 1.1.2012.

7 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.

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

9 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.

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

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

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

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

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Vedlegg II

Minstekrav til innhold i en kontrollseddel

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

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

Vedlegg III

Minstekrav til anlegg og kontrollutstyr for teknisk kontroll

I. Anlegg og utstyr

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

- 1) Et prøvingsanlegg med nok plass til å vurdere kjøretøyer og som oppfyller de nødvendige kravene til helse og sikkerhet.
- 2) Et prøvingsfelt som er stort nok til hver kontroll, en smøregrav eller en løfter, og for kjøretøyer med en største masse på over 3,5 tonn, en innretning som kan løfte et kjøretøy på en av akslene, utstyrt med hensiktsmessig belysning, og om nødvendig med utstyr til utlufting.
- 3) Ved kontroll av alle kjøretøyer, et rullebremsefelt som kan måle, vise og registrere bremsekraftene og lufttrykket i trykkluftbremseanlegg i samsvar med vedlegg A

til standard ISO 21069-1 om tekniske krav til rullebremsefelt eller likeverdige standarder.

- 4) Ved kontroll av kjøretøyer med en største masse på høyst 3,5 tonn, et rullebremsefelt i samsvar med nr. 3, som ikke nødvendigvis må omfatte registrering av bremsekraft, pedalkraft og lufttrykket i trykkluftbremseanlegg og visning av dette, eller et platebremsefelt tilsvarende rullebremsefeltet i samsvar med nr. 3, som ikke nødvendigvis må omfatte registrering av bremsekraft, pedalkraft og visning av lufttrykket i trykkluftbremseanlegg.
- 5) En retardasjonsmåler, der ikke-kontinuerlige måleinstrumenter må registrere/lagre målinger minst 10 ganger per sekund.
- 6) Utstyr til prøving av trykkluftbremseanlegg, for eksempel manometer, tilkøplinger og slanger.
- 7) En innretning som måler hjul-/akseltrykk for å bestemme akseltrykkene (valgfritt utstyr for måling av trykket på to hjul, for eksempel hjultrykkvekt og akseltrykkvekt).
- 8) En innretning for prøving av hjulakseloppheget (innretning for måling av hjulslakk) uten å løfte akselen, som oppfyller følgende krav:
 - a) innretningen skal være utstyrt med minst to motordrevne plater som kan beveges i motsatt retning både på langs og på tvers,
 - b) platenes bevegelse skal kunne styres av operatøren fra kontrollposisjonen,
 - c) for kjøretøyer med en største masse på over 3,5 tonn, skal platene oppfylle følgende tekniske krav:
 - bevegelse på langs og på tvers på minst 95 mm,
 - bevegelseshastighet på langs og på tvers på 5-15 cm/s.
- 9) En lydnivåmåler i klasse II, dersom lydnivå måles.
- 10) En 4-gassanalysator i samsvar med europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/22/EF¹³.
- 11) En innretning for måling av absorpsjonskoeffisienten med tilstrekkelig nøyaktighet.

¹³ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/22/EF av 31. mars 2004 om måleinstrumenter (EUT L 135 av 30.4.2004, s. 1).

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

- 12) En innstillingsinnretning for frontlykter som gjør det mulig å stille inn den frontlykten som skal kontrolleres, i samsvar med bestemmelsene for innstilling av frontlykter på motorvogner (direktiv 76/756/EØF); lys-/mørkegrensen skal lett kunne ses i dagslys (uten direkte sollys).
- 13) En innretning for måling av dekkenes mønsterdybde.
- 14) En innretning for tilkopling av kjøretøyets elektroniske grensesnitt, for eksempel et OBD-skanneverktøy.
- 15) En innretning for påvisning av lekkasje av LPG/CNG/LNG, dersom slike kjøretøyer kontrolleres.

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

II. Kalibrering av måleutstyr

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

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

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Tabell 2.1 Tabell 1⁽¹⁾

Utstyr som minst kreves for å utføre en teknisk kontroll		Utstyr som kreves til hvert punkt oppført i avsnitt I														
Kjøretøyer	Gruppe	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Største masse		1														
1. Motorsykler																
	L1e	P	x						x	x			x	x		
	L3e, L4e	P	x						x	x			x	x		
	L3e, L4e	D	x						x		x		x	x		
	L2e	P	x	x					x	x			x	x		
	L2e	D	x	x					x		x		x	x		
	L5e	P	x	x					x	x			x	x		
	L5e	D	x	x					x		x		x	x		
	L6e	P	x	x					x	x			x	x		
	L6e	D	x	x					x		x		x	x		
	L7e	P	x	x					x	x			x	x		
	L7e	D	x	x					x		x		x	x		
2. Kjøretøyer til persontransport																
	Opp til 3500 kg	M ₁ , M ₂	P	x	x				x	x			x	x		x
	Opp til 3500 kg	M ₁ , M ₂	D	x	x				x		x		x	x		
	> 3500 kg	M ₂ , M ₃	P	x	x	x			x	x			x	x		x
	> 3500 kg	M ₂ , M ₃	D	x	x	x			x	x			x	x		x

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Tabell 2.1 Tabell 1⁽¹⁾

Utstyr som minst kreves for å utføre en teknisk kontroll		Utstyr som kreves til hvert punkt oppført i avsnitt I														
Kjøretøyer	Gruppe	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
		Største masse														
3. Kjøretøyer til godstransport																
Opp til 3500 kg	N ₁	P	x	x	x				x	x			x	x	x	x
Opp til 3500 kg	N ₁	D	x	x	x				x		x		x	x	x	
> 3500 kg	N ₂ , N ₃	P	x	x	x				x	x	x		x	x	x	x
> 3500 kg	N ₂ , N ₃	D	x	x	x				x	x	x		x	x	x	
4. Spesielle kjøretøyer fra et kjøretøy i gruppe N, T5																
Opp til 3500 kg	N ₁	P	x	x	x				x	x			x	x	x	x
Opp til 3500 kg	N ₁	D	x	x	x				x		x		x	x	x	
> 3500 kg	N ₂ , N ₃ , T5	P	x	x	x				x	x	x		x	x	x	x
> 3500 kg	N ₂ , N ₃ , T5	D	x	x	x				x	x	x		x	x	x	
5. Tilhengere																
Opp til 750 kg	O ₁		x													x
> 750-3500 kg	O ₂		x	x	x											x
> 3500 kg	O ₃ , O ₄		x	x	x											x

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

1 P...bensin (elektrisk tenning); D...diesel (kompresjonstenning)

Vedlegg IV

Minstekrav til kompetanse, opplæring og sertifisering av inspektører

1. Kompetanse

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

- a) har dokumentert kunnskap og forståelse som er relevant for veigående kjøretøyer innenfor følgende områder:
 - mekanikk,
 - dynamikk,
 - kjøretøydynamikk,
 - forbrenningsmotorer,
 - materiale og materialbearbeiding,
 - elektronikk,
 - elektrisk kraft,
 - elektroniske kjøretøykomponenter,
 - anvendelse av IT,
- b) har minst tre års dokumentert erfaring eller tilsvarende, for eksempel dokumentert veiledning eller dokumenterte studier, samt relevant utdanning innenfor veigående kjøretøyer som angitt ovenfor.

2. Grunn- og oppfriskingsopplæring

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

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

a) Grunnopplæring eller relevant eksamen

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

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

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

b) Oppfriskingsopplæring eller relevant eksamen

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

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

3. Kompetansesertifikat

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

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

Vedlegg V

Tilsynsorganer

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

1. Tilsynsorganenes oppgaver og virksomhet

Tilsynsorganer skal utføre minst følgende oppgaver:

a) Tilsyn med opplæringscentre:

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

b) Kontroll av kontrollørenes opplæring og eksamener:

- kontrollere kontrollørenes grunnopplæring,

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

- kontrollere kontrollørens periodiske oppfriskingsopplæring,
 - periodisk oppfriskingsopplæring av tilsynsorganenes sensorer,
 - gjennomføre eller føre tilsyn med eksamener.
- c) Revisjon:
- forhåndsrevisjon av kontrollorganer før godkjenning,
 - periodisk ny revisjon av kontrollorganer,
 - spesialrevisjon ved uregelmessigheter,
 - revisjon av opplærings-/eksamenssentre.
- d) Overvåking ved hjelp av tiltak som:
- ny kontroll av en statistisk signifikant andel av kontrollerte kjøretøyer,
 - kontroll ved hjelp av «mystisk kunde» (kan gjennomføres med defekt kjøretøy),
 - analyse av resultatene av tekniske kontroller (statistiske metoder),
 - undersøkelse av klagebehandling,
 - undersøkelse av klager.
- e) Vurdering av måleresultater ved tekniske kontroller.
- f) Forslag om tilbakekalling eller midlertidig stans av godkjenningen til kontrollorganer og/eller kontrollører:
- dersom vedkommende senter eller kontrollør ikke oppfyller et vesentlig krav til godkjenning,
 - dersom det påvises store uregelmessigheter,
 - dersom det stadig forekommer negative resultater fra revisjon,
 - dersom vedkommende senter eller kontrollør mister sitt gode omdømme.
2. Krav til tilsynsorganet
- Krav som gjelder personale ansatt av et tilsynsorgan, skal omfatte følgende områder:
- teknisk kompetanse,
 - upartiskhet,
 - standarder for kvalifikasjon og opplæring.
3. Hva regler og framgangsmåter skal omfatte
- Hver medlemsstat eller dets vedkommende myndighet skal fastsette relevante regler og framgangsmåter, som skal omfatte minst følgende:
- a) Krav til godkjenning av og tilsyn med kontrollorganer:
- søknad om godkjenning til å fungere som kontrollorgan,
 - kontrollorganers ansvarsområder,
 - besøk før godkjenning, eller besøk, for å kontrollere at alle krav er oppfylt,
 - godkjenning av kontrollorganer,
 - periodisk ny kontroll/revisjon av kontrollorganer,
 - periodiske kontroller av kontrollorganer for å se om de fortsatt overholder gjeldende regler og framgangsmåter,
 - bevisbaserte, uanmeldte særlige kontroller eller revisjoner av kontrollorganer,
 - analyse av kontrolldata for å se om det foreligger bevis for manglende overholdelse av gjeldende regler og framgangsmåter,
 - tilbakekalling eller midlertidig stans av godkjenninger gitt til kontrollorganer.
- b) Kontrollører på kontrollorganer:
- krav for å bli sertifisert kontrollør,
 - grunnopplæring, oppfriskingsopplæring og eksamener,
 - tilbakekalling eller midlertidig stans av sertifiseringen til kontrollører.
- c) Utstyr og lokaler:
- krav til kontrollutstyr,
 - krav til lokalene der kontrollen finner sted,
 - krav til skilting,
 - krav til vedlikehold og kalibrering av prøvingsutstyr,
 - krav til datasystemer.
- d) Tilsynsorganer:
- tilsynsorganenes myndighet,
 - krav til tilsynsorganenes personale,
 - klager og klagebehandling.

