

Regeringens proposition till riksdagen om godkännande av ändringar i Wienöverenskommelsen om besiktning samt med förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i ändringarna av överenskommelsen som hör till området för lagstiftningen

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I propositionen föreslås att riksdagen ska godkänna normerna de normer 3 och 4 som fogats till Wienöverenskommelsen om besiktning samt ändringar av normerna 1–4.

Normerna 1 och 2 har ändrats för att stämma överens med EU:s provningsdirektiv. Ändringarna hänför sig till innehållet i periodisk besiktning, tidpunkterna samt vilka objekt som ska kontrolleras vid besiktningen.

Normerna 3 och 4 hänför sig till de särskilda bestämmelserna om innehållet, tidpunkterna och testobjekten vid periodisk besiktning av el- eller gasdrivna fordon och hybridfordon. Dessutom ändras dessa normers bestämmelser om tidpunkterna för periodisk besiktning så att de blir desamma som i provningsdirektivet.

Folkrättsligt har bestämmelserna trätt i kraft under åren 2018–2020, men de har inte rättidigt satts i kraft i Finland. Genom propositionen korrigeras detta, så att rättsläget blir klarare.

I propositionen ingår också ett lagförslag om att de bestämmelser i Wienöverenskommelsen och i dess normer som hör till området för den finska lagstiftningen ska gälla som lag.

Lagen är avsedd att träda i kraft vid en tidpunkt som föreskrivs genom förordning av statsrådet.

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

1.1 Bakgrund

Den i Wien år 1997 ingångna överenskommelsen om antagande av enhetliga villkor för periodisk besiktning av hjulförsedda fordon samt om ömsesidigt erkännande av sådana besiktningar trädde i kraft den 19 juni 2001 genom en förordning av republikens president (Nedan *Wienöverenskommelsen eller besiktningsoverenskommelsen*; FördrS 35/2001). Bakgrunden till Wienöverenskommelsen var avtalsparternas oro för den tilltagande vägtrafiken och den ökade mängden därav följande faror och olägenheter, vilket ledde till för alla parter likartade och lika allvarliga säkerhets- och miljöproblem. Den tid som i olika länder behövdes för periodiska besiktningar av hjulförsedda fordon samt de kostnader som besiktningarna föranledde kunde variera, vilket kunde påverka konkurrensvillkoren mellan vägtrafikidkare. Även testningssystemen vid besiktningarna varierade inom de olika territorierna. Avtalsparterna ansåg att det fanns skäl att så långt som möjligt förenhetliga testningsfrekvensen och de obligatoriska testobjekten. Wienöverenskommelsen bereddades ursprungligen med sikte på de problem som var förknippade med tunga fordon, men gäller numera också för personfordon och lätta fordon.

Med de normer som fogats till Wienöverenskommelsen erbjuder överenskommelsen rättsliga ramar för enhetligare besiktning av fordon. Genom överenskommelsen kommer alla motorfordon och släpvagnar till motorfordon att på enhetliga villkor omfattas av periodisk besiktning. Enligt överenskommelsen täcker termen "besiktning" besiktning av all sådan utrustning och alla sådana delar som används i hjulförsedda fordon och vilkas egenskaper inverkar på trafiksäkerheten, miljöskyddet och energihushållningen. Dessutom erkänns ett besiktningssintyg som en avtalspart utfärdat på sitt territorium även på en annan avtalsparts territorium. Genom överenskommelsen eftersträvas en högre säkerhets- och miljöskydds nivå i de avtalsslutande staterna.

De till överenskommelsen lagda normerna 3 och 4 har kommit till som en följd av att gas- och eldrivna bilar och hybridbilar har blivit allt vanligare. Det har inte tidigare funnits någon specialreglering om sådana fordon. Genom ändringen av normerna 1–4 har regleringen till innehållet kommit att motsvara Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG (nedan *provningdirektivet*).

Wienöverenskommelsen och dess normer 1 och 2 har satts i kraft genom en förordning, eftersom överenskommelsen eller normerna när de trädde i kraft inte innehöll bestämmelser som hörde till området för lagstiftningen. När besiktningen i allt högre grad har kommit att regleras genom internationella bestämmelser har situationen förändrats. För närvarande innehåller normerna 1–4 alla bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Eftersom Wienöverenskommelsen om besiktning och dess normer innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, är det behövligt att i samband med att normerna och deras ändringar godkänns till riksdagen ge ett lagförslag genom vilket hela överenskommelsen och en del av bestämmelserna i normerna kommer att gälla som lag. För Wienöverenskommelsen, som trädde i kraft i Finland år 2001, är det således fråga om en exceptionell lagstiftningsåtgärd genom vilken en överenskommelse och en del av bestämmelserna i de normer som lagts till överenskommelsen i efterskott ges ställning av lag.

1.2 Beredning

Beredningen av överenskommelsen

Under tidsperioden 2018–2020 har den WP.29 arbetsgrupp (World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations), som arbetar i FN:s ekonomiska kommission för Europa (UNECE), antagit normerna 3 och 4 till Wienöverenskommelsen samt ändringarna av normerna 1–4. Normerna har beretts i en inofficiell arbetsgrupp (Informal Working Group on Periodical Technical Inspections; IWG on PTI). Arbetsgruppen är underställd WP.29, som grundade arbetsgruppen år 2015 med uppgift att bereda utkast till normerna 3 och 4 om periodisk besiktning av gas- och eldrivna fordon och hybridfordon. Finland är representerad i ovan nämnda arbetsgrupper.

Propositionen har beretts som tjänsteuppdrag vid kommunikationsministeriet. Propositionsutkastets remitterades för utlåtanden 21.10.2020, så att utlåtandena skulle lämnas senast 18.11.2020. Den korta remisstiden, endast fyra veckor, berodde på att rättsläget behövde klarläggas och att saken var brådskande. Begäran om utlåtande sändes till justitieministeriet, utrikesministeriet, Transport- och kommunikationsverket och samt besiktningsställen. Beredningsunderlaget till propositionen finns offentligt tillgänglig under adressen <https://hankeikkuna.vnv.fi/app#/lainsaadanto/50219/kuvaukset>.

2 Målsättning

Överenskommelsens målsättning är att främja trafiksäkerheten och skydda miljön genom att göra avtalsparternas besiktningsverksamhet enhetligare och förbättra den.

Genom normerna 3 och 4 får man tydliga handlingsregler för periodisk besiktning av el- och gasdrivna fordon och hybridfordon. Normernas syfte är att främja trafiksäkerheten och miljöskyddet.

Syftet med ändringarna av normerna 1–4 är att avtalsbestämmelserna ska stämma överens med EU:s provningsdirektiv.

3 De viktigaste förslagen

I propositionen föreslås att riksdagen ska godkänna de till besiktningsöverenskommelsen lagda normerna 3 och 4 samt ändringarna av normerna 1–4.

I propositionen ingår även ett förslag till en så kallad blankettlag. Genom blankettlagen sätts de bestämmelser i överenskommelsen i kraft vilka hör till området för lagstiftningen.

I propositionen ingår även ett annat lagförslag. Syftet med lagförslaget är att Wienöverenskommelsen och de bestämmelser i normerna till överenskommelsen vilka till följd av ändrad lagstiftning numera anses höra till området för lagstiftningen ska få ställning av lag.

4 Propositionens konsekvenser

Ekonomiska konsekvenser

Konsekvenser för företagen

Konsekvenser för besiktningsställena

Införandet av normerna kommer inte att ha några större ekonomiska konsekvenser för besiktningsföretagen. Trafik- och kommunikationsverkets informationssystem måste uppdateras med hänsyn till normerna och besiktningsföretagen kommer att bli tvungna att skaffa sig denna uppdatering. Besiktningsföretagen kommer ändå inte att bli tvungna att t.ex. skaffa sig ny apparatur.

Konsekvenser för övriga företag

Införandet av normerna underlättar den gränsöverskridande trafiken till Ryssland, som är part till Wienöverenskommelsen. Besiktningsoverenskommelsen fastställer en miniminivå för granskning av det tekniska skicket hos fordonen. Genom att Finland och Ryssland har anslutit sig till överenskommelsen har de förbundet sig att ömsesidigt erkänna besiktningar som i enlighet med besiktningsoverenskommelsen har utförts i en annan fördragslutande stat. I Finland besiktade fordon uppfyller således Rysslands trafikduglighetskrav och trafikdugligheten behöver inte påvisas på något annat sätt. Införandet av normerna skulle således främja sådana finska transportföretags och andra företags verksamhet vilka bedriver affärsverksamhet i Ryssland eller vars affärsverksamhet förutsätter att trafikering i Ryssland.

Om normerna inte skulle sättas i kraft i Finland skulle det ömsesidiga erkännande som överenskommelsen förutsätter inte realiseras i fråga om el- och gasdrivna bilar. I så fall kunde Ryssland i fråga om dessa fordon konstatera att besiktningsoverenskommelsen inte är i kraft och ställa egna krav för att fordon av detta slag ska få trafikera i Ryssland. Tilläggskraven kunde försvåra den gränsöverskridande trafiken och affärsverksamheten.

Konsekvenser för hushållen

Införandet av normerna väntas ha positiva konsekvenser för hushållen. De objekt som enligt normerna ska granskas vid besiktningen hänför sig till säkerheten i gas- och eldrivna bilar och det blir lättare för hushållen att resa i Ryssland när normerna har trätt i kraft.

Eftersom innehållet i de periodiska besiktningarna ändras bara litet genom att normerna träder i kraft, väntas ikraftträdandet inte heller påverka t.ex. besiktningssavgifterna.

Konsekvenser för myndigheterna

Införandet av normerna inverkar något på Trafik- och kommunikationsverkets verksamhet, eftersom verket måste uppdatera sina informationssystem. Ändringarna av programbiblioteken väntas ta 3–5 årsverken i anspråk. Dessutom måste Trafik- och kommunikationsverket ändra sina besiktningföreskrifter. Detta medför ändå inte någon större mängd merarbete, eftersom föreskrifterna även annars skulle ses över våren 2021.

Konsekvenser för trafiksäkerheten och miljön

Införandet av normerna har positiv inverkan på trafiksäkerheten och miljön. Genom normerna får man tydliga handlingsregler för den periodiska besiktningen av el- och gasdrivna fordon och hybridfordon, vilket leder till likadana besiktningsskrav för dessa fordon och likadan behandling av kunderna på besiktningstillägena.

Genom att ta i bruk särskilda regler för periodisk besiktning av el- och gasdrivna fordon samt hybridfordon bidrar man också till att alternativa drivmedel i större utsträckning utnyttjas i framtiden.

5 Remissyttranden

Kompletteras efter att remissyttrandena lämnats.

6 Bestämmelserna i överenskommelsen och deras förhållande till lagstiftningen i Finland

6.1 Ändringarna av norm 1

1. Tillämpningsområde

Det egentliga innehållet i punkt 1 i normen har inte ändrats på annat sätt än genom en hänvisningsteknisk ändring av punkt 1.2.

I punkt 1.1. anges normens tillämpningsområde. Enligt den hänför sig bestämmelserna i normen till miljökrav på fordon på det sätt som avses i art. 1 i överenskommelsen. Överenskommelsen är tillämplig på internationell trafik. Hjulförsedda fordon som används i internationell trafik ska uppfylla normens krav. De avtalsslutande parterna kan besluta att tillämpa kraven i normen även på fordon som används i inrikes trafik. Bestämmelserna i norm 1 tillämpas även i finsk inrikestrafik.

2 Definitioner

De med tanke på normen väsentliga definitionerna finns i punkt 2. Definitionen "hjulförsett fordon" i punkt 2.4 har ändrats i samband med att normen ändrades. Definitionen i punkt 2.4 har kompletterats med fordonskategorierna M¹, N¹, O³ och O⁴.

Dessutom har man i samband med ändringen genomfört vissa smärre tekniska ändringar i denna punkt.

3 Besiktningstider

Det maximala besiktningstidintervallet för vissa fordonskategorier bestäms i punkt 3 i normen.

I samband med ändringen av normen har besiktningstidintervallet för vissa fordonskategorier ändrats. Bakgrunden till ändringarna är att man vill att bestämmelserna i normen ska motsvara bestämmelserna i EU:s besiktningstidriktiv.

Bestämmelsen hör till området för lagstiftningen. Nationellt regleras motsvarande frågor i fordonslagen. Punkten förutsätter inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

4 Besiktningar

Punkt 4 har inte ändrats på något sätt.

Enligt punkt 4 ska fordon som omfattas av bestämmelserna i normen genomgå periodisk besiktning i enlighet med bilagan till normen. Efter verifiering ska det internationella besiktningstidintyget bekräfta att åtminstone bestämmelserna i bilagan till denna norm är uppfyllda.

Punkten hör till området för lagstiftningen. De nationella bestämmelserna om periodisk besiktning ingår i fordonslagen. Punkten förutsätter inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

5 Kontrollkrav

Till punkt 5 har fogats en bestämmelse (punkt 5.2) om att kontrollen ska omfatta också "miljöolägenheter" (environmental nuisances). Dessutom har punkt 5.4 preciserats. Enligt den ska kontrollen omfatta "övrigt med anknytning till miljöskyddet".

Punkten hör inte till området för lagstiftningen och förutsätter inte ändringar i den nationella lagstiftningen. Motsvarande nationella bestämmelser ingår i Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter.

6 Granskningsmetoder

Till normen har fogats en helt ny punkt om granskningsmetoder. Enligt punkten är den metod som anges i bilagan till normen ett minikrav. Om okulär inspektion anges som granskningsmetod, innebär detta att utöver den okulära inspektionen kan inspektören känna på föremålen, bedöma ljud, osv.

Punkten hör inte till området för lagstiftningen och förutsätter inte ändringar i den nationella lagstiftningen. Motsvarande nationella bestämmelser ingår i Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter.

7 Huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister

Till normen har fogats en helt ny punkt om huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister. Bristerna indelas i mindre brister, större brister och farliga brister. I punkten föreskrivs också om vilka brister som medför att fordonet inte får användas i vägtrafik.

Punkten hör till området för lagstiftningen. De nationella bestämmelserna om kategorisering av fel och brister finns i 53 § i fordonslagen. Punkten förutsätter inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

8 Namn och adresser

I punkt 8 i normen har inte gjorts några ändringar.

9 Övergångsbestämmelser

I punkt 9 i normen har inte gjorts några ändringar.

Bilaga: Minimikrav för kontroller

I bilagan har gjorts ändringar för att bilagan ska motsvara EU:s besiktningsdirektiv

Bilaga 1 till normen innehåller minimikrav om vilka anordningar som ska provas och vilka provningsmetoder som ska tillämpas. I bilagan framförs också rekommendationer om huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister.

Bilaga 1 hör inte till området för lagstiftningen. Nationellt ingår motsvarande krav i Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter. Transport- och kommunikationsverket ska ändra sin föreskrift så att den täcker också innehållet i bilagan.

6.2. Ändringarna i norm 2

1. Tillämpningsområde

I punkt 1.1. anges normens tillämpningsområde. Enligt den hänför sig bestämmelserna i normen till säkerhetskrav på fordon på det sätt som avses i art. 1 i överenskommelsen. Överenskommelsen är tillämplig på internationell trafik. Hjulförsetta fordon som används i internationell trafik ska uppfylla normens krav. De avtalsslutande parterna kan besluta att tillämpa kraven i normen även på fordon som används i inrikes trafik. Bestämmelserna i norm 2 tillämpas även i finsk inrikestrafik.

2. Definitioner

De med tanke på normen väsentliga definitionerna finns i punkt 2. Definitionen ”hjulförsett fordon” har ändrats i samband med att normen ändrades. Definitionen i punkt 2.4 har kompletterats med fordonskategorierna M¹, N¹, O³ och O⁴. Dessutom har definitionen i punkt 2.6. ”Genèveöverenskommelsen från 1958” ändrats, eftersom denna överenskommelse har ändrats år 2017, varför definitionen i normen har krävt uppdatering.

3. Besiktningsperioder

Det maximala besiktningsintervallet för vissa fordonskategorier bestäms i punkt 3 i normen.

I samband med ändringen av normen har besiktningensintervall för vissa fordonskategorier ändrats. Bakgrunden till ändringarna är att man vill att bestämmelserna i normen ska motsvara bestämmelserna i EU:s besiktningdirektiv.

Bestämmelsen hör till området för lagstiftningen. Nationellt regleras motsvarande frågor i fordonslagen. Punkten förutsätter inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

4. Besiktningar

I punkt 4 i normen har inte gjorts några ändringar.

Enligt punkt 4 ska fordon som omfattas av bestämmelserna i normen genomgå periodisk besiktning i enlighet med bilagan till normen. Efter verifiering ska det internationella besiktningssintyget bekräfta att åtminstone bestämmelserna i bilagan till denna norm är uppfyllda.

Punkten hör till området för lagstiftningen. De motsvarande nationella bestämmelserna finns i fordonslagen. Punkten förutsätter inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

5. Kontrollkrav

I punkt 5 i normen har inte gjorts några ändringar.

6. Granskningsmetoder

I punkt 6 i normen har inte gjorts några ändringar.

7. Huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister

I punkt 7 i normen har gjorts smärre tekniska justeringar. Punkten gäller huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister. Bristerna indelas i mindre brister, större brister och farliga brister. I punkten föreskrivs också om vilka brister som medför att fordonet inte får användas i vägtrafik.

Punkten hör till området för lagstiftningen. De nationella bestämmelserna om kategorisering av fel och brister finns i 53 § i fordonslagen. Punkten förutsätter inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

8. Namn och adresser

I punkt 8 i normen har inte gjorts några ändringar.

9. Övergångsbestämmelser

I punkt 9 i normen har inte gjorts några ändringar.

Bilaga: Minimikrav för kontroller

I bilagan har gjorts ändringar för att bilagan ska motsvara EU:s besiktningdirektiv

I Bilaga 1 till normen fastställs vilka anordningar som ska genomgå provning och vilka provningsmetoder som ska tillämpas. I bilagan framförs också rekommendationer om huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister.

Bilaga 1 hör inte till området för lagstiftningen. Nationellt ingår motsvarande krav i Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter. Transport- och kommunikationsverket ska ändra sin föreskrift till att motsvara innehållet i bilagan.

6.3 Norm 3 jämte ändringar

1. Tillämpningsområde

I punkt 1.1. anges normens tillämpningsområde. Enligt den hänför sig bestämmelserna i normen till säkerhetskrav på sådana motorfordon i internationell trafik som använder komprimerad naturgas (CNG), flytgas (LPG) och/eller flytande naturgas (LNG) som motorbränsle. Kraven gäller hjulförsedda fordon som används i internationell trafik, om de är utrustade med LPG-, LNG- eller CNG-motor enligt FN:s E-föreskrifter 67, 110, 115 och 143.

De avtalsslutande parterna kan besluta att tillämpa kraven i normen även på fordon som används i inrikes trafik. Meningen är att bestämmelserna i norm 3 jämte ändringar ska tillämpas i inrikestrafik.