Vedlegg 3

Europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/46/EU av 3. april 2014 om endring av rådsdirektiv 1999/37/EF om registreringsdokumenter for kjøretøyer

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 komité¹,

etter samråd med Regionkomiteen,

etter den ordinære regelverksprosessen² og ut fra følgende betraktninger:

- 1) Teknisk kontroll er en del av en større ordning som skal sikre at kjøretøyer holdes i sikker og miljømessig akseptabel stand så lenge de er i bruk. Ordningen bør omfatte periodiske tekniske kontroller av kjøretøyer og utekontroll av kjøretøyer brukt til nyttetransport, samt en framgangsmåte for kjøretøyregistrering som gir mulighet til midlertidig å oppheve en tillatelse til at et kjøretøy tas i bruk i veitrafikk, dersom kjøretøyet utgjør en umiddelbar fare for trafikksikkerheten.
- 2) Registrering av et kjøretøy gir administrativ tillatelse til at det tas i bruk i veitrafikk. Rådsdirektiv 1999/37/EF³ gjelder bare for registrering av kjøretøyer. Særlig i tilfeller der bruken av et kjøretøy på offentlige veier utgjør en fare på grunn av dets tekniske tilstand, bør det imidlertid være mulig midlertidig å oppheve tillatelsen til å bruke dette kjøretøyet i en viss periode. For å forenkle den administrative byrden forbundet med opphevingen bør det ikke kreves en ny registreringsprosess når den midlertidige opphevingen opphører.
- 3) Det bør innføres et krav om permanent å oppheve registreringen av et kjøretøy som er meldt som et kassert kjøretøy i samsvar med europaparlaments- og rådsdirektiv 2000/53/EF⁴. Medlemsstater har mulighet til å fastsette i nasjonal rett andre grunner til å oppheve en kjøretøyregistrering.
- 4) Selv der en kjøretøyregistrering er opphevet, bør det være mulig å beholde dokumentasjon på registreringen.
- 5) For å forenkle den administrative byrden og forenkle utvekslingen av opplysninger mellom medlemsstatene, bør opplysninger om kjøretøyer registreres elektronisk.
- 6) Dette direktiv bør ikke hindre medlemsstater i å betrakte det elektroniske datasettet som oppbevares av deres vedkommende myndigheter som hovedkilde til opplysninger om et kjøretøy som er registrert på deres territorium. Medlemsstatene bør kunne bruke et elektronisk nett som inneholder data fra nasjonale elektroniske databaser for å forenkle utvekslingen av opplysninger.
- 7) Der alvorlige mangler er avdekket ved teknisk kontroll og tillatelsen til at et kjøretøy tas i bruk på offentlig vei er midlertidig opphevet, bør opphevingen være registrert inntil kjøretøyet er godkjent i en ny teknisk kontroll.
- 8) For å ajourføre nr. II.4 annet strekpunkt og nr. III.1.A bokstav b) i vedlegg I og II til direktiv 1999/37/EF ved utvidelse av Unionen, og for å ajourføre nr. II.6 i vedlegg I om ikke-obligatoriske opplysninger ved endringer av definisjoner eller innholdet i samsvarssertifikater i det relevante EU-regelverket om typegodkjenning, bør myndigheten til å vedta rettsakter i samsvar artikkel 290 i traktaten om Den europeiske unions virkemåte delegeres til Kommisjonen. Det er særlig viktig at Kommisjonen

¹ EUT C 44 av 15.2.2013, s. 128.

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

³ Rådsdirektiv 1999/37/EF av 29 April 1999 om registreringsdokumenter for kjøretøyer (EFT L 138 av 1.6.1999, s. 57)

⁴ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2000/53/EF av 18. september om kasserte kjøretøyer (EFT L 269 av 21.10.2000, s. 34).

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

holder hensiktsmessige samråd under det forberedende arbeidet, også på ekspertplan. Kommisjonen bør ved forberedelse og utarbeiding av delegerte rettsakter sikre at relevante dokumenter oversendes Europaparlamentet og Rådet samtidig, til rett tid og på en egnet måte.

9) Direktiv 1999/37/EF bør derfor endres.

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

Artikkel 1

Endringer av direktiv 1999/37/EF

I direktiv 1999/37/EF gjøres følgende endringer:

- 1) I artikkel 1 skal første punktum lyde:

«Dette direktiv får anvendelse på de registreringsdokumenter for kjøretøy som utstedes av medlemsstatene.»
- 2) i artikkel 2 skal nye bokstaver lyde:
 - «e) «midlertidig oppheving» et begrenset tidsrom der et kjøretøy ikke har en medlemsstats tillatelse til å tas i bruk i veitrafikk, og der kjøretøyet kan få tillatelse til å tas i bruk igjen uten en ny registreringsprosess, forutsatt at grunnene til den midlertidige opphevingen ikke lenger er til stede,
 - f) «oppheving av en registrering» oppheving av en medlemsstats tillatelse til at et kjøretøy tas i bruk i veitrafikk.
- 3) I artikkel 3 skal nye nummere lyde:

«4. Medlemsstater skal registrere elektronisk opplysninger om alle kjøretøyer som er registrert på deres territorium. Opplysningene skal omfatte

 - a) alle obligatoriske opplysninger i samsvar med nr. II.5 i vedlegg I samt opplysningene i nr. II.6 (J) og II.6 (V.7) og (V.9) i nevnte vedlegg, der disse opplysningene er tilgjengelige,
 - b) andre ikke-obligatoriske opplysninger oppført i vedlegg I eller opplysninger fra samsvarssertifikatet fastsatt i europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF⁵, dersom det er mulig,
 - c) resultatet av obligatoriske periodiske tekniske kontroller i samsvar europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/45/EF⁶ og kontrollseddelens gyldighetstid.

⁵ 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 motorvogner (EUT L 263 av 9.10.2007, s. 1).

Personopplysninger omhandlet i dette direktiv skal behandles i samsvar med europaparlaments- og rådsdirektiv 95/46/EF⁷ og 2002/58/EF⁸.

5. Tekniske opplysninger om kjøretøyer skal gjøres tilgjengelige for vedkommende myndigheter eller kontrollorganer slik at de kan gjennomføre periodiske tekniske kontroller. Medlemsstater kan begrense kontrollorganers bruk og spredning av slike opplysninger for å unngå at opplysningene blir misbrukt.
- 4) Ny artikkel skal lyde:

«Artikkel 3a

 1. Dersom vedkommende myndighet i en medlemsstat får melding om at en periodisk teknisk kontroll viser at tillatelsen til at et bestemt kjøretøy tas i bruk i veitrafikk er midlertidig opphevet i samsvar med artikkel 9 i direktiv 2014/45/EU, skal den midlertidige opphevingen registreres elektronisk og en ny teknisk kontroll skal utføres. Den midlertidige opphevingen skal gjelde til kjøretøyet er godkjent i en ny teknisk kontroll. Etter godkjent teknisk kontroll skal vedkommende myndighet umiddelbart gi ny tillatelse til at kjøretøyet tas i bruk i veitrafikk. En ny registreringsprosess er ikke nødvendig. Medlemsstatene eller deres vedkommende myndigheter kan treffe tiltak for å forenkle ny kontroll av et kjøretøy som har fått tillatelsen til å tas i bruk i veitrafikk midlertidig opphevet. Tiltakene kan omfatte tillatelse til å kjøre på offentlig vei mellom et verksted og et kontrollorgan med henblikk på teknisk kontroll.
 2. Medlemsstatene kan tillate innehaveren av et vognkort å søke vedkommende myndighet om å overføre vognkortet til den nye eieren av kjøretøyet.
 3. Dersom medlemsstatens vedkommende myndighet mottar melding om at et kjøretøy er blitt behandlet som et kassert kjøre-

⁶ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/45/EU av 3. april 2014 om periodisk teknisk kontroll av motorvogner og deres tilhengere, og om oppheving av direktiv 2009/40/EF (EUT L 127 av 29.4.2014, s. 51).

⁷ Europaparlaments- og rådsdirektiv 95/46/EF av 24. oktober 1995 om vern av fysiske personer i forbindelse med behandling av personalopplysninger og om fri utveksling av slike opplysninger (EFT L 281 av 23.11.1995, s. 31).

⁸ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/58/EF av 12. juli 2002 om behandling av personopplysninger og personvern i sektoren for elektronisk kommunikasjon (EFT L 201 av 31.7.2002, s. 37).»

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

tøy i samsvar med europaparlaments- og rådsdirektiv 2000/53/EF⁹, skal registreringen av kjøretøyet oppheves permanent, og opplysninger om dette skal legges i det elektroniske registeret.

5) I artikkel 5 skal nytt nummer lyde:

«3. Ved eierskifte skal medlemsstatene med forbehold for artikkel 5 nr. 4 og artikkel 8 nr. 3 i direktiv 2014/45/EU, prinsipielt anerkjenne gyldigheten av en kontrollseddel dersom kjøretøyet har et gyldig bevis for utført periodisk teknisk kontroll.»

6) Artikkel 6 og 7 skal lyde:

«*Artikkel 6*

Kommisjonen skal gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 7, for å endre

- nr. II.4 annet strekpunkt og nr. III.1.A bokstav b) i vedlegg I og II ved utvidelse av Unionen,
- nr. II.6 i vedlegg I med hensyn til ikke-obligatoriske opplysninger ved endringer av definisjoner eller av innholdet i samsvarsertifikater i relevant EU-regelverk om typegodkjenning.

Artikkel 7

1. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter gis Kommisjonen med forbehold for vilkårene fastsatt i denne artikkel.
2. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter nevnt i artikkel 6 skal gis Kommisjonen for en periode på fem år fra 19. mai 2014. Kommisjonen skal utarbeide en rapport om den delegerte myndigheten senest ni måneder før utgangen av femårsperioden. Den delegerte myndigheten skal forlenges automatisk med perioder av samme varighet med mindre Europaparlamentet eller Rådet motsetter seg slik forlengelse senest tre måneder før utgangen av hver periode.
3. Den delegerte myndigheten nevnt i artikkel 6 kan når som helst tilbakekalles av Europaparlamentet eller Rådet. En beslutning om tilbakekalling innebærer at den delegerte myndigheten som angis i beslutningen, opphører å gjelde. Den får anvendelse dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende* eller på et senere tidspunkt angitt i beslutningen. Den berø-

rer ikke gyldigheten av delegerte rettsakter som allerede er trådt i kraft.

4. Så snart Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt, skal den underrette Europaparlamentet og Rådet samtidig om dette.
5. En delegert rettsakt vedtatt i henhold til artikkel 6 skal tre i kraft bare dersom verken Europaparlamentet eller Rådet har gjort innsigelse innen en frist på to måneder fra det ble gitt underretning om rettsakten til Europaparlamentet og Rådet, eller dersom både Europaparlamentet og Rådet innen utløpet av nevnte frist har underrettet Kommisjonen om at de ikke har til hensikt å gjøre innsigelse. På Europaparlamentets eller Rådets initiativ forlenges denne fristen med to måneder.

7) Artikkel 9 skal lyde:

«*Artikkel 9*

Medlemsstatene skal bistå hverandre i forbindelse med gjennomføringen av dette direktiv. De kan utveksle opplysninger bilateralt eller multilateralt for særlig å kontrollere et kjøretøys juridiske status før registrering, om nødvendig i den medlemsstaten det tidligere var registrert. For å forenkle utvekslingen av opplysninger kan medlemsstatene ved en slik kontroll bruke et elektronisk nett som inneholder opplysninger fra nasjonale elektroniske databaser.»

8) I nr. II.6 i vedlegg I skal nytt ledd lyde:

«X) bevis på godkjent teknisk kontroll, dato for ny teknisk kontroll eller utløpsdato for gjeldende kontrollseddel.»

Artikkel 2

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 disse bestemmelsene vedtas av medlemsstatene, skal de 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.

⁹ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2000/53/EF av 18. september om kasserte kjøretøyer (EFT L 269 av 21.10.2000, s. 34).»

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

*Artikkel 3***Ikrafttredelse**

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

*Artikkel 4***Mottakere**

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Brussel, 3. april 2014.

For Europaparlamentet

M. SCHULZ

President

For Rådet

D. KOURKOULAS

President

Vedlegg 4

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 komité¹,

etter samråd med Regionkomiteen,

etter den ordinære regelverksprosessen² 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 transport-system), 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 sikker-

heten 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 vei-transport, 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 urettferdig konkurranse i vei-transporten som følge av at det aksepteres forskjellige kontrollnivåer i de forskjellige medlemsstatene.
- 6) Ved europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1071/2009³ ble det opprettet et europeisk register over vei-transportforetak

¹ EUT C 44 av 15.2.2013, s 128.

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

³ 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).

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

(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/EF⁴. 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/EF⁵ 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 N₁ og deres tilhengere, er ikke underlagt de samme trafiksikkerhetskravene på unionsplan som tunge kjøretøyer når det gjelder for eksempel kjøretid, opplæring for yrkessjåfører eller montering av hastighetsbegrensere. Selv om kjøretøyer i gruppe N₁ ikke hører inn under dette direktivs virkeområde, bør medlemsstatene ta hensyn til slike kjøretøyer i sine overgripende strategier for trafiksikkerhet 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 trafiksikkerhets- 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/EF⁶, med hensyn til gjennomføring av reglene for kjøretid og hviletid, for å dekke andre angitte områder tilknyttet veitransport, herunder trafiksikkerheten 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.

⁴ 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).

⁵ 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).

⁶ 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).

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

- 13) Innehaverne av vognkortet og eventuelt føreren av kjøretøyet bør være ansvarlig for å holde kjøretøyet i trafikksikker 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 alvorgrad.
- 16) Sikring av last er viktig for trafikksikkerheten. 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/EU⁷. 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 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 jevnlig, 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 sammenheng-

⁷ 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).