2. Definitioner

De med tanke på normen väsentliga definitionerna, bl.a. definitionerna av periodisk besiktning och hjulförsedda fordon finns i punkt 2.

3. Besiktningsperioder

Det maximala besiktningsintervallet för olika fordonskategorier bestäms i punkt 3 i normen.

I den senaste ändringen av normen har denna punkt ändrats till att motsvara EU:s besiktningsdirektiv.

Bestämmelsen hör till området för lagstiftningen. Nationellt regleras motsvarande frågor i fordonslagen. Punkten förutsätter inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

4. Besiktningar

Enligt punkt 4 ska fordon som omfattas av bestämmelserna i normen genomgå periodisk besiktning i enlighet med bilaga 1 till normen och den besiktning som anges i normerna 1 och 2 i bilagan till Wienöverenskommelsen.

Det internationella besiktningsintyget bekräftar att åtminstone bestämmelserna i bilagan till denna norm är uppfyllda.

Punkten hör till området för lagstiftningen. De motsvarande nationella bestämmelserna finns i fordonslagen. Punkten förutsätter inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

5. Kontrollkrav

Enligt punkt 5 i normen ska kontrollen omfatta åtminstone de anordningar som uppges i bilagan, om de har monterats i fordonet.

Punkten hör inte till området för lagstiftningen och förutsätter inte ändringar i den nationella lagstiftningen. För att motsvarande nationella bestämmelser ska ingå i Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter, måste föreskrifterna ändras till att motsvara kraven i punkten.

6. Granskningsmetoder

Enligt punkt 6 i normen är den metod som anges i bilagan till normen ett minikrav. Om okulär inspektion anges som granskningsmetod, innebär det att utöver den okulära inspektionen kan inspektören t.ex. känna på föremål och bedöma ljud.

Punkten hör inte till området för lagstiftningen och förutsätter inte ändringar i den nationella lagstiftningen. För att motsvarande nationella bestämmelser ska ingå i Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter, måste föreskrifterna ändras till att motsvara kraven i punkten.

7. Huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister

I punkt 7 i normen anges bedömningsgrunderna för brister. Bristerna indelas i mindre brister, större brister och farliga brister. I punkten föreskrivs också om vilka brister som medför att fordonet inte får användas i vägtrafik.

Punkten hör till området för lagstiftningen. De nationella bestämmelserna om kategorisering av fel och brister finns i 53 § i fordonslagen. Punkten förutsätter inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

8. Namn och adresser

Enligt punkt 8 i normen ska de avtalsslutande staterna till FN:s sekretariat meddela basuppgifter om de administrativa myndigheter som ansvarar för övervakningen av besiktningsprov och utfärdandet av internationella besiktningsintyg.

Bilaga 1: Minimikrav för kontroller

Bilaga 1 till normen anger minimikraven för vilka anordningar som ska genomgå provning och vilka provningsmetoder som ska tillämpas. I bilagan framförs också rekommendationer om huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister.

Bilaga 1 hör inte till området för lagstiftningen. Nationellt ingår motsvarande krav i Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter. Transport- och kommunikationsverket ska ändra sin föreskrift till att motsvara innehållet i bilagan.

6.4 Norm 4 jämte ändringar

1. Tillämpningsområde

I punkt 1.1. anges normens tillämpningsområde. Enligt den hänför sig bestämmelserna i normen till säkerhetskrav på el- eller hybridfordon som används i internationell trafik. Kraven i normen gäller fordon som betraktas som el- eller hybridfordon enligt FN:s E-föreskrift nr 100.

De avtalsslutande parterna kan besluta att tillämpa kraven i normen även på fordon som används i inrikes trafik. Meningen är att bestämmelserna i norm 4 ska tillämpas i inrikestrafik.

2. Definitioner

De med tanke på normen väsentliga definitionerna, bl.a. definitionerna av periodisk besiktning och hjulförsedda fordon finns i punkt 2.

3. Besiktningsperioder

Det maximala besiktningsintervallet för olika fordonskategorier bestäms i punkt 3 i normen.

I den senaste ändringen av normen har denna punkt ändrats till att motsvara EU:s besiktningsdirektiv.

Bestämmelsen hör till området för lagstiftningen. Nationellt regleras motsvarande frågor i fordonslagen. Punkten förutsätter inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

4. Besiktningar

Enligt punkt 4 ska fordon som omfattas av bestämmelserna i normen genomgå periodisk besiktning i enlighet med bilaga 1 till normen och den besiktning som anges i normerna 1 och 2 i bilagan till Wienöverenskommelsen.

Det internationella besiktningssintyget bekräftar att åtminstone bestämmelserna i bilagan till denna norm är uppfyllda.

Punkten hör till området för lagstiftningen. De motsvarande nationella bestämmelserna finns i fordonslagen. Punkten förutsätter inga ändringar i den nationella lagstiftningen.

5. Kontrollkrav

Enligt punkt 5 i normen ska kontrollen omfatta åtminstone de anordningar som uppges i bilagan, om de har monterats i fordonet.

Punkten hör inte till området för lagstiftningen och förutsätter inte ändringar i den nationella lagstiftningen. För att motsvarande nationella bestämmelser ska ingå i Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter måste föreskrifterna ändras till att motsvara kraven i punkten.

6. Granskningsmetoder

Enligt punkt 6 i normen är den metod som anges i bilagan till normen ett minikrav. Om okulär inspektion anges som granskningsmetod, innebär det att utöver den okulära inspektionen kan inspektören t.ex. känna på föremål och bedöma ljud.

Punkten hör inte till området för lagstiftningen och förutsätter inte ändringar i den nationella lagstiftningen. För att motsvarande nationella bestämmelser ska ingå i Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter, måste föreskrifterna ändras till att motsvara kraven i punkten.

7. Huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister

I punkt 7 i normen anges bedömningsgrunderna för brister. Bristerna indelas i mindre brister, större brister och farliga brister. I punkten föreskrivs också om vilka brister som medför att fordonet inte får användas i vägtrafik.

Punkten hör till området för lagstiftningen. De nationella bestämmelserna om kategorisering av fel och brister finns i 53 § i fordonslagen. Punkten förutsätter inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

8. Namn och adresser

Enligt punkt 8 i normen ska de avtalsslutande staterna till FN:s sekretariat meddela basuppgifter om de administrativa myndigheter som ansvarar för övervakningen av besiktningssprov och utfärdandet av internationella besiktningssintyg.

Bilaga 1: Minimikrav för kontroller

Bilaga 1 till normen anger minikraven för vilka anordningar som ska genomgå provning och vilka provningsmetoder som ska tillämpas. I bilagan framförs också rekommendationer om huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister.

Bilaga 1 hör inte till området för lagstiftningen. Nationellt ingår motsvarande krav i Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter. Transport- och kommunikationsverket ska ändra sin föreskrift till att motsvara innehållet i bilagan.

7 Motiveringar till lagförslaget i propositionen

1 §. I paragrafen föreslås att Wienöverenskommelsen om besiktning och de bestämmelser i normerna 1–4 i överenskommelsen som hör till området för lagstiftningen ska gälla som lag sådana Finland har förbundit sig till dem. Normerna 3 och 4 samt ändringarna av normerna 1–4 innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen och måste därför sättas i kraft enligt vad som gäller för sådana bestämmelser. Hur bestämmelserna i normerna hör till området för lagstiftningen framgår av avsnitt 6 nedan.

2 §. Om hur de övriga bestämmelserna som avses ovan i 1 § sätts i kraft och om hur denna lag träder i kraft föreskrivs genom förordning av statsrådet.

8 Ikraftträdande

I propositionen föreslås att lagen i propositionen ska träda i kraft vid en tidpunkt som föreskrivs genom förordning av statsrådet.

Normerna gäller redan för Finlands vidkommande, men rättsläget ska nu korrigeras genom att de nationellt godkänns och sätts i kraft.

9 Bifall av Ålands landsting

Ändringarna av Wienöverenskommelsen om besiktning kan inte sättas i kraft utan bifall av Ålands landsting, eftersom vägtrafiken enligt 18 § 21 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) hör till landskapets lagstiftningsbehörighet.

I enlighet med 59 § 1 mom. i självstyrelselagen för Åland har Ålands landsting xx.xx.2020 gett sitt bifall till ändringarna i överenskommelsen.

10 Behovet av riksdagens samtycke samt behandlingsordning

10.1 Behovet av riksdagens samtycke

Behörighetsfördelningen mellan Europeiska unionen och medlemsstaterna

När det gäller att godkänna och sätta i kraft ändringarna av Wienöverenskommelsen om besiktning är det av primär vikt att avgöra till vilken del regleringen av fordonsbesiktning hör till EU:s respektive medlemsstaternas behörighet. Enligt artikel 4.2 g i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt är behörigheten i transportfrågor delad mellan unionen och medlemsstaterna. Denna delade behörighet kan medlemsstaterna emellertid utöva endast till den del som EU inte har utövat den.

Förutom i Wienöverenskommelsen regleras besiktning också i EU:s besiktningsdirektiv. EU har således utövat sin behörighet i fråga om besiktningen av fordon och utgångspunkten är således den att medlemsstaterna inte till denna del kan utöva sin behörighet. Enligt unionsdomstolens ERTA-doktrin får medlemsstaterna inte heller t.ex. ge internationella förbindelser som har återverkningar för gemensamt överenskomna EU-regler.¹ Enligt domstolens rättspraxis kan medlemsstaterna ändå förbinda sig till statsfördrag, om såväl EU-författningen som statsfördraget båda har karaktären av minimireglering och iakttagandet av statsfördraget inte anses ha återverkningar för tillämpningen av EU-författningen.²

¹ Se domen i målet kommissionen mot rådet (ERTA), C-22/70.

² Se t.ex. utlåtandet ILO, 2/91, punkterna 18 och 21 och domen i målet kommissionen mot rådet, C-114/12, punkt 91.

Innehållet i Wienöverenskommelsen är till största delen identiskt med innehållet i EU:s besiktningsdirektiv. I sin nuvarande form har båda dessa rättsinstrument dock karaktären av minimireglering, varför ett iakttagande av Wienöverenskommelsen om besiktning inte har verkningar för tillämpningen av EU: besiktningsdirektiv i Finland. Således kan Finland tolkas ha behörighet att vara avtalspart till Wienöverenskommelsen.

Bestämmelser som hör till området för lagstiftningen

Enligt 94 § 1 mom. i grundlagen krävs riksdagens godkännande för fördrag och andra internationella förpliktelser som innehåller sådana bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Riksdagens grundlagsutskott har i sin tolkningspraxis ansett att riksdagens godkännandebehörighet omfattar alla bestämmelser i internationella förpliktelser som i materiellt hänseende hör till området för lagstiftningen.

Grundlagsutskottet har ansett att en bestämmelser i en internationell överenskommelse ska anses höra till området för lagstiftningen om den gäller utövande eller begränsning av någon grundläggande fri- eller rättighet som är skyddad i grundlagen, den i övrigt gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, den sak som bestämmelsen gäller enligt grundlagen ska föreskrivas i lag eller om det finns lagbestämmelser om den sak som bestämmelsen gäller, eller om det enligt rådande uppfattning i Finland ska lagstiftas om saken. Enligt dessa grunder hör en bestämmelse som följer av en internationell förpliktelse till området för lagstiftningen vare sig den strider mot eller överensstämmer med en lagbestämmelse i Finland (GrUU 11/2000 rd, GrUU 12/2000 rd och GrUL 45/2000 rd).

Följande punkter i Wienöverenskommelsens normer hör till området för lagstiftningen, eftersom de frågor som normerna avser regleras i 53 a § i fordonslagen (1090/2002):

För norm 1 punkterna 3. Besiktningsperioder, 4. Besiktningar och 7. Huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister.

För norm 2 punkterna 3. Besiktningsperioder, 4. Besiktningar och 7. Huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister.

För norm 3 punkterna 3. Besiktningsperioder, 4. Besiktningar och 7. Huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister.

För norm 4 punkterna 3. Besiktningsperioder, 4. Besiktningar och 7. Huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister.

10.2 Behandlingsordning

Protokollen innehåller inte några bestämmelser som gäller grundlagen på det sätt som avses i 94 § 2 mom. eller 95 § 2 mom. i grundlagen. Enligt regeringens uppfattning kan överenskommelsen godkännas med enkel majoritet och förslagen till ikraftträdandelagar godkännas i vanlig lagstiftningsordning.

Kläm 1

Med stöd av vad som anförts ovan och i enlighet med 94 § i grundlagen föreslås det att riksdagen godkänner normerna 3–4 och ändringarna av normerna 1–4 till överenskommelsen om antagande av enhetliga villkor för periodisk besiktning av hjulförsedda fordon samt om ömsesidigt erkännande av sådana besiktningar

Eftersom överenskommelsen innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen föreläggs riksdagen samtidigt följande lagförslag:

Lag

om sättande i kraft av normerna 3–4 och ändringarna av normerna 1–4 till överenskommelsen om antagande av enhetliga villkor för periodisk besiktning av hjulförsedda fordon samt om ömsesidigt erkännande av sådana besiktningar

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i de normer 3 och 4 som den 10 juni 2019 i Genève lagts till den 13 november 2001 ingångna överenskommelsen om antagande av enhetliga villkor för periodisk besiktning av hjulförsedda fordon samt om ömsesidigt erkännande av sådana besiktningar (FördrS 35/2001), sådan den lyder ändrad den 1 december 2004 och 4 juli 2007, samt de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i de ändringar i normerna 1 och 2 till överenskommelsen som har gjorts den 8 februari 2018 i Genève och i de ändringar i normerna 3 och 4 som har gjorts den 27 september 2020 i Genève ska gälla som lag sådana som Finland har förbundit sig till dem.

2 §

Om sättande i kraft av de bestämmelser i överenskommelsen som inte hör till området för lagstiftningen bestäms genom förordning av statsrådet.

3 §

Bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag utfärdas genom förordning av statsrådet.

Helsingfors, x.x.2021

Statsminister

Sanna Marin

Kommunikationsminister Timo Harakka

8 maj 2018

Överenskommelse

om antagande av enhetliga villkor för periodisk besiktning av hjulförsedda fordon samt om ömsesidigt erkännande av sådana besiktningar

(Ingången i Wien den 13 november 1997)

Tillägg 1 - norm 1

Ändring 2

Träder i kraft: 8 februari 2018

Enhetliga krav på periodiska besiktningar av hjulförsedda fordon i anslutning till miljöskydd

Sekretariatet har utarbetat detta dokument för informationssyften.

Följande texter är autentiska och juridiskt bindande:
ECE/TRANS/WP.29/2017/90.

ECE/RCTE/CONF/4/Add.1/Rev.1 och



FÖRENTA NATIONERNA

Innehåll

Sida

Norm

1. Tillämpningsområde	3
2. Definitioner	3
3. Besiktningsperioder	3
4. Besiktningar	4
5. Kontrollkrav	4
6. Granskningsmetoder	4
7. Huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister	4
8. Namn och adresser	5
9. Övergångsbestämmelser	5
Bilaga	6
Minimikrav för kontroller	6

1. Tillämpningsområde

- 1.1. Punkter som ska kontrolleras med stöd av artikel 1 i överenskommelsen om antagande av enhetliga villkor för periodisk besiktning av hjulförsedda fordon samt om ömsesidigt erkännande av sådana besiktningar har samband med miljökrav.
- 1.2. Hjulförsedda fordon enligt punkt 2.4 som används i internationell trafik ska uppfylla de krav som anges nedan.
- 1.3. De avtalslutande parterna kan besluta att tillämpa kravet i punkt 1.2 ovan även på fordon som används i inrikes trafik.

2. Definitioner

I denna norm

- 2.1. ”*Överenskommelse*” avser den i Wien år 1997 ingångna överenskommelsen om antagande av enhetliga villkor för periodisk besiktning av hjulförsedda fordon samt om ömsesidigt erkännande av sådana besiktningar.
- 2.2. ”*Internationellt besiktningssintyg*” avser ett intyg över periodiska besiktningar av hjulförsedda fordon enligt bestämmelserna i artikel 1 och bilaga 2 i överenskommelsen.
- 2.3. ”*Periodisk besiktning*” avser ett enhetligt och regelbundet återkommande administrativt förfarande där de provningscentrum som ansvarar för genomförandet av besiktningssproven kontrollerar att det hjulförsedda fordon som lämnats in för besiktning uppfyller kraven i denna norm.
- 2.4. ”*Hjulförsett fordon*” avser motorfordon i kategorierna M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ och N₃ och släpvagnar i kategorierna O₃ och O₄¹ som används i internationell trafik.
- 2.5. ”*Intyg*” avser ett bevis på att de krav som fastställs i bilagan till denna norm uppfylls som har erhållits genom provningar och kontroller med hjälp av befintliga metoder och anordningar och utan att någon del av fordonet har monterats isär eller lossats.
- 2.6. ”*Genèveöverenskommelsen från 1958*” avser den överenskommelse som ingicks i Genève den 20 mars 1958 och ändrades den 14 september 2017 om antagande av Förenta nationernas enhetliga tekniska föreskrifter för hjulförsedda fordon och för utrustning och delar som kan monteras eller användas på hjulförsett fordon samt om villkoren för ömsesidigt erkännande av typgodkännande utfärdade av Förenta nationerna på grundval av dessa föreskrifter.*
- 2.7. ”*Reglemente*” avser ett reglemente som bifogats Genèveöverenskommelsen från 1958.

3. Besiktningstider

Fordonskategorier

Maximal besiktningstid

¹ Enligt definitionen i den konsoliderade resolutionen om fordonskonstruktion (R.E.3.), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, 2 punkten. - www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

*Sekretariatets anmärkning:

Överenskommelsens tidigare namn:

Överenskommelse om antagande av enhetliga villkor för typgodkännande och för ömsesidigt erkännande av sådant godkännande för utrustning och delar till motorfordon, upprättad i Genève den 20 mars 1958 (ursprunglig version),

Överenskommelse om antagande av enhetliga föreskrifter för hjulförsedda fordon och för utrustning och delar som kan monteras eller användas på hjulförsett fordon samt om villkoren för ömsesidigt erkännande av typgodkännanden utfärdade i enlighet med dessa föreskrifter, upprättad i Genève den 5 oktober 1995 (revision 2).

Motorfordon som används för persontransport: M ₁ , bortsett från taxibilar och ambulanser	Fyra år efter den första registreringen och ibruktagandet och därefter vartannat år
Godstransportfordon: N ₁	
Motorfordon som används för persontransport: fordon i kategori M ₁ som används som taxibilar eller ambulanser och fordon i kategorierna M ₂ och M ₃ .	Ett år efter den första registreringen och ibruktagandet och därefter varje år.
Godstransportfordon: N ₂ och N ₃	
Släpvagnar: O ₃ och O ₄	

4. Besiktningar

Fordon som omfattas av dessa bestämmelser ska genomgå periodisk besiktning i enlighet med bilagan till denna norm.