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

- ende 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. 561/2006⁸, direktiv 2006/22/EF og rådsforordning (EØF) nr. 3821/85⁹.
- 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. 182/2011¹⁰.
- 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 i traktaten om Den europeiske union. I samsvar med forholdsmissighetsprinsippet 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 kommisjonsre-

⁸ 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).

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

¹⁰ 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).

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

kommandasjon 2010/379/EU¹¹. Direktiv 2000/30/EØF bør derfor oppheves –

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

Kapittel 1

Formål, definisjoner og virkeområde

Artikkel 1

Formål

Med sikte på å forbedre trafikksikkerheten 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/EF¹² 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 føreriset – kjøretøygruppe M₂ og M₃,
 - b) motorvogner konstruert og bygd hovedsakelig for godstransport, med største masse på over 3,5 tonn – kjøretøygruppe N₂ og N₃,
 - c) tilhengere konstruert og bygd for gods- eller persontransport, samt for innkvartering av personer, med største masse på over 3,5 tonn – kjøretøygruppe O₃ og O₄,
 - 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 N₁ 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 trafikksikkerheten.

Artikkel 3

Definisjoner

I dette direktiv menes med:

- 1) «kjøretøy» enhver motorvogn eller dens tilhenger som ikke går på skinner,
- 2) «motorvogn» et selvstendig motordrevet kjøretøy med hjul, som har en høyeste konstruksjonshastighet på over 25 km/t,
- 3) «tilhenger» et ikke-selvdrevet kjøretøy med hjul, som er beregnet på og konstruert for å trekkes av en motorvogn,
- 4) «semitrailer» enhver tilhenger som er konstruert for å tilkoples en motorvogn slik at 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) «nyttkjøretøy» 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 trafikksikkerheten 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,

¹¹ Kommisjonsrekommandasjon 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).

¹² 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).

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

- 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 utekontroll

ler 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 kontrollseddel, 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

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

trafikksikker 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 trafikksikkerheten 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 utekontrollrap-

porten, 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

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

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 alvorlighetsgrad, som skal brukes ved utekontroll.
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 trafikksikkerheten 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 tilsvarende 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 trafikksikkerheten.

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 europeiske avtale om internasjonal veitransport av farlig gods (ADR)¹³, 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

¹³ 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).

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

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 motatt.

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.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

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

- 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:
 - antall kontrollerte kjøretøyer,
 - kontrollerte kjøretøygrupper,
 - registreringsstaten for hvert kontrollerte kjøretøy,
 - 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.

- 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

- Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter gis Kommisjonen med forbehold for vilkårene fastsatt i denne artikkel.
- 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 stilltende forlenges med perioder av samme varighet, med mindre Europaparlamentet eller Rådet motsetter seg slik forlengelse senest tre måneder før utløpet av hver periode.
- 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.
- Så snart Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt, skal den samtidig underrette Europaparlamentet og Rådet om dette.
- 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 før utløpet av nevnte tidsrom har underrettet Kommisjonen om at de ikke akter å gjøre innsigelse. Dette tidsrommet skal forlenges med to måneder på initiativ fra Europaparlamentet eller Rådet.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

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 N₁ og O₂ 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

For Rådet

M. SCHULZ

D. KOURKOULAS

President

Formann

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

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

og trafiksikkerhet 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 M₂ og M₃.

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

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

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 samsvarende 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.

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 samsvarende med kriteriene angitt i tabellen.

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

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
0. IDENTIFIKASJON AV KJØRETØYET					
0.1. Kjennermerker (dersom det er obligatorisk i henhold til kravene ¹)	Visuell kontroll	<ul style="list-style-type: none"> a) Kjennermerke(r) mangler eller er så dårlig festet at det/de kan falle av. b) Preging mangler eller er uleseelig. c) Ikke i samsvar med kjøretøyetets registreringspapirer eller med registre. 			<ul style="list-style-type: none"> X X X
0.2. Kjøretøyetets understellsnummer/serienummer	Visuell kontroll	<ul style="list-style-type: none"> a) Mangler eller kan ikke finnes. b) Ufullstendig, uleseelig, åpenbart forfalsket, eller stemmer ikke med kjøretøyetets registreringspapirer. c) Kjøretøyetets registreringspapirer er uleseelige eller inneholder skrivefeil. 			<ul style="list-style-type: none"> X X X
1. BREMSEANLEGG					
1.1. Mekanisk tilstand og virkemåte					
1.1.1. Driftsbremmens pedalakse/håndbremmens akse	Visuell kontroll av komponentene mens bremseanlegget er i drift. Merk: Kjøretøyer med servobremser bør kontrolleres med motoren slått av.	<ul style="list-style-type: none"> a) Pedalakse for stram. b) For stor slitasje eller slakk. 			<ul style="list-style-type: none"> X X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
1.1.2. Pedalens/håndtakets tilstand og bremsepedalens vandring.	Visuell kontroll av komponentene mens bremseanlegget er i drift. Merk: Kjøretøyer med servobremser bør kontrolleres med motoren slått av.	a) For stor vandring eller utilstrekkelig vandringsreserve. Bremsen har ikke full bremsevirkning eller er blokkert. b) Bremsbebetjeningsinnretningen returnerer ikke korrekt. Dens funksjon påvirkes. c) Gummibelegget på bremsepedalen mangler, sitter løst eller er slitt.	X	X	X
1.1.3. Vakuumpumpe eller kompressor og beholdere	Visuell kontroll av komponentene ved normalt driftstrykk. Kontroller hvor lang tid det tar for vakuu eller lufttrykk å nå et sikkert driftstrykk samt virkemåten til varslingsinnretningen, flerkrretsbeskyttelsesventilen og trykkavlastningsventilen.	a) Utilstrekkelig trykk/vakuu til å aktivere bremsen minst fire ganger etter at varselsignalet er utløst (eller manometeret varsler fare). Minst to aktiveringer av bremsen etter at varselsignalet er utløst (eller manometeret varsler fare). b) Det tar for lang tid å øke trykk/vakuu til et sikkert driftsnivå i henhold til kravene ¹ . c) Flerkrretsbeskyttelsesventilen eller trykkavlastningsventilen virker ikke. d) Luftlekkasje som fører til merkbart trykkfall eller hørbar luftutstrømming. e) Utvendig skade innvirker trolig på bremseanleggets virkemåte. NødbremSENS bremseevne er ikke tilstrekkelig.	X	X	X
1.1.4. Varselsignal for utilstrekkelig trykk, manometer	Funksjonskontroll	Defekt varselsignal eller manometer. Lavt trykk angis ikke.	X	X	X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
1.1.5. Håndbetjent bremseventil	Visuell kontroll av komponentene mens bremseanlegget er i drift.	<ul style="list-style-type: none"> a) Ventil sprukket, skadet eller meget slitt. b) Betjening av ventil ikke pålitelig, eller mulighet for funksjonssvikt i ventil. c) Løse tilslutninger eller lekkasjer i anlegget. d) Funksjonssvikt. 		X	
1.1.6. Parkeringsbrems, betjeningsarm, låseinnretning for parkeringsbrems, elektronisk parkeringsbrems	Visuell kontroll av komponentene mens bremseanlegget er i drift.	<ul style="list-style-type: none"> a) Utilstrekkelig låsing. b) Stor slitasje på betjeningsarmens akse eller på sperremekanismen. For stor slitasje. c) For stor vandring på betjeningsarmen tyder på feil ved justeringen. d) Aktivator mangler, er skadet eller virker ikke. e) Feil virkemåte, varslingsindikator viser funksjonssvikt. 	X	X	
1.1.7. Bremsventiler (fotventiler, avlastningsventiler, regulatorer)	Visuell kontroll av komponentene mens bremseanlegget er i drift.	<ul style="list-style-type: none"> a) Ventil skadet eller for stor luftlekkasje. Dens funksjon påvirkes. b) For stort oljeforbruk i kompressoren. c) Ventil ikke pålitelig eller feil montert. d) Utslipp eller lekkasje av hydraulisk væske. Dens funksjon påvirkes. 		X	X
1.1.8. Koplinger på tilhengerbrems (elektriske og pneumatisk)	Kople til og kople fra bremseanleggskopling mellom trekkvogn og tilhenger.	<ul style="list-style-type: none"> a) Defekt kran eller selvlukkende ventil. Dens funksjon påvirkes. 	X	X	

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		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
1.1.9. Akkumulator, trykk-luftbeholder	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) Hovedsylinder defekt, men bremsen virker fortsatt. Hovedsylinder defekt eller utett.		X	X
		c) Hovedsylinder ikke tilstrekkelig festet, men bremsen virker fortsatt. Hovedsylinder ikke tilstrekkelig festet.		X	X
		d) For lite bremsevæske, under MIN-merket. Bremsevæsketilførsel betydelig under MIN-merket. Ingen bremsevæske synlig.	X	X	X
		e) Lokk på beholder for hovedsylinder mangler.	X		
		f) Varsellampe for bremsevæske lyser eller er defekt.	X		
		g) Innretningen som varsler for lavt bremsevæsketilførsel, fungerer ikke tilfredsstillende.	X		

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
1.1.11. Bremseslanger	Visuell kontroll av komponentene mens bremseanlegget er i drift, dersom mulig.	<ul style="list-style-type: none"> a) Overhengende fare for svikt eller brudd. b) Lekkasje i rør eller tilslutninger (trykkluft- bremseanlegg). Lekkasje i rør eller tilslutninger (hydraulisk bremseanlegg). c) Rør skadet eller sterkt korrodert. Påvirker bremsenes funksjon i form av blokkering eller overhengende risiko for lekkasje. d) Rør feil plassert. Risiko for skade. 	X	X	X
1.1.12. Bremseslanger	Visuell kontroll av komponentene mens bremseanlegget er i drift, dersom mulig.	<ul style="list-style-type: none"> a) Overhengende fare for svikt eller brudd. b) Slanger skadede, slitte, vridde eller for korte. Slanger skadede eller slitte. c) Lekkasje i slanger eller tilslutninger (trykkluftbremseanlegg). Lekkasje i slanger eller tilslutninger (hydraulisk bremseanlegg). d) Slanger utvider seg for mye under trykk. Kord skadet. e) Slanger porøse. 	X	X	X
1.1.13. Bremsebelegg og bremseklosser	Visuell kontroll	<ul style="list-style-type: none"> a) Belegg eller klosser meget slitt (minstemerket nådd). Belegg eller klosser meget slitt (minstemerket ikke synlig). b) Belegg eller klosser tilsmusset (olje, fett, o.l.). Bremseevnen påvirket. c) Belegg eller kloss mangler eller er feil montert. 	X	X	X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
1.1.14. Bremsetromler, bremseskiver	Visuell kontroll	<ul style="list-style-type: none"> a) Trommel eller skive slitt. Trommel eller skive med synlige riper, sprekker, rifter eller andre feil som svekker sikkerheten. b) Trommel eller skive tilsmusset (olje, fett, o.l.). Bremsesevnen alvorlig påvirket. c) Trommel eller skive mangler. d) Bremseskjold ikke tilstrekkelig festet. 	X	X	X
1.1.15. Bremseskabler, stenger, armer, forbindelsesledd	Visuell kontroll av komponentene mens bremseanlegget er i drift, dersom mulig.	<ul style="list-style-type: none"> a) Kabler skadet eller deformert. Bremsesevnen påvirket. b) Komponent meget slitt eller korrodert. Bremsesevnen påvirket. c) Svakheter ved forbindelsesledd mellom kabler eller stag. d) Kabelføring defekt. e) Bremsseanleggets frie bevegelighet begrenset. f) Unormal bevegelse av armer/forbindelsesledd som følge av feiljustering eller sterk slitasje. 	X	X	X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
1.1.16. Bremsesyndrere (herunder fjærbremser og hydrauliske sylindrer)	Visuell kontroll av komponentene mens bremseanlegget er i drift, dersom mulig.	a) Sylindere sprukket eller skadet. Bremseevnen påvirket.		X	X
		b) Sylindere utett. Bremseevnen påvirket.		X	X
		c) Sylindere ikke tilstrekkelig festet eller feil montert. Bremseevnen påvirket.		X	X
		d) Sylindere sterkt korrodert. Vil sannsynligvis spreke.		X	X
		e) For liten eller for stor vanding for stempel eller membran. Bremseevne påvirket (manglende frigang).		X	X
		f) Støtbeskyttelseskappe er skadet. Støtbeskyttelseskappe mangler eller er sterkt skadet.	X	X	
1.1.17. Automatisk last-avhengig bremsekraftregulator	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 ¹ .	X		