Efter verifiering ska det internationella besiktningssintyget bekräfta att åtminstone bestämmelserna i bilagan till denna norm är uppfyllda.

5. Kontrollkrav

Kontrollen ska omfatta följande:

- 5.1. Fordonets identifieringsuppgifter
- 5.2. Miljölägenheter
- 5.3. Bullerutsläpp
- 5.4. Övrigt med anknytning till miljöskyddet

6. Granskningsmetoder

Metoden som anges i bilagan till denna norm är ett minimikrav. Om okulär inspektion anges som granskningsmetod, innebär det att utöver den okulära inspektionen kan inspektören känna på föremålen, bedöma ljud osv.

7. Huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister

I bilagan till denna norm ges också rekommendationer om de huvudsakliga grunderna för underkännande och bedömning av brister. De tre grunderna för bedömning av brister definieras på följande sätt.

- 7.1. ”*Mindre brister*” (MiD) är tekniska brister som inte i väsentlig grad påverkar fordonets säkerhet samt andra mindre brister vad gäller överensstämmelsen. Fordonet behöver inte kontrolleras på nytt, eftersom det rimligen kan antas att de brister som upptäcks åtgärdas utan dröjsmål.
- 7.2. ”*Större brister*” (MaD) är brister som kan påverka fordonets säkerhet och/eller orsaka fara för andra trafikanter samt andra större brister vad gäller överensstämmelsen. Det är inte tillåtet att använda fordonet i vägtrafik utan att åtgärda observerade brister, men fordonet får däremot fortfarande köras till en verkstad och därefter till en särskilt angiven plats där åtgärderna kontrolleras.
- 7.3. ”*Farliga brister*” (DD) är brister som direkt och omedelbart äventyrar trafiksäkerheten så att fordonet under inga omständigheter bör användas på väg.

- 7.4. Ett fordon med brister i fler än en grupp ska klassificeras enligt den allvarligaste bristen. Ett fordon med flera brister i samma grupp kan klassificeras i följande allvarligare grupp om den sammanlagda effekten av bristerna gör fordonet farligare.
-

8. Namn och adresser

De avtalsslutande stater som tillämpar denna norm ska till Förenta nationernas sekretariat meddela basuppgifter om de administrativa myndigheter som ansvarar för övervakningen av besiktningsprov.

9. Övergångsbestämmelser

- 9.1. De avtalsslutande parter som tillämpar denna norm ska, 24 månader efter det att denna ändring trätt i kraft, utfärda internationella besiktningsintyg endast om fordonet uppfyller kraven i denna norm i dess lydelse enligt ändring 2.
- 9.2. Internationella besiktningsintyg som utfärdats i enlighet med den föregående ändringen av denna norm gäller fram till intygens sista giltighetsdag.

Bilaga

Minimikrav för kontroller

1. Tillämpningsområde

Kontrollen ska åtminstone omfatta de föremål som anges nedan.

2. Fordonets identifieringsuppgifter

Föremål	Metod	Huvudsakliga grunder för underkännande	Bedömning av brister		
			MiD	MaD	DD
2.1. Registreringsskyltar (om sådana krävs ^{a)})	Okulär inspektion	a) En eller flera registreringsskyltar saknas eller har fästs så att de sannolikt lossnar. b) Texten saknas eller går inte att läsa. c) Motsvarar inte fordonets dokument eller registeruppgifter.		X X X	
2.2. Fordonets tillverknings-/serienummer	Okulär inspektion	a) Saknas eller hittas inte. b) Bristfälligt, går inte att läsa, uppenbart förfalskat eller överensstämmer inte med fordonshandlingarna. c) Fordonshandlingarna går inte att läsa eller innehåller skrivfel.	X	X X	

- a) ”Kraven” definieras i de typgodkännandekrav som gällde den dag då fordonet godkändes eller registrerades eller togs i bruk för första gången samt i de skyldigheter som gäller eftermontering eller i den nationella lagstiftningen i registreringslandet.

3. Miljölägenheter

- 3.1. Avgasutsläpp

	<p>Mätningarna med avgasanalysator överensstämmer med kraven¹ eller OBD-avläsningen överensstämmer med tillverkarens rekommendationer och övriga krav¹.</p> <p>Mätningarna tillämpas inte på tvåtaktsmotorer</p>			X	
--	--	--	--	---	--

Föremål	Metod	Huvudsakliga grunder för underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farlig
3.2 Utsläpp från motor med kompressionständning					
3.2.1. Anordningar för begränsning av avgasutsläpp	Okulär inspektion	<p>a) Tillverkarens anordning för begränsning av avgasutsläpp saknas eller är uppenbart defekt.</p> <p>b) Läckage som kan påverka utsläppsmätningarna</p>		X	
3.2.2. Opacitet Fordon som registrerats eller tagits i bruk före den 1 januari 1980 ska undantas från detta krav.	<p>Fordon upp till utsläppsklasserna Euro 5 och Euro V eller motsvarande:</p> <p>Mätning av avgasernas opacitet vid fri acceleration (utan last och från tomgång till maximivarvtal) med växeln i friläge och kopplingen nedtryckt eller OBD-avläsning. Standardmetoden vid bedömning av avgasutsläpp är ett avgasrörstest. På grundval av en bedömning av överensstämmelse kan de avtalsslutande parterna godkänna användning av OBD i enlighet med tillverkarens rekommendationer och andra krav.</p> <p>Fordon från och med utsläppsklasserna Euro 6 och Euro VI eller motsvarande:</p> <p>Mätning av avgasernas opacitet vid fri acceleration (utan last och från tomgång till maximivarvtal) med växeln i friläge och kopplingen nedtryckt eller OBD-avläsning enligt tillverkarens rekommendationer och andra krav¹.</p> <p>Konditionering av fordon:</p> <p>1. Provningsförfaranden får utföras på fordon utan konditionering, men av säkerhetsskäl bör det kontrolleras att motorn är varm och i tillfredsställande mekaniskt skick</p>	<p>a) Ett fordon som registrerats eller tagits i bruk första gången efter det datum som anges i kraven¹</p> <p>Opaciteten överskrider den nivå som anges på tillverkarskylten i fordonet.</p>		X	
Föremål	Metod		Bedömning av brister		

		Huvudsakliga grunder för underkännande	Mindre	Större	Farlig
	<p>2. Konditioneringskrav:</p> <p>i) Motorn ska ha uppnått arbetstemperatur, vilket t.ex. innebär att temperaturen på motoroljan som mäts med en oljemätsticka ska vara minst 80° C eller motsvara normal körtemperatur om den är lägre, eller att motorblocktemperaturen som mäts med infraröd strålning ska vara minst lika hög. Om denna mätmetod är opraktisk på grund av fordonets konstruktion ska motorns normala arbetstemperatur fastställas på annat sätt, t.ex. genom att man startar luftfläkten.</p> <p>Avgassystemet ska rensas genom minst tre fria accelerationscykler eller motsvarande metod.</p>				
	<p>Provningsförfarande:</p> <p>1. Motorer och turboladdade motorer ska gå på tomgång innan varje fri accelerationscykel påbörjas. För tunga dieseldrivna fordon innebär detta minst tio sekunder efter det att gaspedalen släppts upp.</p> <p>2. För att igångsätta varje fri accelerationscykel ska gaspedalen snabbt (dvs. på mindre än en sekund) och i en rörelse, men inte för häftigt, tryckas i botten för att uppnå maximal insprutning från insprutningspumpen.</p>	<p>b) Om dessa värden inte finns att tillgå eller om kraven¹ inte tillåter användning av referensvärden</p> <ul style="list-style-type: none"> - Insugningsmotorer: 2,5 m⁻¹ - Turboladdade motorer: 3,0 m⁻¹ - Ett eller flera fordon som anges i kraven¹ och som har registrerats eller tagits i bruk för första gången efter det datum som anges i kraven: fordon som hör till utsläppsklasserna Euro 5 och Euro V eller motsvarande 1,5 m⁻¹. fordon som hör till utsläppsklasserna Euro 6 		X	

Föremål	Metod		Bedömning av brister

		Huvudsakliga grunder för underkännande	Mindre	Större	Farlig
	3. Under varje fri accelerationscykel ska motorn komma upp i maximivarvtal eller, när det gäller automatväxlade fordon, det varvtal som anges av tillverkaren eller, om dessa uppgifter inte finns att tillgå, två tredjedelar av maximivarvtalet. Detta kan kontrolleras t.ex. med hjälp av motorvarvet eller genom att man låter tillräckligt lång tid förflyta mellan den första tryckningen på gaspedalen och det ögonblick den släpps upp, vilket för fordon i kategorierna M ₂ , M ₃ , N ₂ och N ₃ bör vara minst två sekunder.	och Euro VI eller motsvarande 0,7 m ⁻¹			
	4. Fordon får endast underkännas om det aritmetiska medelvärdet från minst tre av de senast genomförda accelerationscyklerna överskrider gränsvärdet. Medelvärdet kan räknas fram genom att man räknar bort de mätningar som avviker mest från medelvärdet eller att man använder resultatet från någon annan statistisk beräkning som tar hänsyn till spridningen hos mätningarna. De avtalsslutande parterna får begränsa antalet testcykler.				

	<p>5. För att undvika onödiga provningar får de avtalsslutande parterna underkänna fordon om värdena efter mindre än tre fria accelerationscykler eller efter reningscykeln ligger mycket högre än gränsvärdet. Likaså för att undvika onödiga provningar får de avtalsslutande parterna godkänna fordon om värdena efter mindre än tre fria accelerationscykler eller efter reningscykeln ligger mycket under gränsvärdet.</p>				
--	---	--	--	--	--

3.3. Testanordningar

Fordonsutsläppen ska testas med hjälp av utrustning som är konstruerad för att exakt fastställa om utsläppen överensstämmer med de föreskrivna gränsvärdena eller tillverkarens gränsvärden.

4. Bullerutsläpp

Föremål	Metod	Huvudsakliga grunder för underkännande	Bedömning av brister		
			MiD	MaD	DD
4.1. Bullerdämpningssystem	Subjektiv bedömning (förutom om inspektören anser att den tillåtna bullernivån kan ha överskridits, varvid en bullermätning kan utföras med ljudnivåmätare när fordonet är på plats)	<p>a) Tillåtna bullernivåer enligt kraven¹ överskrids.</p> <p>b) Någon del av bullerdämpningssystemet sitter löst, kan falla av, är skadad, är felaktigt monterad, saknas eller är uppenbarligen ändrad på ett sätt som påverkar bullernivån negativt.</p> <p>c) Mycket stor risk att det lossnar.</p>		X	X

5. Övrigt med anknytning till miljöskyddet

Föremål	Metod	Huvudsakliga grunder för underkännande	Bedömning av brister		
			MiD	MaD	DD
5.1. Vätskeläckage		<p>a) Kraftigt vätskeläckage som sannolikt kommer att skada miljön eller utgöra en säkerhetsrisk för andra trafikanter, dock ej vatten.</p> <p>b) Stadigt dropp som orsakar mycket stor fara.</p>		X	X

6. Dämpning av elektromagnetiska störningar (rekommenderad)

<i>Föremål</i>	<i>Metod</i>	<i>Huvudsakliga grunder för underkännande</i>	<i>Bedömning av brister</i>		
			<i>MiD</i>	<i>MaD</i>	<i>DD</i>
6.1. Radio-störningar (*) ²	Okulär inspektion	Något av kraven ¹ uppfylls inte.	X		

¹”Kraven” definieras i kraven för överensstämmelse som gällde den dag då fordonet godkändes eller registrerades eller togs i bruk för första gången samt i de skyldigheter som gäller eftermontering eller i den nationella lagstiftningen i registreringslandet. Grunder för underkännande tillämpas först när överensstämmelsen med kraven har kontrollerats.

² (*) gäller sådant som hänför sig till fordonets skick och dess lämplighet för vägtrafik, men som inte anses väsentligt i körduglighetsprovet

8 maj 2018

Överenskommelse

om antagande av enhetliga villkor för periodisk besiktning av hjulförsedda fordon samt om ömsesidigt erkännande av sådana besiktningar

(Ingången i Wien den 13 november 1997)

Tillägg 2 - norm 2

Ändring 1

Träder i kraft: 8 februari 2018

Enhetliga krav på periodiska besiktningar av kördugligheten hos hjulförsedda fordon

Sekretariatet har utarbetat detta dokument för informationssyften.

Följande texter är autentiska och juridiskt bindande: ECE/RCTE/CONF/4/Add.2 och ECE/TRANS/WP.29/2017/91 (i dess ändrade lydelse enligt punkt 97 i rapporten ECE/TRANS/WP.29/1131).



FÖRENTA NATIONERNA

Innehåll

Sida

Norm

1. Tillämpningsområde	4
2. Definitioner	4
3. Besiktningsperioder	5
4. Besiktningar	5
5. Inspektionskrav	5
6. Granskningsmetoder	6
7. Huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister	6
8. Namn och adresser	6
9. Övergångsbestämmelser.....	6

Bilaga

Minimikrav för kontroller	7
---------------------------------	---

1. Tillämpningsområde

1.1. Punkter som ska kontrolleras med stöd av artikel 1 i överenskommelsen om antagande av enhetliga villkor för periodisk besiktning av hjulförsedda fordon samt om ömsesidigt erkännande av sådana besiktningar har samband med säkerhetskrav.

1.2. Hjulförsedda fordon enligt punkt 2.4 som används i internationell trafik ska uppfylla de krav som anges nedan.

1.3. De avtalsslutande parterna kan besluta att tillämpa kravet i punkt 1.2 ovan även på fordon som används i inrikes trafik.

2. Definitioner

I denna norm

2.1. ”*Överenskommelse*” avser den i Wien år 1997 ingångna överenskommelsen om antagande av enhetliga villkor för periodisk besiktning av hjulförsedda fordon samt om ömsesidigt erkännande av sådana besiktningar.

2.2. ”*Internationellt besiktningssintyg*” avser ett intyg över den första registreringen efter tillverkningen och över periodiska besiktningar av hjulförsedda fordon enligt bestämmelserna i artikel 1 och bilaga 2 i överenskommelsen (se punkt 2.1 ovan).

2.3. ”*Periodisk besiktning*” avser ett enhetligt och regelbundet återkommande administrativt förfarande där de provningscentrum som ansvarar för genomförandet av besiktningssproven, efter att ha genomfört de nödvändiga kontrollerna, intygar att det hjulförsedda fordon som lämnats in för besiktning uppfyller kraven i denna norm.

2.4. ”*Hjulförsett fordon*” avser motorfordon i kategorierna M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ och N₃ och släpvagnar i kategorierna O₃ och O₄¹ som används i internationell trafik.

2.5. ”*Intyg*” avser ett bevis på att de krav som fastställs i bilagan till denna norm uppfylls som har erhållits genom provningar och kontroller med hjälp av befintliga metoder och anordningar och utan att använda verktyg för att montera isär eller lossa någon del av fordonet.

2.6. ”*Genèveöverenskommelsen från 1958*” avser den överenskommelse som ingicks i Genève den 20 mars 1958 och ändrades den 14 september 2017 om antagande av Förenta nationernas enhetliga tekniska föreskrifter för hjulförsedda fordon och för utrustning och delar som kan monteras eller användas på hjulförsett fordon samt om villkoren för ömsesidigt erkännande av typgodkännande utfärdade av Förenta nationerna på grundval av dessa föreskrifter.*

2.7. ”*Reglemente*” avser ett reglemente som bifogats Genèveöverenskommelsen från 1958.

¹ Enligt definitionen i den konsoliderade resolutionen om fordonskonstruktion (R.E.3.), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, 2 punkten - www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

* Sekretariatets anmärkning:

Denna överenskommelses tidigare namn:

Överenskommelse om antagande av enhetliga villkor för typgodkännande och för ömsesidigt erkännande av sådant godkännande för utrustning och delar till motorfordon, upprättad i Genève den 20 mars 1958 (ursprunglig version),

Överenskommelse om antagande av enhetliga föreskrifter för hjulförsedda fordon och för utrustning och delar som kan monteras eller användas på hjulförsett fordon samt om villkoren för ömsesidigt erkännande av typgodkännanden utfärdade i enlighet med dessa föreskrifter, upprättad i Genève den 5 oktober 1995 (revision 2).

- 2.8. "Olämplig reparation eller ändring" avser en reparation eller ändring som försämrar fordonets trafiksäkerhet.

3. Besiktningstider

<i>Fordonskategorier</i>	<i>Maximal besiktningstid</i>
Motorfordon som används för persontransport: M ₁ , bortsett från taxibilar och ambulanser	Fyra år efter den första registreringen och ibruktageandet och därefter vartannat år
Godstransportfordon: N ₁	
Motorfordon som används för persontransport: fordon i kategori M ₁ som används som taxibilar eller ambulanser och fordon i kategorierna M ₂ och M ₃ .	Ett år efter den första registreringen och ibruktageandet och därefter varje år
Godstransportfordon: N ₂ och N ₃	
Släpvagnar: O ₃ och O ₄	

4. Besiktning

Fordon som omfattas av dessa bestämmelser ska genomgå periodisk besiktning i enlighet med bilagan nedan.

Efter verifiering ska det internationella besiktningstygget bekräfta att åtminstone bestämmelserna i denna bilaga är uppfyllda.

5. Kontrollkrav

Kontrollen ska omfatta åtminstone de föremål som anges nedan, om de hör till fordonets obligatoriska utrustning i den verkställande staten.

- 5.1. Fordonets identifieringsuppgifter
- 5.2. Bromsutrustning
- 5.3. Styrning
- 5.4. Sikt
- 5.5. Belysningsutrustning och delar av elsystem
- 5.6. Axlar, hjul, däck och fjädring
- 5.7. Chassi och chassiinfästningar med tillbehör
- 5.8. Övrig utrustning
- 5.9. Kompletterande provning av fordon som används för kommersiell persontrafik

6. Granskningsmetoder

Metoden som anges i bilagan är ett minimikrav. Om okulär inspektion anges som granskningsmetod, innebär det att utöver den okulära inspektionen kan inspektören känna på föremålen, bedöma ljud osv.

7. Huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister

7.1. I bilaga I anges en minimiförteckning över eventuella brister och deras allvarlighetsgrad för varje föremål som ska genomgå provning.

7.2. Brister som upptäcks vid periodisk besiktning av fordon klassificeras i en av följande grupper:

- (a) ”*Mindre brister*”, brister som inte i väsentlig grad påverkar fordonets säkerhet eller miljön samt andra mindre brister vad gäller överensstämmelsen.
- (b) ”*Större brister*”, brister som kan påverka fordonets säkerhet eller miljön eller orsaka fara för andra trafikanter, eller andra större brister vad gäller överensstämmelsen.
- (c) ”*Farliga brister*”, som direkt och omedelbart äventyrar trafiksäkerheten eller påverkar miljön på ett sådant sätt att en medlemsstat eller dess behöriga myndigheter kan förbjuda användningen av fordonet på allmän väg.