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
1.1.18. Dødgangsregulatorer og -indikatorer	Visuell kontroll	a) Regulator er skadet, sitter fast eller beveger seg unormalt, er sterkt slitt eller feil innstilt. b) Regulator defekt. c) Feil montert eller utskiftet.		X	
1.1.19. Mellomakslebremsanlegg (dersom montert eller påkrevd)	Visuell kontroll	a) Feil montert eller feil ved forbindelsene. Dens funksjon påvirkes. b) Anlegg åpenbart defekt eller mangler.	X	X	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 bremseinnetninger (f.eks. frostvæskpumpe, lufttørker osv.) har utvendige skader eller er sterkt korrodert på en måte som er skadelig for bremseanlegget. Bremseevnen påvirket. b) lekkasje av luft eller frostvæske. Anleggets funksjon påvirket. c) Komponenter usikre eller feil montert. d) Usikker endring av komponent ³ . Bremseevnen påvirket.		X	X
1.1.22. Kontrollforbindelser (dersom montert eller påkrevd)	Visuell kontroll	Mangler.		X	X
1.1.23. Påløpsbrems	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Utilstrekkelig virkning.			X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
1.2. Driftsbremens bremseevne og bremsevirkning					
1.2.1. Bremseevne (E)					
	Ved prøving på bremsefelt aktiveres bremsene gradvis opp til 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. Bremsevirkningen fra et tilfeldig hjul er mindre enn 50 % av den største registrerte virkningen fra det andre hjulet på den samme akselen dersom kjøretøyet har styrende aksler.	X		X
		c) Bremsevirkningen ikke gradvis (hugger).	X		
		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. Bremsevirkning (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 ¹ .	Følgende minsteverdier oppnås ikke ² : Gruppe M ₁ , M ₂ og M ₃ : 50 % ³ Gruppe N ₁ : 45 % Gruppe N ₂ og N ₃ : 43 % ⁴ Gruppe O ₃ og O ₄ : 40 % ⁵ Mindre enn 50 % av ovennevnte verdier er oppnådd.	X		X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
1.3. Nødbremmens bremseevne og bremsevirkning (dersom det benyttes separat anlegg)					
1.3.1. Bremseevne (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
	b)	Bremsevirkningen fra et tilfeldig hjul er mindre enn 70 % av den største registrerte virkningen fra et annet hjul på den samme angitte akselen. Eller, ved bremseprøving på vei vil kjøretøyet avvike sterkt fra sin kurs. Bremsevirkningen fra et tilfeldig hjul er mindre enn 50 % av den største registrerte virkningen fra det andre hjulet på den samme akselen dersom kjøretøyet har styrende aksler.	X		X
	c)	Bremsevirkningen ikke gradvis (hugger).	X		
1.3.2. Bremsevirkning (E)	Dersom nødbremseanlegget er atskilt fra driftsbremseanlegget, anvendes metoden angitt i 2.2.1.	Bremsevirkningen er mindre enn 50 % ⁶ av driftsbremsens bremseevne som definert i nr. 1.2.2 i forhold til største tillatte masse. Mindre enn 50 % av de ovennevnte verdiene for bremsevirkning nådd i forhold til kjøretøyetets masse ved kontroll.	X		X
1.4. Parkeringsbremmens bremseevne og bremsevirkning					
1.4.1. Bremseevne (E)	Prøv bremsen ved kontroll på et bremsefelt.	Bremsen virker ikke på den ene siden, eller kjøretøyet avviker sterkt fra sin kurs ved bremseprøving på vei. Mindre enn 50 % av verdiene for bremsevirkning som nevnt i nr. 1.4.2 nådd i forhold til kjøretøyetets masse ved kontroll.	X		X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
1.4.2. Bremsvirkning (E)	Prøving på et bremsefelt. Dersom det ikke er mulig, prøving på vei ved hjelp av en indikerende eller registrerende retardasjonsmåler.	Koeffisienten for bremsvirkning er ikke, for alle kjøretøyer, minst 16 % i forhold til største tillatte masse eller, for motorvogner minst 12 % i forhold til kjøretøyet største tillatte totalmasse, avhengig av hvilken verdi som er størst Mindre enn 50 % av de ovennevnte verdiene for koeffisienten for bremsvirkning nådd i forhold til kjøretøyet masse ved kontroll.	X	X	X
1.5. Mellomakslebrems- anleggets bremseevne	Visuell kontroll og om mulig prøving av om anlegget virker.	a) Bremsvirkningen ikke gradvis (gjelder ikke for motorbrems). b) Anlegget virker ikke.	X	X	
1.6. Blokkeringsfrie bremses (ABS)	Visuell kontroll og kontroll av varslingsinnretningen og/eller bruk av kjøretøyet elektroniske grensesnitt.	a) Funksjonssvikt i varslingsinnretningen. b) Varslingsinnretningen viser funksjonssvikt i anlegget. c) Hjulhastighetsfølere mangler eller er skadet. d) Ledninger er skadet. e) Andre komponenter mangler eller er skadet. f) Systemet angir svikt via kjøretøyet elektroniske grensesnitt.	X	X	X
1.7. Elektronisk bremse- anlegg (EBS)	Visuell kontroll og kontroll av varslingsinnretningen og/eller bruk av kjøretøyet elektroniske grensesnitt.	a) Funksjonssvikt i varslingsinnretningen. b) Varslingsinnretningen viser funksjonssvikt i anlegget. c) Systemet angir svikt via kjøretøyet elektroniske grensesnitt. d) Forbindelse mellom trekkvogn og tilhenger passer ikke eller mangler.	X	X	X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
1.8. Bremsvæske	Visuell kontroll	Bremsevæsken forurenset eller sedimentert. Overhengende fare for svikt.	X		X
2. STYRING					
2.1. Mekanisk tilstand					
2.1.1. Styrings tilstand	Visuell kontroll av styreinretningens virkemåte mens rattet dreies.	<p>a) Styreksel er vridd eller rillene slitt. Påvirker funksjonsevnen.</p> <p>b) For stor slitasje på styreksel. Påvirker funksjonsevnen.</p> <p>c) For stor vandring på styreksel. Påvirker funksjonsevnen.</p> <p>d) Lekkasje. Dråpedannelse.</p>	X	X	X
2.1.2. Snekkehusets feste	Visuell kontroll av snekkehusets feste i understellet mens rattet dreies med og mot urviseren.	<p>a) Snekkehuset er ikke ordentlig festet. Festene er løse i farlig grad eller har relativ bevegelse mot synlig understell/karosseri.</p> <p>b) Utvidede festehull i understellet. Festene alvorlig påvirket.</p> <p>c) Festebolter mangler eller har bruddskader. Festene alvorlig påvirket.</p> <p>d) Snekkehuset har bruddskader. Stabiliteten eller husets feste er påvirket.</p>	X	X	X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
2.1.3. Overførings-innretningens tilstand	Visuell kontroll av styrekomponentene for slitasje, brudd og sikkerhet mens rattet dreies med og mot urviseren.	<p>a) Relativ bevegelse mellom komponenter som bør være faste. For stor bevegelse eller sannsynlighet for å løsne.</p> <p>b) For stor slitasje ved ledd. Meget alvorlig risiko for å løsne.</p> <p>c) En komponent er bruddskadet eller deformert. Påvirker funksjonsevnen.</p> <p>d) Låseinretninger mangler.</p> <p>e) Komponenter feil innstilt (f.eks. forbindelsesstang eller styrestang).</p> <p>f) Usikker endring³. Påvirker funksjonsevnen.</p> <p>g) Støtteskyttelseskappe skadet eller forringet. Støtteskyttelseskappe mangler eller er sterkt forringet.</p>	X	X	X
2.1.4. Overførings-innretningens 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).	<p>a) Overføringsinnretning i bevegelse støter mot en fast del på understellet.</p> <p>b) Styringsstopp virker ikke eller mangler.</p>	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.	<p>a) Væskelekkasje.</p> <p>b) For lite væske (under MIN-merket). Utilstrekkelig beholder.</p>	X	X	X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		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 ³ . Styringen påvirket.	X		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 løse.		X		X
	b) Sikringsinnretning på rattnav mangler. Meget alvorlig risiko for å løse.		X		X
	c) Rattnav, rattkrans eller ratteiker er bruddskadet eller sitter løst. Meget alvorlig risiko for å løse.		X		X
	d) Usikker endring ³ .		X		X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

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.	<p>a) For stor vandring opp eller ned i midten av rattet.</p> <p>b) For stor vandring i toppen av rattstammen radielt fra rattstammens akse.</p> <p>c) Slitasje på leddkoplinger.</p> <p>d) Ikke tilstrekkelig festet. Meget alvorlig risiko for å løsne.</p> <p>e) Usikker endring³.</p>	X	X	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 kjøretøyet 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 ¹ .	X		
2.4. Hjulinnstilling (X) ²	Visuell kontroll	Sikker styring påvirket. Åpenbar feilinnstilling. Kjøring rett fram påvirket, retningsstabiliteten forringet.	X	X	
2.5. Svingskive på tilhengerens styrende akse	Visuell kontroll eller kontroll ved hjelp av en spesialtilpasset innretning som måler rattslakk.	<p>a) Komponent lett skadet. Komponenten sterkt skadet eller sprukket.</p> <p>b) For stor slakk. Kjøring rett fram påvirket, retningsstabiliteten forringet.</p> <p>c) Ikke tilstrekkelig festet. Festet alvorlig påvirket.</p>	X	X	X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
2.6. Elektronisk servostyring (EPS)	Visuell kontroll og kontroll av samsvar mellom rattets og hjulenes vinkel når motoren startes og slås av, og/eller ved bruk av kjøretøyet elektroniske grensesnitt.	<p>a) Varsellampe for funksjonssvikt i EPS angir enhver type feil ved systemet.</p> <p>b) Servo virker ikke.</p> <p>c) Systemet angir svikt via kjøretøyet elektroniske grensesnitt.</p>	X	X	X
3. SIKT					
3.1. Synsfelt	Visuell kontroll fra førersetet.	<p>Hindring i førerens synsfelt som i vesentlig grad påvirker sikten framover og til sidene (utenfor vindusviskernes rekkevidde).</p> <p>Sikten hemmet i området som vindusviskeren rengjør, eller utvendige speil er ikke synlige.</p>	X	X	
3.2. Vinduernes tilstand	Visuell kontroll	<p>a) Sprukket eller misfarget glassrute eller gjennomiktig panel (dersom det er tillatt) (utenfor vindusviskernes rekkevidde). Sikten hemmet i området som vindusviskeren rengjør, eller utvendige speil er ikke synlige.</p> <p>b) Glassrute eller gjennomiktig panel (herunder reflekterende eller farget folie) som ikke oppfyller kravene¹ (utenfor vindusviskernes rekkevidde), Sikten hemmet i området som vindusviskeren rengjør, eller utvendige speil er ikke synlige.</p> <p>c) Glassrute eller gjennomiktig panel i uakseptabel stand. Sikten sterkt hemmet i området som vindusviskeren rengjør.</p>	X	X	X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
3.3. Speil eller speilinnretninger	Visuell kontroll	<p>a) Speilet eller innretningen mangler eller er ikke montert i samsvar med kravene¹ (minst to speilinnretninger er tilgjengelig). Mindre enn to speilinnretninger er tilgjengelig.</p> <p>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.</p> <p>c) Nødvendig synsfelt ikke dekket.</p>	X	X	X
3.4. Vindusviskere	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	<p>a) Viskere virker ikke eller mangler.</p> <p>b) Viskerblad defekt. Viskerblad mangler eller er tydelig defekt.</p>	X	X	X
3.5. Vindusspylere	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Vindusspylere virker ikke tilstrekkelig (mangler væske, men pumpen virker, eller strålen er feiljustert). Vindusspylere virker ikke.	X	X	X
3.6. Avduggingsanlegg (X) ²	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.	<p>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.</p>	X	X	X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		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. b) Lyskilde uriktig montert.			X
4.1.3. Brytere	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Bryteren virker ikke i samsvar med kravene ¹ (antall frontlykter som tennes samtidig). Største tillatte lysstyrke foran overskredet. b) Betjeningsinnretningen virker ikke tilfredsstillende.	X		X
4.1.4. Samsvar med kravene ¹ .	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Lykten, fargen på lyset fra lykten, stilling, lysstyrke eller markeringer er ikke i samsvar med kravene ¹ . b) Produkter på glasset eller lyskilden, som tydelig reduserer lysstyrken eller endrer fargen på lyset fra lykten. 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. b) Manuell innretning kan ikke betjenes fra førerretet.			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

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

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. b) Glass defekt. c) Lykten ikke tilstrekkelig festet. Meget alvorlig risiko for å falle av.	X	X	X
4.2.2. Brytere	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Bryter virker ikke i samsvar med kravene ¹ . Lykter for markeringslys bak og lykter for sidemarkeringslys kan slå av når frontlyktene er på. b) Betjeningsinnretningen virker ikke tilfredsstillende.	X	X	X
4.2.3. Samsvar med kravene ¹ .	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Lykten, fargen på lyset fra lykten, stilling, lysstyrke eller markeringer er ikke i samsvar med kravene ¹ . Rødt lys foran eller hvitt lys bak; sterkt redusert lysstyrke. 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	X
4.3. Lykter for stopplys					
4.3.1. Tilstand og virkemåte	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Defekt lyskilde (flere lyskilder; når det gjelder LED, er det mindre enn 1/3 som ikke virker). Enkeltlyskilde; når det gjelder LED, er det mindre enn 2/3 som ikke virker. Ingen lyskilder fungerer.	X	X	X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		b) Lett defekt glass (påvirker ikke lyset som avgis). Sterkt defekt glass (påvirker ikke lyset som avgis).	X	X	
		c) Lykten ikke tilstrekkelig festet. Meget alvorlig risiko for å falle av.	X	X	
4.3.2. Brytere	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Bryter virker ikke i samsvar med kravene ¹ . Forsinket tenning. Virker ikke i det hele tatt.	X	X	X
		b) Bejeningsinnretningen virker ikke tilfredsstillende.		X	
4.3.3. Samsvar med kravene ¹ .	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Lykten, fargen på lyset fra lykten, stilling, lysstyrke eller markeringer er ikke i samsvar med kravene ¹ . 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 ¹ . Virker ikke i det hele tatt.	X	X	
4.4.3. Samsvar med kravene ¹ .	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Lykten, fargen på lyset fra lykten, stilling, lysstyrke eller markeringer er ikke i samsvar med kravene ¹ .		X	X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
4.4.4. Blinkfrekvens	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Blinkfrekvens er ikke i samsvar med kravene ¹ (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. b) Lett defekt glass (påvirker ikke lyset som avgis). Sterkt defekt glass (påvirker ikke lyset som avgis). c) Lykten ikke tilstrekkelig festet. Meget alvorlig risiko for å falle av eller blende motgående trafikk.	X	X	X
4.5.2. Innstilling (X) ²	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Den vannrette innstillingen til lykt for tåkelys foran er feil når lysstrålen har lys-/mørkegrense (grensen for lav). Lys-/mørkegrense over grensen for lykt for nærlys.	X		X
4.5.3. Brytere	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Bryter virker ikke i samsvar med kravene ¹ . Virker ikke.	X		X
4.5.4. Samsvar med kravene ¹ .	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Lykten, fargen på lyset fra lykten, stilling, lysstyrke eller markeringer er ikke i samsvar med kravene ¹ . b) System virker ikke i samsvar med kravene ¹ .		X	X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
4.6. Lykter for ryggelys					
4.6.1. Tilstand og virkemåte	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	<ul style="list-style-type: none"> 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 ¹ .	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	<ul style="list-style-type: none"> a) Lykten, fargen på lyset fra lykten, stilling, lysstyrke eller markeringer er ikke i samsvar med kravene¹. b) System virker ikke i samsvar med kravene¹. 		X	X
4.6.3. Brytere	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Bryter virker ikke i samsvar med kravene ¹ . 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.	<ul style="list-style-type: none"> a) Lykten kaster direkte eller hvitt lys bakover. X b) Lyskilde defekt (flere lyskilder). Lyskilde defekt (enkeltlyskilde). X c) Lykten ikke tilstrekkelig festet. Meget alvorlig risiko for å falle av. X 	X		X
4.7.2. Samsvar med kravene ¹ .	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	System virker ikke i samsvar med kravene ¹ .	X		
4.8. Refleksinnretninger, (lysreflekterende) synlighetsmerking og kjennemerker bak					
4.8.1. Tilstand	Visuell kontroll	<ul style="list-style-type: none"> a) Refleksinnretning defekt eller skadet. Refleksinnretning påvirket. X b) Refleksinnretning ikke tilstrekkelig festet. Vil sannsynligvis falle av. X 	X		X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
4.8.2. Samsvar med kravene ¹ .	Visuell kontroll	Innretning, reflektert farge og stilling ikke i samsvar med kravene ¹ . Manglende eller reflekterende rød farge foran eller hvit farge bak.		X	
4.9. Obligatoriske kontrollinnretninger for belysningsstyr					
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 ¹ .	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Ikke i samsvar med kravene ¹ .	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. b) Skadet eller slitt isolering. Kan sannsynligvis forårsake kortslutning. c) Tilhengerens eller trekkvognens elektriske forbindelser virker ikke riktig. Tilhengerens bremselys virker ikke i det hele tatt.	X	X	X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
4.11. Elektrisk ledningsnett	Visuell kontroll, herunder av motorrommet (dersom det er relevant).	<p>a) Ledningsnettets utilstrekkelig eller uforsvarlig festet.</p> <p>Fester løse, berører skarpe kanter, koplinger kan sannsynligvis bli frakoplet.</p> <p>Ledningene kan sannsynligvis komme i kontakt med varme deler, roterende deler eller bakken, koplinger frakoplet (relevante deler for bremsing, styring).</p> <p>b) Ledningsnettets lett slitt.</p> <p>Ledningsnettets meget slitt.</p> <p>Ledningsnettets ekstremt slitt (relevante deler for bremsing, styring).</p> <p>c) Skadet eller slitt isolering.</p> <p>Kan sannsynligvis forårsake kortslutning.</p> <p>Overhengende fare for brann eller gnistdannelse.</p>	X	X	X
4.12. Ikke-obligatoriske lykter og refleksinnretninger (X) ²	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	<p>a) En montert lykt/refleksinnretning er ikke i samsvar med kravene¹.</p> <p>Avgir/reflekterer rødt lys foran eller hvitt lys bak.</p> <p>b) Lyktens funksjon er ikke i samsvar med kravene¹.</p> <p>Antall frontlykter som lyser samtidig, overstiger tillatt lysstyrke; avgir rødt lys foran eller hvitt lys bak.</p> <p>c) Lykten/refleksinnretningen ikke tilstrekkelig festet.</p> <p>Meget alvorlig risiko for å falle av.</p>	X	X	X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
4.13. Batteri(er)	Visuell kontroll	<p>a) Ikke tilstrekkelig festet. Ikke ordentlig festet, kan sannsynligvis forårsake kortslutning.</p> <p>b) Lekkasje. Tap av farlige stoffer.</p> <p>c) Bryter defekt (dersom det kreves en slik).</p> <p>d) Sikringer defekte (dersom det kreves slike).</p> <p>e) Utilstrekkelig ventilasjon (dersom det kreves).</p>	X	X	
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.	<p>a) Aksel bruddskadet eller deformert.</p> <p>b) Ikke tilstrekkelig festet til kjøretøyet. For stor bevegelse i forhold til festene.</p> <p>c) Usikker endring³. Stabiliteten svekket, funksjonsevnen påvirket, for liten klaring til andre kjøretøydeleer eller til bakken.</p>		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.	<p>a) Akseltappen bruddskadet.</p> <p>b) For stor slitasje på kingbolt eller bøssinger. Sannsynlighet for å løsne, retningsstabiliteten forringet.</p> <p>c) For stor vandrings mellom akseltapp og akselbjelke. Sannsynlighet for å løsne, retningsstabiliteten forringet.</p>		X	X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		d) Splint til akseltapp sitter løst på akselen. Sannsynlighet for å løsne, retningsstabiliteten forringet.	X		X
5.1.3. Hjulager (+ 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. b) Hjulageret 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. 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. b) Låseringer til dekk feil montert. Vil sannsynligvis falle av. c) Hjul skjevt eller slitt. Sikkert feste i navet påvirket; sikkert feste av dekket påvirket. d) Hjulets størrelse, tekniske konstruksjon, kompatibilitet eller type er ikke i samsvar med kravene ¹ og påvirker trafiksikkerheten.		X	X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
5.2.3. Dekk	Visuell kontroll av hele dekket ved å rulle kjøretøyet bakover og forover.	<p>a) Dekkdimensjon, belastningskapasitet, godkjenningsmerke eller hastighetskategori er ikke i samsvar med kravene¹ og påvirker trafiksikkerheten.</p> <p>Utilstrekkelig belastningskapasitet eller hastighetskategori for faktisk bruk, dekket berører andre faste deler av kjøretøyet og svekker sikker kjøring.</p> <p>b) Ulik størrelse på dekk på samme aksel eller på tvillinghjul.</p> <p>c) Forskjellig type dekk på samme aksel (radialdekk/diagonaldekk).</p> <p>d) Alvorlige skader eller flenger i dekket. Kord synlig eller skadet.</p> <p>e) Dekkets slitebaneindikator blir synlig. Dekkets mønstertybde er ikke i samsvar med kravene¹.</p> <p>f) Dekket gnir mot andre komponenter (fleksible avskjermingsinnretninger). Dekket gnir mot andre komponenter (sikker kjøring ikke svekket).</p> <p>g) Regummierede dekk ikke i samsvar med kravene¹. Kordens beskyttelseslag påvirket.</p>	X	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	X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
		<ul style="list-style-type: none"> b) Fjærdel skadet eller brukket. Hovedfjær (bladfjær) eller ekstra fjærer påvirket i meget alvorlig grad. c) Fjær mangler. Hovedfjær (bladfjær) eller ekstra fjærer påvirket i meget alvorlig grad. d) Usikker endring³. Utilstrekkelig klaring til andre kjøretøydeler, fjærsystemet fungerer ikke. 		X	X
5.3.2. Støtdempere	Visuell kontroll	<ul style="list-style-type: none"> a) Støtdempere ikke tilstrekkelig festet til understell eller aksel. Støtdemper løs. b) Skadet støtdemper som viser tegn på alvorlig lekkasje eller feil. c) Støtdemper mangler. 	X	X	
5.3.3. Kardangrør, radiusarmer, fremre og bakre bærearmer (+ E)	Visuell kontroll ved hjelp av innretninger som måler hjulslakk, dersom tilgjengelig.	<ul style="list-style-type: none"> a) Komponenter ikke tilstrekkelig festet til understell eller aksel. Sannsynlighet for å løsne, retningsstabiliteten forringet. b) Komponent skadet eller sterkt korrodert. Komponentens stabilitet påvirket eller har bruddskader. c) Usikker endring³. Utilstrekkelig klaring til andre kjøretøydeler, systemet fungerer ikke. 		X	X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