7.3. Ett fordon som har brister i fler än en av de grupper som avses i punkt 7.2 ska klassificeras i den grupp som motsvarar den allvarligare bristen. Ett fordon med fler brister inom ett och samma område som enligt punkt 2 i bilaga I ska ingå i provningen kan klassificeras i en allvarligare bristgrupp, om det kan påvisas att den sammantagna effekten av dessa brister medför större fara för trafiksäkerheten.

8. Namn och adresser

De avtalsslutande stater som tillämpar denna norm ska till Förenta nationernas sekretariat meddela basuppgifter om de administrativa myndigheter som ansvarar för övervakningen av besiktningsprov och utfärdandet av internationella besiktningsintyg.

9. Övergångsbestämmelser

9.1. De avtalsslutande parter som tillämpar denna norm ska, 24 månader efter det att denna ändring trätt i kraft, utfärda internationella besiktningsintyg endast om fordonet uppfyller kraven i denna norm i dess lydelse enligt ändring 1.

9.2. Internationella besiktningsintyg som utfärdats i enlighet med den föregående ändringen av denna norm gäller fram till intygens sista giltighetsdag.

Bilaga

Minimikrav för kontroller

1. Allmänt

I denna bilaga fastställs vilka fordonssystem och komponenter som ska genomgå provning och detaljerna för de rekommenderade provningsmetoderna för dessa samt kriterierna för om fordonets skick är godtagbart.

Provningen ska omfatta åtminstone de föremål som anges i punkt 3 nedan, om ingår i utrustningen för det fordon som ska genomgå provning i den avtalsslutande staten. I samband med provningen kan man också kontrollera om de relevanta delarna och komponenterna i fordonet i fråga uppfyller de säkerhets- och miljökrav som gällde vid tidpunkten för godkännandet eller, i förekommande fall, vid tidpunkten för efterjustering.

Om de provningsmetoder som anges i denna bilaga inte kan tillämpas på grund av fordonets sammansättning, ska provningen utföras i enlighet med de rekommenderade metoder som godkänts av behöriga myndigheter. Behörig myndighet ska säkerställa att säkerhets- och miljökraven iakttas.

Alla nedanstående föremål ska betraktas som obligatoriska vid periodisk provning av körduglighet, förutom de som är markerade med (X). Dessa avser fordonets skick och lämplighet att användas i trafiken men betraktas inte som väsentliga vid trafiksäkerhetsprovning.

”Grunder för underkännande” är inte tillämplig i de fall då orsakerna avser krav som inte gällde enligt relevant lagstiftning för godkännande av fordon vid den tidpunkt då fordonet första gången registrerades, första gången togs i bruk eller enligt efterjusteringskrav.

Om okulär inspektion anges som granskningsmetod, innebär det att utöver den okulära inspektionen kan inspektören känna på föremålen, bedöma ljud eller använda andra tillämpliga granskningsmetoder som inte kräver verktyg.

2. Provningsens omfattning

Provningen ska omfatta åtminstone följande områden:

0. Fordonets identifieringsuppgifter
1. Bromsutrustning
2. Styrning
3. Sikt
4. Belysningsutrustning och delar av elsystem
5. Axlar, hjul, däck och fjädring
6. Chassi och chassiinfästningar med tillbehör
7. Övrig utrustning
8. Ytterligare provningar för fordon i kategori M₂ och M₃ som används för persontransport.

3. Provnings innehåll och metoder; bedömning av fordonsbrister

Provningsen ska åtminstone omfatta de föremål som anges i nedanstående tabell, och minimikrav och rekommenderade metoder ska tillämpas.

För varje system och komponent som ska genomgå provning ska en bedömning av bristerna göras i varje enskilt fall i enlighet med de kriterier som anges i ifrågavarande tabell.

Föremål	Metod	Grunder för underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farlig
0. Fordonets identifieringsuppgifter					
0.1. Registreringsskylt (om sådana krävs ⁽¹⁾)	Okulär inspektion	a) En eller flera registreringsskyltar saknas eller har fästs så att de sannolikt lossnar.		X	
		b) Text saknas eller är oläslig.		X	
		c) Överensstämmer inte med fordonets handlingar eller registeruppgifter.		X	
0.2. Fordonets tillverknings-/serienummer	Okulär inspektion	a) Saknas eller kan inte hittas.		X	
		b) Bristfälligt, oläsligt, uppenbart förfalskat eller överensstämmer inte med fordonshandlingarna.		X	
		c) Fordonshandlingarna går inte att läsa eller innehåller skrivfel.	X		

1. Bromsutrustning

1.1. Mekaniskt skick och funktion

1.1.1. Färbromsens pedalaxel/manöverspak	Okulär inspektion av komponenter medan bromssystemet manövreras. Anmärkning: Fordon med servobromssystem ska kontrolleras när motorn är avstängd.	a) Pedalaxeln svårmanövrerad.		X	
		b) Stort slitage eller glapp.		X	

1.1.2. Pedalens/manöverspakens skick och manöverorganets slaglängd	Okulär inspektion av komponenter medan bromssystemet manövreras. Anmärkning: Fordon med servobromssystem ska kontrolleras när motorn är avstängd.	a) För stor eller för liten tillgänglig slaglängd.		X	
		b) Manöverorganet utväxlar inte korrekt. Om det påverkar funktionen.	X	X	
		c) Halkskyddsbeläggning på bromspedalen saknas, har lossnat eller slitits ned.		X	

Föremål	Metod	Grunder för underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farlig
1.1.3. Vakuumpump eller kompressor och behållare	Okulär inspektion av komponenter vid normalt arbetstryck. Kontrollera den tid som behövs för att bygga upp lufttryck/vakuum till säkert driftvärde och att larmsystem, flerkrets skyddsventil och övertrycksventil fungerar.	a) Otillräckligt lufttryck/vakuum för att aktivera bromsen minst fyra gånger efter det att larmsystemet utlösts (eller manometerutslaget signalerar fara), för att aktivera bromsen minst två gånger efter det att larmsystemet utlösts (eller manometerutslaget signalerar fara).		X	X
		b) Den tid som behövs för att bygga upp lufttryck/vakuum till säkert driftvärde är för lång enligt kraven ⁽¹⁾ .		X	
		c) Flerkrets skyddsventilen eller övertrycksventilen fungerar inte.		X	
		d) Läckage som orsakar märkbar trycksänkning eller förnimbart läckage.		X	
		e) Yttre skada som sannolikt påverkar bromssystemets funktion. Reservbromsens prestanda uppfylls inte.		X	X
1.1.4. Indikator eller mätare för otillräckligt tryck	Funktionskontroll.	Felaktig indikator eller mätare. Lågt tryck går inte att identifiera.	X	X	
1.1.5. Handmanövrerad bromsventil	Okulär inspektion av komponenter medan bromssystemet manövreras.	a) Manöverorganet spräckt, skadat eller kraftigt förslitet.		X	
		b) Manöverorganet bristfälligt fastsatt vid ventilen eller ventilen bristfälligt fastsatt.		X	

Föremål	Metod	Grunder för underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farlig

		c) Lösa kopplingar eller läckor i systemet.		X	
		d) Otillfredsställande funktion.		X	
1.1.6. Parkeringsbromsaktivator, manöverarm, låsmekanism, elektrisk parkeringsbroms	Okulär inspektion av komponenter medan bromssystemet manövreras.	a) Låsmekanismen otillräcklig.		X	
		b) Slitage på manöverarmens axel eller låsmekanismen. För stort slitage.	X	X	
		c) För stor slaglängd (felaktig inställning).		X	
		d) Aktivatorn saknas, är skadad eller fungerar inte.		X	
		e) Bristfällig funktion, varningsindikator felaktig.		X	
1.1.7. Bromsventiler (bottenventiler, utloppsventiler, reglerventiler)	Okulär inspektion av komponenter medan bromssystemet manövreras.	a) Skadad ventil eller luftläckage. Om det påverkar funktionen.		X	X
		b) Kompressorns oljeförbrukning för stor.	X		
		c) Ventil felaktig eller bristfälligt monterad.		X	
		d) Förlust eller läckage av hydraulvätska. Om det påverkar funktionen.		X	X
1.1.8. Kopplingar till släpvagnens bromsanordning (elektriska och pneumatiska)	Koppla från och till bromssystemets koppling mellan dragfordon och släpvagn.	a) Kran eller självtätande ventil defekt. Om det påverkar funktionen.	X	X	
		b) Kran eller självtätande ventil felaktig eller bristfälligt monterad. Om det påverkar funktionen.	X	X	
		c) Otillräcklig täthet. Om det påverkar funktionen.		X	X
		d) Otillräcklig funktion Påverkar bromsens funktion.		X	X
1.1.9. Energiackumulator, tryckluftsbehållare	Okulär inspektion.	a) Behållare något skadad eller korroderad. Behållare mycket skadad, korroderad eller otät.	X	X	
		b) Påverkar avtappningsanordningens funktion. Avtappningsanordningen fungerar inte.	X	X	
		c) Behållare felaktig eller bristfälligt monterad.		X	