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.	<p>a) For stor slitasje på kingbolt og/eller bøssinger eller i avfjæringsledd. Sannsynlighet for å løse, retningsstabiliteten forringet.</p> <p>b) Støvbeskyttelseskappe er sterkt skadet. Støvbeskyttelseskappe mangler eller har bruddskader.</p>	X	X	X
5.3.5. Luftfjæring	Visuell kontroll	<p>a) Systemet virker ikke.</p> <p>b) Komponent skadet, endret eller slitt på en måte som påvirker systemets funksjon negativt. Systemets funksjon alvorlig påvirket.</p> <p>c) Hørbar lekkasje i systemet.</p> <p>d) Usikker endring³.</p>		X	X
6. UNDERSTELL OG UNDERSTELLSUTSTYR					
6.1. Understell eller ramme og utstyr	Visuell kontroll				
6.1.1. Alminnelig tilstand	Visuell kontroll	<p>a) Rammebjelke eller tverrbjelke lett bruddskadet eller deformert.</p> <p>Rammebjelke eller tverrbjelke alvorlig bruddskadet eller deformert.</p> <p>b) Forsterkningsplater eller festeinnretninger ikke tilstrekkelig festet.</p> <p>De fleste festene er løse; delene er ikke sterke nok.</p> <p>c) Kraftig korrosjon som påvirker stabiliteten. Delene er ikke sterke nok.</p>	X	X	X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
6.1.2. Eksosrør og lydempere	Visuell kontroll	<ul style="list-style-type: none"> a) Eksosanlegget ikke tilstrekkelig festet eller uttett. b) Avgasser trenger inn i førerhuset eller kupeen. Helsefare for personer om bord. 		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.	<ul style="list-style-type: none"> a) Tanker eller rør ikke tilstrekkelig festet, skaper særlig brannfare. b) Drivstoff lekker ut eller tanklokket mangler eller er defekt. Brannfare; for stort utslipp av farlige stoffer. c) Slitte rør. Skadede rør. d) Stoppekran (dersom det kreves) virker ikke riktig. e) Brannfare på grunn av: <ul style="list-style-type: none"> - drivstofflekkasje, - drivstofftank eller eksosanlegg ikke tilstrekkelig avskjermet, - motorrommets tilstand. f) LPG/CNG/LNG-system eller hydrogensystem ikke i samsvar med kravene, en hvilken som helst del av systemet er defekt¹. 		X	X
6.1.4. Støtfangere, sidevern og underkjøringshinder bak	Visuell kontroll	<ul style="list-style-type: none"> a) Løse deler eller skader kan forårsake personskade ved berøring. Deler vil sannsynligvis falle av, funksjon sterkt påvirket. b) Innretningen tydeligvis ikke i samsvar med kravene¹. 		X	X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
6.1.5. Reservehjulsholder (dersom en slik er montert)	Visuell kontroll	<ul style="list-style-type: none"> a) Holderen ikke i stand. b) Holderen har bruddskader eller er ikke tilstrekkelig festet. c) Reservehjul ikke tilstrekkelig festet i holderen. Meget alvorlig risiko for å falle av. 	X		
6.1.6. Mekanisk kopling og slepeinnretning (+ E)	Visuell kontroll med tanke på slitasje og riktig virkemåte, med særlig vekt på montert sikkerhetsstyr og/eller bruk av måleapparat.	<ul style="list-style-type: none"> a) Komponent skadet, defekt eller sprukket (dersom ikke i bruk). Komponent skadet, defekt eller sprukket (dersom i bruk). b) For stor slitasje på componenten. Under grensen for slitasje. c) Ikke tilstrekkelig festet. Fester løse med meget alvorlig risiko for å falle av. d) Sikkerhetsstyr mangler eller virker ikke riktig. e) Koplingsindikator virker ikke. f) Skjuler kjennemerke eller lykter (når innretningene ikke er i bruk). Kjennemerke ikke leselig (når innretningene ikke er i bruk). g) Usikker endring³ (sekundære deler). Usikker endring³ (hoveddeler). h) Koplingen for svak eller passer ikke, eller koplingen ikke i samsvar med kravene. 		X	X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
6.1.7. Kraftoverføring	Visuell kontroll	<p>a) Sikringsbolter mangler eller sitter løst. Sikringsbolter mangler eller sitter løst i en slik grad at trafikksikkerheten er satt i alvorlig fare.</p> <p>b) For stor slitasje på drivakselens lagre. Meget alvorlig risiko for å løsne eller sprekke.</p> <p>c) For stor slitasje på universalledd eller kraftoverføringskjeder/-belter. Meget alvorlig risiko for å løsne eller sprekke.</p> <p>d) Slitasje på leddkoplinger. Meget alvorlig risiko for å løsne eller sprekke.</p> <p>e) Aksel skadet eller bøyd.</p> <p>f) Lagerhus er bruddskadet eller ikke tilstrekkelig festet. Meget alvorlig risiko for å løsne eller sprekke.</p> <p>g) Støvbeskyttelseskappe er sterkt skadet. Støvbeskyttelseskappe mangler eller har bruddskader.</p> <p>h) Ulovlig endring av kraftoverføringen.</p>	X	X	X
6.1.8. Motoroppheng	Visuell kontroll	<p>Oppheng slitt, tydelig og alvorlig skadet, løse eller med bruddskader. Oppheng løst eller har bruddskader.</p>	X	X	X
6.1.9. Motorytelse (X) ²	Visuell kontroll og/eller bruk av elektronisk grensesnitt.	<p>a) Endring av styreenheten som påvirker sikkerheten og/eller miljøet.</p> <p>b) Endring av motoren som påvirker sikkerheten og/eller miljøet.</p>	X	X	X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
6.2. Førerhus og karosseri					
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 ³ . 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		
		c) Karosseri/førerhus ikke tilstrekkelig festet på understell eller tverrbjelker og dersom symmetrisk. Karosseri/førerhus ikke tilstrekkelig festet på understell eller tverrbjelker i en slik grad at trafiksikkerheten er satt i svært alvorlig fare.	X		X
		d) Kraftig korrosjon ved festepunkter på selvbærende karosserier. Stabiliteten forringet.	X		X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
6.2.3. Dører og dørlåser	Visuell kontroll	<p>a) Dør åpnes eller stenges ikke ordentlig.</p> <p>b) Dør kan forventes å åpne seg ved en feiltakelse eller vil ikke forbli lukket (skyvedør). Dør kan forventes å åpne seg ved en feiltakelse eller vil ikke forbli lukket (hengslet dør).</p> <p>c) Dører, hengsler, låser eller stolper er slitt. Dører, hengsler, låser eller stolper mangler eller er løse.</p>	X	X	X
6.2.4. Gulv	Visuell kontroll	Gulv ikke tilstrekkelig festet eller kraftig slitt. Utilstrekkelig stabilitet.	X		X
6.2.5. Førersetet	Visuell kontroll	<p>a) Sete med defekt konstruksjon. Løst sete.</p> <p>b) Justeringsinnretning virker ikke riktig. Setet beveger seg eller ryggstøtten kan ikke låses fast.</p>	X	X	X
6.2.6. Andre seter	Visuell kontroll	<p>a) Seter defekte eller ikke tilstrekkelig festet (sekundære deler). Seter defekte eller ikke tilstrekkelig festet (hoveddelene).</p> <p>b) Seter ikke montert i samsvar kravene¹. Tillatt antall seter overskredet; plassering ikke i samsvar med godkjenning.</p>	X	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

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
6.2.8. Stigtrinn	Visuell kontroll	a) Stigtrinn eller trinnbøyle er ikke tilstrekkelig festet. Utilstrekkelig stabilitet.	X	X	
		b) Stigtrinn eller bøyle i en tilstand som kan forventes å forårsake skade på brukerne.		X	
6.2.9. Andre innvendige og utvendige innretninger og utstyr	Visuell kontroll	a) Andre innretninger eller utstyr ikke tilstrekkelig festet eller defekt.		X	
		b) Andre innretninger eller utstyr er ikke i samsvar med kravene ¹ . Monterte deler vil sannsynligvis forårsake skade; sikker drift påvirket.	X	X	
		c) Hydraulisk utstyr utett. For stort tap av farlig materiale.	X	X	
6.2.10. Skvettskjermer (vinger), avskjermingsinnretninger	Visuell kontroll	a) Mangler, sitter løst eller er sterkt korrodert. Vil sannsynligvis forårsake skade; vil sannsynligvis falle av.	X	X	
		b) Utilstrekkelig avstand til dekk/hjul (avskjerming). Utilstrekkelig avstand til dekk/hjul (skvettskjermer).	X	X	
		c) Ikke i samsvar med kravene ¹ . Slitebane ikke tilstrekkelig dekket.	X	X	
7. ANNET UTSTYR					
7.1. Sikkerhetsbelter/spenner og sikringsutstyr					
7.1.1. Sikker montering av sikkerhetsbelter/spenner	Visuell kontroll	a) Feste kraftig slitt. Stabiliteten påvirket.		X	X
		b) Feste løst.		X	

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
7.1.2. Sikkerhetsbelters/spenners tilstand	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	<ul style="list-style-type: none"> a) Påbudt sikkerhetsbelte mangler eller er ikke montert. b) Sikkerhetsbelte skadet. c) Sikkerhetsbelte ikke i samsvar med kravene¹. d) Spenne skadet eller virker ikke riktig. e) Strammer skadet eller virker ikke riktig. 	X		
7.1.3. Kraftbegrenser for sikkerhetsbelte	Visuell kontroll og/eller bruk av elektronisk grensesnitt.	<ul style="list-style-type: none"> a) Kraftbegrenser mangler tydeligvis eller passer ikke til kjøretøyet. b) Systemet angir svikt via kjøretøyet elektroniske grensesnitt. 	X		
7.1.4. Bilbeltestrammere	Visuell kontroll og/eller bruk av elektronisk grensesnitt.	<ul style="list-style-type: none"> a) Beltestrammer mangler tydeligvis eller passer ikke til kjøretøyet. b) Systemet angir svikt via kjøretøyet elektroniske grensesnitt. 	X		
7.1.5. Kollisjonspute	Visuell kontroll og/eller bruk av elektronisk grensesnitt.	<ul style="list-style-type: none"> a) Kollisjonspute mangler tydeligvis eller passer ikke til kjøretøyet. b) Systemet angir svikt via kjøretøyet elektroniske grensesnitt. c) Kollisjonspute virker tydeligvis ikke. 	X		
7.1.6. SRS-systemer	Visuell kontroll av MIL og/eller bruk av elektronisk grensesnitt.	<ul style="list-style-type: none"> a) Feilindikatoren for SRS gir signal om feil i systemet. b) Systemet angir svikt via kjøretøyet elektroniske grensesnitt. 	X		

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
7.2. Brannsløkkingsapparat (X) ²	Visuell kontroll	<ul style="list-style-type: none"> a) Mangler. b) Ikke i samsvar med kravene¹. Dersom det kreves (f.eks. taxi, busser, turvogn osv.). 	X	X	
7.3. Låser og tyverisikringsinnretning	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	<ul style="list-style-type: none"> a) Innretning forhindrer ikke at kjøretøyet kan kjøres. b) Defekt. Låser eller sperrer ved en feiltakelse. 	X	X	X
7.4. Varseltrekant (dersom en slik kreves) (X) ²	Visuell kontroll	<ul style="list-style-type: none"> a) Mangler eller er mangelfull. b) Ikke i samsvar med kravene¹. 	X	X	
7.5. Førstehjelpsskrin (dersom det kreves) (X) ²	Visuell kontroll	Mangler, er mangelfullt eller ikke i samsvar med kravene ¹ .	X		
7.6. Stoppeklosser (kiler) (dersom det kreves) (X) ²	Visuell kontroll	Mangler eller ikke i god stand; utilstrekkelig stabilitet eller dimensjon.		X	
7.7. Signalthorn	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	<ul style="list-style-type: none"> a) Virker ikke ordentlig. Virker ikke i det hele tatt. b) Betjeningsinnretning ikke tilstrekkelig festet. c) Ikke i samsvar med kravene¹. Lyden kan forveksles med varselssirener. 	X	X	
7.8. Hastighetsmåler	Visuell kontroll eller kontroll av virkemåte ved prøving på vei eller elektronisk.	<ul style="list-style-type: none"> a) Ikke montert i samsvar med kravene¹. Mangler (dersom slik kreves). b) Virkemåten forringet. Virker ikke i det hele tatt. c) Har ikke tilstrekkelig belysning. Har ikke belysning. 	X	X	X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
7.9. Fartsskriver (dersom en slik er montert/kreves)	Visuell kontroll	<ul style="list-style-type: none"> a) Ikke montert i samsvar med kravene¹. b) Virker ikke. c) Plombering defekt eller mangler. d) Installeringsplate mangler, er uleselig eller ugyldig. e) Tydelig inngrep eller manipulering. f) Dekkdimensjon ikke i samsvar med kalibreringsparametrene. 		X	X
7.10. Hastighetsbegrensere (dersom en slik er montert/kreves) (+ E)	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte dersom utstyr er tilgjengelig.	<ul style="list-style-type: none"> a) Ikke montert i samsvar med kravene¹. b) Virker tydeligvis ikke. c) Hastighet feil innstilt (dersom den kontrolleres) d) Plombering defekt eller mangler. e) Plate mangler eller er uleselig. f) Dekkdimensjon ikke i samsvar med kalibreringsparametrene. 		X	X
7.11. Kilometer teller dersom det finnes (X) ²	Visuell kontroll og/eller bruk av elektronisk grensesnitt.	<ul style="list-style-type: none"> a) Åpenbart manipulert (svindel) for å redusere eller vise feil kjørelengde for kjøretøyet. b) Virker tydeligvis ikke. 		X	X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
7.12. Elektronisk stabilitetskontroll (ESC) dersom det er montert/kreves (X) ²	Visuell kontroll og/eller bruk av elektronisk grensesnitt.	<ul style="list-style-type: none"> a) Hjulhastighetsfølere mangler eller er skadet. b) Ledninger er skadet. c) Andre komponenter mangler eller er skadet. d) Bryter skadet eller virker ikke riktig. e) Feilindikatoren for ESC gir signal om feil i systemet. f) Systemet angir svikt via kjøretøyet elektroniske grensesnitt. 	X	X	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).	<ul style="list-style-type: none"> a) Støynivået er høyere enn det som er tillatt i henhold til kravene¹. 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	X	X
8.2. Eksosutslipp					
8.2.1. Utslipp fra motorer med elektrisk tenning					
8.2.1.1. Kontrollutstyr for eksosutslipp	Visuell kontroll	<ul style="list-style-type: none"> a) Utslippskontrollutstyr montert av produsenten mangler, er endret eller åpenbart defekt. b) Lekkasje som kan påvirke utslippsmålingene. c) MIL følger ikke riktig sekvens. 	X	X	X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
8.2.1.2. Gassutslipp (E)	<p>– For kjøretøyer opp til utslippsklasse Euro 5 og Euro V⁷: måling ved hjelp av en eksosanalysator i samsvar med kravene¹ 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 VI⁸: måling ved hjelp av en eksosanalysator i samsvar med kravene¹ eller OBD-avlesning i samsvar med produsentens anbefalinger og andre krav¹. Målinger gjelder ikke for totaktsmotorer. Alternativt kan målinger utføres med fjernmålingsutstyr og bekreftes ved standardkontrollmetoder.</p>	<p>a) Gassutslippene overstiger enten nivåene som er angitt av produsenten,</p> <p>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 kravene¹. ii) for kjøretøyer som har et avansert utslippskontrollsystem, med motoren på tomgang: – 0,5 %, – ved forhøyet tomgang: 0,3 %, eller – ved tomgang: 0,3 %⁹ – ved forhøyet tomgang: 0,2 %, i henhold til datoen for første gangs registrering eller bruk angitt i kravene¹.</p> <p>c) Lambda-koeffisienten ligger utenfor området $1 \pm 0,03$ eller er ikke i samsvar med produsentens spesifikasjoner.</p> <p>d) OBD-avlesning tyder på en alvorlig feil.</p> <p>e) Fjernmåling viser alvorlige uregelmessigheter.</p>	X	X	

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
8.2.2. Utslipp fra motorer med kompresjons-tenning					
8.2.2.1. Kontrollutstyr for eksosutslipp	Visuell kontroll	<ul style="list-style-type: none"> a) Utslippskontrollutstyr montert av produsenten mangler, er endret eller åpenbart defekt. b) Lekkasjer som kan påvirke utslippmålingene. c) MIL følger ikke riktig sekvens. d) Ikke nok reagens, dersom det er relevant. 		X	
8.2.2.2. Opasitet	<ul style="list-style-type: none"> - For kjøretøyer opp til utslippsklasse Euro 5 og Euro V¹⁰: Måling av røykthet ved fri akselersjon (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. - For kjøretøyer fra utslippsklasse Euro 6 og Euro VI¹¹: Måling av røykthet ved fri akselersjon (ingen belastning fra tomgang opp til avreguleringsturtall) i frigir med clutchen tilkople, eller OBD-avlesning i samsvar med produsentens anbefalinger og andre krav¹. 	<ul style="list-style-type: none"> a) For kjøretøyer som er registrert eller tatt i bruk første gang etter den datoen som er angitt i kravene¹: Opasiteten overstiger nivået angitt på produsentmerket på kjøretøyet. 		X	

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
	Forkondisjonering av kjøretøyet				X
	1. Kjøretøyer kan kontrolleres uten for kondisjonering 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 ¹ ikke tillater bruk av referanseverdier: <ul style="list-style-type: none"> – for sugemotorer: 2,5 m⁻¹, – for turboladede motorer: 3,0 m⁻¹, eller, for kjøretøyer som er angitt i kravene ¹ , eller som er registrert eller tatt i bruk første gang etter den datoen som er angitt i kravene ¹ : <ul style="list-style-type: none"> 1,5 m⁻¹¹² eller 0,7 m⁻¹¹³ 			X
	2. Krav til forkondisjonering:				
	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 tilsvarende 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 kjøretøyetts konstruksjon, kan motorens normale driftstemperatur oppnås på en annen måte, f.eks. ved at motorventilatoren settes i gang.				
	ii) Eksosanlegget skal utluftes ved minst tre sykluser med fri akselerasjon eller ved en tilsvarende framgangsmåte.				

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
	<p>Prøvmålingsmetode:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. 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. 3. Ved hver syklus med fri akselerasjon skal motoren før gasspedalen slippes nå avreguleringsturtallet eller, for kjøretøyer med automatisk gir, hastigheten angitt av produsenten eller, dersom disse opplysningene ikke er tilgjengelige, to tredeler av avreguleringsturtallet. Dette kan for eksempel kontrolleres ved at motorturtallet overvåkes eller ved at det får gå tilstrekkelig tid fra gasspedalen trykkes inn til den slippes, det vil si minst to sekunder for kjøretøyer i gruppe M₂, M₃, N₂ og N₃. 				
		c) Fjernmåling viser alvorlige uregelmessigheter.			X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
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 prøvingsykluser.				
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. Alternativt kan målinger utføres med fjerntmålingsutstyr og bekrefte ved standardkontrollmetoder.				
8.4.	Andre punkter knyttet til miljøet				
8.4.1.	Væskelekkasjer	Alle store væskelekkasjer, unntatt vann, som trolig vil skade miljøet eller være en sikkerhetsrisiko for andre trafikanter.		X	
		Konstant dråpedannelse, som utgjør en meget alvorlig risiko.			X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
9. TILLEGSKONTROLLER AV KJØRETØYER FOR PERSONTRANSPORT I GRUPPE M₂ OG M₃					
9.1. Dører					
9.1.1. Inngangs- og utgangsdører	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	<ul style="list-style-type: none"> a) Virker ikke. b) Forringet tilstand. Vil sannsynligvis forårsake skade. c) Defekt nødbetjening. d) Fjernkontroll av dører eller varslings-innretninger defekte. 	X	X	X
9.1.2. Nødutganger	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte (dersom det er relevant).	<ul style="list-style-type: none"> a) Virker ikke. b) Nødutgangsskiltet er uleseleg. Nødutgangsskiltet mangler. c) Hammer til å knuse ruter mangler. d) Adgang sperret. 	X	X	X
9.2. Avduggings- og avisingsanlegg (X) ²	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	<ul style="list-style-type: none"> a) Virker ikke riktig. Påvirker sikker drift av kjøretøyet. b) Utslipp av giftige gasser eller eksos i førerhuset eller kupeen. Helsefare for personer om bord. c) Defekt avisingsanlegg (dersom det er obligatorisk). 	X	X	X
9.3. Ventilasjons- og varmeanlegg (X) ²	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	<ul style="list-style-type: none"> a) Virker ikke. Helsefare for personer om bord. b) Utslipp av giftige gasser eller eksos i førerhuset eller kupeen. Helsefare for personer om bord. 	X	X	X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
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	
9.4.2. Førerseate (tilleggskrav)	Visuell kontroll	a) Defekt spesialutstyr som for eksempel solskjerm. Synsfeltet forringet. b) Vern av føreren utilstrekkelig. Vil sannsynligvis forårsake skade.	X	X	
9.5. Innvendig belysning og GPS-utstyr (X) ²	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. b) Defekte håndlistor eller håndtak. Dårlig festet eller ubrukelige.	X	X	X
9.7. Trapper og trinn	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte (dersom det er relevant).	a) Forringet tilstand. Skadet. Stabiliteten påvirket. b) Foldbare stigetrinn virker ikke riktig.	X	X	X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
9.8. Anlegg for kommunikasjon med passasjerer (X) ²	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	Defekt anlegg. Virker ikke i det hele tatt.	X		X
9.9. Meldinger (X) ²	Visuell kontroll	a) Manglende, uriktig eller uleselig melding. Uriktige opplysninger.	X		X
9.10. Krav som gjelder transport av barn (X) ²					
9.10.1. Dører	Visuell kontroll	Beskyttelse av dører ikke i samsvar med kravene ¹ 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 bevegelsehemmede personer (X) ²					
9.11.1. Dører, ramper og heiser	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte.	a) Virker ikke. Sikker drift påvirket. b) Forringet tilstand. Stabiliteten påvirket; vil sannsynligvis forårsake skade. c) Defekt(e) betjeningsinnretning(er). Sikker drift påvirket. d) Defekt(e) varslingsinnretning(er). Virker ikke i det hele tatt.	X		X

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Punkt	Metode	Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes	Vurdering av mangler		
			Liten	Stor	Farlig
9.11.2. Sikringsutstyr for rullestol	Visuell kontroll og kontroll av virkemåte, dersom hensiktsmessig.	a) Virker ikke. Sikker drift påvirket. b) Forringet tilstand. Stabiliteten påvirket; vil sannsynligvis forårsake skade. c) Defekt(e) betjeningsinnretning(er). Sikker drift påvirket.	X	X	X
9.11.3. Signalutstyr og spesialutstyr	Visuell kontroll	Signalutstyr og spesialutstyr mangler.	X	X	X

1 Bremsvirkningen i prosent beregnes ved å dividere den samlede bremsvirkningen som oppnås når bremsen aktiveres, med kjøretøyet vekt, eller når det gjelder en semitrailer, summen av akseltrykkene, og deretter multiplisere resultatet med 100.

2 Kjøretøygruppene som ikke omfattes av dette direktivs virkeområde, tas med til orientering.

3 48 % for kjøretøyer som ikke er utstyrt med ABS, eller som er typegodkjent før 1. oktober 1991.

4 45 % for kjøretøyer som er registrert etter 1988, eller fra den datoen som er angitt i kravene, dersom denne datoen inntreffer senere.

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

6 2,2 m/s² for kjøretøyer i gruppe N1, N2 og N3s.

7 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.

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

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

10 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:

1 «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.

2 (X) angir punkter som gjelder kjøretøyet tilstand og dets egnethet til bruk på vei, men som ikke anses som vesentlige ved teknisk kontroll.

3 Med usikre endringer menes endringer som er ugunstige for kjøretøyet trafiksikkerhet, 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 kjøretøyet 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	Veksselflak
– 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 sikrings 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/EF¹⁴, kan mer spesifikke krav få anvendelse.

¹⁴ 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).

Tabell 4.1

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 Sprekk 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
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

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Tabell 4.1

Punkt	Mangler	Mangelvurdering		
		Liten	Stor	Farlig
10.6.	Påkrevde særlige innretninger (dersom de brukes til sikring av last)			
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
20.1.2.	Sikringsutstyr som surringsskinner, sperrebjelker, lekter og kiler foran, på sidene og bak			
20.1.2.1.	Feilaktig festing til kjøretøyet Utilstrekkelig festing Ikke i stand til å tåle fastholdingskreftene, løs	x	x	x
20.1.2.2.	Feilaktig sikring Utilstrekkelig sikring Helt uten virkning	x	x	x
20.1.2.3.	Sikringsutstyret er ikke tilstrekkelig egnet Sikringsutstyret er helt uegnet		x	x
20.1.2.4.	Den valgte metoden for å sikre emballasjen er ikke optimal Den valgte metoden er helt utilstrekkelig		x	x

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Tabell 4.1

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

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Tabell 4.1

Punkt	Mangler	Mangelvurdering		
		Liten	Stor	Farlig
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
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 rundtømmer			
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) N₂^(a) (3,5-12 t)
 - b) N₂^(a) (over 12 t)
 - c) O₃^(a) (3,5-12 t)
 - d) O₄^(a) (over 10 t)
 - e) M₂^(a) (> 9 seter^(b) opptil 5 t)
 - e) M₃^(a) (> 9 seter^(b) over 5 t)
 - g) T5
 - h) Annen kjøretøygruppe:

(gi nærmere opplysninger)

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

7. Kilometerstand på kontrolltidspunktet

8. Foretak som utfører transporten

a) Navn og adresse

.....

b) Nummer på fellesskapslisensen^(c) (forordning (EF) nr. 1072/2009 og (EF) nr. 1073/2009).....

9. Førerens navn

10. Liste over kontrollpunkter

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

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

(baksiden)

0.	Identifikasjon av kjøretøyet	1.1.16. Bremsesyndr (herunder fjærbremser og hydrauliske sylindrer)	2.1.4. Overføringsinnretningens virkemåte	4.3.2. Brytere
0.1.	Kjennemerker			4.3.3. Samsvar med kravene
0.2.	Kjøretøyets understellsnummer/serienummer	1.1.17. Automatisk lastavhengig bremskraftregulator	2.1.5. Servostyring	4.4. Lykter for retningslys og lykter for nødsignallys
1.	Bremseanlegg		2.2. Ratt, rattstamme og styre	
1.1.	Mekanisk tilstand og virkemåte	1.1.18. Dødgangsregulatorer og -indikatorer	2.2.1. Rattets tilstand	4.4.1. Tilstand og virkemåte
1.1.1.	Driftsbremsepedalakse	1.1.19. Mellomakselbremseanlegg (dersom montert eller påkrevd)	2.2.2. Rattstamme og styringsdempere	4.4.2. Brytere
1.1.2.	Pedalens tilstand og bremsepedalens vandring	1.1.20. Automatisk aktivering av tilhengerbrems	2.3. Dødgang	4.4.3. Samsvar med kravene
1.1.3.	Vakuumpumpe eller kompressor og beholdere	1.1.21. Hele bremseanlegget	2.4. Hjulinnstilling	4.4.4. Blinkfrekvens
1.1.4.	Varselsignal for utilstrekkelig trykk, manometer	1.1.22. Kontrollforbindelser	2.5. Svingskive på tilhengerens styrende aksel	4.5. Lykter for tåkelys foran og bak
1.1.5.	Håndbetjent bremseventil	1.1.23. Påløpsbrems	2.6. Elektronisk servo-styring (EPS)	4.5.1. Tilstand og virkemåte
1.1.6.	Parkeringsbrems, betjeningsarm, låseinnretning for parkeringsbrems, elektronisk parkeringsbrems	1.2. Driftsbremseens bremseevne og bremsevirkning	3. Sikt	4.5.2. Innstilling
		1.2.1. Bremseevne	3.1. Synsfelt	4.5.3. Brytere
		1.2.2. Bremsevirkning	3.2. Vinduenes tilstand	4.5.4. Samsvar med kravene
		1.3. Nødbremseens bremseevne og bremsevirkning	3.3. Speil	4.6. Lykter for ryggelys
		1.3.1. Bremseevne	3.4. Vindusviskere	4.6.1. Tilstand og virkemåte
		1.3.2. Bremsevirkning	3.5. Vindusspyler	4.6.2. Samsvar med kravene
1.1.7.	Bremseventiler (fotventiler, avlastningsventiler, regulatorer)	1.4. Parkeringsbremsens bremseevne og bremsevirkning	3.6. Avduggingsanlegg	4.6.3. Brytere
		1.4.1. Bremseevne	4. Lykter, refleksinnretninger og elektrisk utstyr	4.7. Lykt for kjennemerke bak
		1.4.2. Bremsevirkning	4.1. Frontlykter	4.7.1. Tilstand og virkemåte
1.1.8.	Koplinger på tilhengerbrems (elektriske og pneumatiske)	1.5. Mellomakselbremseanleggets bremseevne	4.1.1. Tilstand og virkemåte	4.7.2. Samsvar med kravene
		1.6. Blokkeringsfrie brems	4.1.2. Innstilling	4.8. Refleksinnretninger, synlighetsmerking og kjennemerke bak
1.1.9.	Akkumulator, trykkluftbeholder	1.7. Elektronisk bremseanlegg (EBS)	4.1.3. Brytere	
1.1.10.	Bremsekraftforsterker, hovedsylinder (hydrauliske anlegg)	1.8. Bremsevæske	4.1.4. Samsvar med kravene	4.8.1. Tilstand
1.1.11.	Bremserør		4.1.5. Nivelleringsinnretning	4.8.2. Samsvar med kravene
1.1.12.	Bremseslanger		4.1.6. Frontlyktens rengjøringsinnretning	4.9. Obligatoriske kontrollinnretninger for belyningsutstyr
		2. Styring	4.2. Lykter for markeringsslys foran og bak, lykter for sidemarkeringsslys, lykter for toppmarkeringsslys og lykter for kjørellys	4.9.1. Tilstand og virkemåte
		2.1. Mekanisk tilstand		4.9.2. Samsvar med kravene

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

1.1.13. Bremsbelegg og bremseklosser	2.1.1. Styringens tilstand	4.2.1. Tilstand og virkemåte	4.10. Elektriske forbindelser mellom trekkvogn og tilhenger eller semitrailer
1.1.14. Bremsetromler, bremsekiver	2.1.2. Snekkehusets feste	4.2.2. Brytere	4.11. Elektrisk ledningsnett
1.1.15. Bremskabler, stenger, armer, forbindelsesledd	2.1.3. Overføringsinnretningens tilstand	4.2.3. Samsvar med kravene	4.12. Ikke-obligatoriske lykter og reflek-sinnretninger
		4.3. Lykter for stopplys	4.13. Batteri
		4.3.1. Tilstand og virkemåte	
5. Aksler, hjul, dekk og fjæring	6.1.6. Mekanisk kopling og slepeinnretning	7.1.5. Kollisjonspute	9. Tilleggskontroller av kjøretøyer for persontransport i gruppe M₂ og M₃
5.1. Aksler	6.1.7. Kraftoverføring	7.1.6. SRS-systemer	9.1. Dører
5.1.1. Aksler	6.1.8. Motoroppheng	7.2. Brannslukkingsapparat	9.1.1. Inngangs- og utgangsdører
5.1.2. Akseltapper	6.1.9. Motorytelse	7.3. Låser og tyverisikringsinnretning	9.1.2. Nødutganger
5.1.3. Hjullager	6.2. Førerhus og karosseri	7.4. Varseltrekant	9.2. Avduggings- og avisingsanlegg
5.2. Hjul og dekk	6.2.1. Tilstand	7.5. Førstehjelpsskrin	9.3. Ventilasjons- og varmeanlegg
5.2.1. Hjulnav	6.2.2. Feste	7.6. Stoppekloss(er) til hjul	9.4. Seter
5.2.2. Hjul	6.2.3. Dører og dørlåser	7.7. Signalhorn	9.4.1. Passasjerseter
5.2.3. Dekk	6.2.4. Gulv	7.8. Hastighetsmåler	9.4.2. Førersete
5.3. Fjæringssystem	6.2.5. Førersete	7.9. Fartsskriver	9.5. Innvendig belysning og GPS-utstyr
5.3.1. Fjærer og stabilisator	6.2.6. Andre seter	7.10. Hastighetsbegrenser	9.6. Ganger, arealer for stående passasjerer
5.3.2. Støtdempere	6.2.7. Betjeningsinnretninger	7.11. Kilometerteller	9.7. Trapper og trinn
5.3.3. Kardangrør, radiusarmer, fremre og bakre bærearmer	6.2.8. Stigtrinn	7.12. Elektronisk stabilitetskontroll (ESC)	9.8. Anlegg for kommunikasjon med passasjerer
5.3.4. Avfjæringsledd	6.2.9. Andre innvendige og utvendige innretninger og utstyr		9.10. Krav som gjelder transport av barn
5.3.5. Luftfjæring	6.2.10. Skvettskjermer (vinger), avskjermingsinnretninger	8. Forstyrrelser	9.10.1. Dører
6. Understell og understellsutstyr		8.1. Støydempingsanlegg	9.10.2. Signalutstyr og spesialutstyr
6.1. Understell eller ramme og utstyr	7. Annet utstyr	8.2. Eksosutslipp	9.11. Krav til transport av bevegelseshemmede personer
6.1.1. Almennelig tilstand	7.1. Sikkerhetsbelter/spenner og sikringsutstyr	8.2.1. Utslipp fra motorer med elektrisk tenning	9.11.1. Dører, ramper og heiser
6.1.2. Eksosrør og lydempere	7.1.1. Sikker montering av sikkerhetsbelter/spenner	8.2.1.1. Kontrollutstyr for eksosutslipp	9.11.2. Sikringsutstyr for rullestol
6.1.3. Drivstofftank og rør (herunder drivstofftank til oppvarming og rør)	7.1.2. Sikkerhetsbelters/spenners tilstand	8.2.1.2. Gassutslipp	9.11.3. Signalutstyr og spesialutstyr
6.1.4. Støtfangere, sidevern og underkjøringshinder bak	7.1.3. Kraftbegrenser for sikkerhetsbelte	8.2.2. Utslipp fra motorer med kompresjonstenning	
6.1.5. Reservehjuls-holder	7.1.4. Bilbeltestrammere	8.2.2.1. Kontrollutstyr for eksosutslipp	
		8.2.2.2. Opasitet	
		8.4. Andre punkter knyttet til miljøet	
		8.4.1. Væskelekkasjer	

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Vedlegg V

Standardskjema for rapportering til kommisjonen

Standardskjemaet 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.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Kjøretøy-gruppe:	Rapporterende medlemsstat		f.eks. Belgia		Rapporteringsperiode						til		år [X+1]					
	N2		N3		M2		M3		O3		O4		T5		Andre grupper (valgfritt)		I alt	
	Antall kon-trol-erte kjøre-tøyer	Antall ikke god-kjente kjøre-tøyer ¹	Antall kon-trol-erte kjøre-tøyer	Antall ikke god-kjente kjøre-tøyer	Antall kon-trol-erte kjøre-tøyer	Antall ikke god-kjente kjøre-tøyer	Antall kon-trol-erte kjøre-tøyer	Antall ikke god-kjente kjøre-tøyer	Antall kon-trol-erte kjøre-tøyer	Antall ikke god-kjente kjøre-tøyer	Antall kon-trol-erte kjøre-tøyer	Antall ikke god-kjente kjøre-tøyer	Antall kon-trol-erte kjøre-tøyer	Antall ikke god-kjente kjøre-tøyer	Antall kon-trol-erte kjøre-tøyer	Antall ikke god-kjente kjøre-tøyer	Antall kon-trol-erte kjøre-tøyer	Antall ikke god-kjente kjøre-tøyer
Tyrkia																		Tyrkia
Turkme-nistan																		
Ukraina																		
Usbekistan																		
Den tidligere jugoslaviske republikken Makedonia																		
Andre tredjestater (gi nærmere opplysninger)																		

¹ 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	f.eks. Bulgaria
Registreringsstat:	TIDSROM: fra 01/år [x] til 12/år [x+1]
Kjøretøyets registreringsstat	

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 106/2015 av 30. april 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktivene 2014/45/EU, 2014/46/EU og 2014/47/EU om felles regler for teknisk kontroll av kjøretøy

Kjøretøy-gruppe:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T ₅		Andre grupper (valgfritt)		I alt		
	Antall kontrollerte kjøretøyer	Antall ikke godkjente kjøretøyer ²	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	
10) Sikring av last																			
Opplysninger om defekter (ytterligere)																			
1.1.1																			
1.1.2																			
...																			
2.1.1																			
2.1.2																			
...																			
3.1																			
3.2																			
...																			
20.6.2																			
30																			
Antall mangler i alt																			

¹ Ikke godkjente kjøretøyer med store eller farlige mangler i samsvar med vedlegg IV.

Bestilling av publikasjoner

Offentlige institusjoner:

Departementenes sikkerhets- og serviceorganisasjon

Internett: www.publikasjoner.dep.no

E-post: publikasjonsbestilling@dss.dep.no

Telefon: 22 24 00 00

Privat sektor:

Internett: www.fagbokforlaget.no/offpub

E-post: offpub@fagbokforlaget.no

Telefon: 55 38 66 00

Publikasjonene er også tilgjengelige på

www.regjeringen.no

Trykk: 07 Xpress AS – 08/2016