Föremål	Metod	Grunder för underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farlig
1.1.10. Servostyrenheter, huvudcylinder (hydraulsystem)	Okulär inspektion så långt möjligt av komponenter medan bromssystemet manövreras.	a) Servoenhet defekt eller otät. Om den inte fungerar.		X	X
		b) Huvudcylinder defekt, broms fungerar fortfarande. Huvudcylinder defekt eller otät.		X	X
		c) Huvudcylinder bristfälligt fastsatt, broms fungerar fortfarande. Huvudcylinder bristfälligt fastsatt.		X	X
		d) För liten mängd bromsvätska (under markering för minimnivå). Mängden bromsvätska betydligt under markeringen för minimnivå. Ingen bromsvätska synlig.	X	X	X
		e) Lock på huvudcylindern saknas.	X		
		f) Kontrollampan för bromsvätska lyser eller är defekt.	X		
		g) Bristfällig funktion hos varningsanordningen för bromsvätskenivå.	X		
1.1.11. Bromsrör	Okulär inspektion så långt möjligt av komponenter medan bromssystemet manövreras.	a) Hög risk för funktionsfel eller brott.			X
		b) Otätheter i rör eller kopplingar (pneumatiska system). Otätheter i rör eller kopplingar (hydraulsystem).		X	X
		c) Skadade eller kraftigt korroderade rör. Påverkar bromsarnas funktion på grund av blockering eller omedelbar risk för läckage.		X	X
		d) Felmonterade rör.	X		

		Risk för skada.		X	
--	--	-----------------	--	---	--

Föremål	Metod	Grunder för underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farlig
1.1.12. Bromsslangar	Okulär inspektion så långt möjligt av komponenter medan bromssystemet manövreras.	a) Hög risk för funktionsfel eller brott.			X
		b) Slangar skadade, skavda, snodda eller för korta. Slangar skadade eller skavda.	X	X	
		c) Otätheter i slangar eller kopplingar (pneumatiska system). Otätheter i slangar eller kopplingar (hydraulsystem).		X	X
		d) Slangar utvidgas under tryck. Skadad ledning.		X	X
		e) Porösa slangar.		X	
1.1.13. Bromsbelägg och -klossar	Okulär inspektion.	a) Stort slitage på belägg eller klossar (minimimarkering har nåtts). Stort slitage på belägg eller klossar (minimimarkering har passerats).		X	X
		b) Belägg eller klossar nedsmutsade (av olja, fett etc.). Bromsprestanda påverkad.		X	X
		c) Belägg eller klossar saknas eller är felmonterade.			X
1.1.14. Bromstrummor, bromsskivor	Okulär inspektion.	a) Bromstrumma eller -skiva försliten. Bromstrumma eller -skiva kraftigt försliten, mycket repad, sprucken, bristfälligt fastsatt eller skadad.		X	X

Föremål	Metod	Grunder för underkännande	Bedömning av brister		
---------	-------	---------------------------	----------------------	--	--

		Mindre	Större	Farlig
			X	X
				X
			X	
1.1.15. Bromskablar, stänger, spakar, kopplingar	Okulär inspektion så långt möjligt av komponenter medan bromssystemet manövreras.	aKabel skadad eller bockad. Bromsprestanda påverkad.	X	X
		bStort slitage eller framskriden korrosion på komponent. Bromsprestanda påverkad.	X	X
		cKabel, stång eller led bristfälligt monterad.	X	
		dBristfällig kabelmontering.	X	
		eBegränsning i bromssystemets rörlighet.	X	
		fOnormala rörelser hos spakar/kopplingar tyder på felaktig inställning eller onormalt slitage.	X	
1.1.16. Bromscylinrar (även fjäderbromsar och hydraulcylindrar)	Okulär inspektion så långt möjligt av komponenter medan bromssystemet manövreras.	aCylinder sprucken eller skadad. Bromsprestanda påverkad.	X	X

Föremål	Metod	Grunder för underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farlig
		b) Otät cylinder. Bromsprestanda påverkad.		X	X
		c) Cylinder lös eller bristfälligt monterad. Bromsprestanda påverkad.		X	X
		d) Kraftigt korroderad cylinder. Risk för sprickor.		X	X
		e) För liten eller för stor slaglängd för cylindern. Påverkar bromsens prestanda (brist på rörelseutrymme).		X	X
		f) Dammskydd skadat. Dammskydd saknas eller mycket skadat.	X	X	
1.1.17. Lastkännande ventil	Okulär inspektion så långt möjligt av komponenter medan bromssystemet manövreras.	a) Defekt förbindelse.		X	
		b) Felaktigt justerad förbindelse.		X	
		c) Ventil kärvar eller fungerar inte (ABS-funktion). Ventil kärvar eller fungerar inte.		X	X
		d) Ventil saknas (om sådan krävs).			X
		e) Informationsskylt saknas.	X		
		f) Informationen oläslig eller överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ .	X		

Föremål	Metod	Grunder för underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farlig
1.1.18. Bromsjusterare och indikatorer	Okulär inspektion.	a) Bromsjusteraren skadad, kärvar eller rör sig onormalt, mycket försliten eller felaktig inställning.		X	
		b) Defekt bromsjusterare.		X	
		c) Felaktigt installerad eller utbytt.		X	
1.1.19. Tillsatsbromsanordning (om sådan monterats eller krävs)	Okulär inspektion.	a) Bristfällig montering eller anslutning. Om det påverkar funktionen.	X	X	
		b) Systemet uppenbart felaktigt eller saknas.		X	
1.1.20. Automatisk manövrering av släpvagnsbromsar	Koppla bort bromskoppling mellan dragfordon och släpvagn.	Släpvagnens bromsanordning aktiveras inte automatiskt när bromskopplingen kopplas ur.			X
1.1.21. Hela bromssystemet	Okulär inspektion	a) Övriga systemenheter (t.ex. frostskyddspump, lufttork etc.) har yttre skador eller är kraftigt korroderade så att bromssystemet påverkas negativt. Bromsprestanda påverkad.		X	X
		b) Lufttork eller frostskyddspump ej tillräckligt tät. Påverkar systemets funktion.	X	X	
		c) Komponent felaktig eller bristfälligt monterad.		X	
		d) Felaktig ändring av någon komponent som inte är säker ⁽³⁾ . Bromsprestanda påverkad.		X	X
1.1.22. Provanslutningar (om sådan monterats eller krävs)	Okulär inspektion.	a) Saknas.		X	
		b) Skadade. Oanvändbara eller otäta.	X	X	
1.1.23. Färdbroms	Okulär inspektion och funktionstest.	Otillräcklig verkan.		X	

Föremål	Metod	Grunder för underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farlig
1.2 Färdbromsens prestanda och effekt					
1.2.1. Prestanda	Provning utförs med en bromstestningsanordning eller, om detta är omöjligt, genom bromsprov på väg där bromsarna aktiveras successivt upp till maximal verkan.	<p>a) Otillräcklig bromsverkan på ett eller flera hjul. Ingen bromsverkan på ett eller flera hjul.</p> <p>b) Bromsverkan på det ena hjulet på en axel är mindre än 70 procent av den maximala verkan på andra hjulet på samma axel. Vid bromsprov på väg avviker fordonet för mycket från körriktningen vid inbromsning. Bromsverkan på det ena hjulet på en axel är 50 procent av den maximala verkan på andra hjulet på samma axel om fordonet har styraxlar.</p> <p>c) Ingen gradvis bromsverkan (låsning).</p> <p>d) Onormal fördröjning före bromsverkan på något hjul.</p> <p>e) Alltför stora variationer i bromsverkan under ett fullständigt hjulvarv.</p>		X	X
1.2.2. Verkan	Provning utförs med en bromstestningsanordning eller, om en sådan inte kan användas av tekniska skäl, genom bromsprov på väg med hjälp av en registrerande retardationsmätare som kontrollerar bromsverkan i förhållande till den tillåtna totalvikten eller, för påhängsvagnar, till summan av den tillåtna axelbelastningen.	<p>Uppfyller ej nedanstående minimivärden:</p> <p>1. Fordon som registrerats för första gången efter 1.1.2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kategori M₁: 58 % - Kategorierna M₂ och M₃: 50 % - Kategori N₁: 50 % - Kategorierna N₂ och N₃: 50 % - Kategorierna O₃ och O₄: <ul style="list-style-type: none"> - påhängsvagnar: 45 %³ - släpvagnar med dragstång: 50 % 		X	

³ 43 % för påhängsvagnar som godkänts före den 1 januari 2012.

<p>Fordon eller en släpvagn vars största tillåtna massa överstiger 3,5 ton ska kontrolleras enligt standarden ISO 21069 eller motsvarande metoder.</p> <p>Bromsprov på väg ska genomföras under torra förhållanden på en plan, rak väg.</p>	<p>2. Fordon som registrerats för första gången före 1.1.2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Kategorierna M₁, M₂ och M₃: 50 %⁴ – Kategori N₁: 45 % – Kategorierna N₂ och N₃: 43 %⁵ – Kategorierna O₃ och O₄: 40 %⁶ <p>Av ovan nämnda värden uppnås mindre än 50 procent.</p>		X	X
---	--	--	---	---

⁴ 48 % för fordon som inte försetts med ABS eller tyggodkänts före den 1 oktober 1991.

⁵ 45 % för fordon som är registrerade efter 1988 eller från och med det datum som anges i kraven, om detta datum infaller senare.

⁶ 43 % för påhängsvagnar och släpvagnar med dragaxel som är registrerade efter 1988 eller från och med det datum som anges i kraven, om detta datum infaller senare.

1.3. Reservbromsens prestanda och verkan (vid separata system)

Föremål	Metod	Grunder för underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farlig
1.3.1. Prestanda	Om reservbromssystemet är separat från färdbromssystemet används metoden enligt punkt 1.2.1.	a) Otillräcklig bromsverkan på ett eller flera hjul. Ingen bromsverkan på ett eller flera hjul.		X	X
		b) Bromsverkan på det ena hjulet på en axel är mindre än 70 procent av den maximala verkan på andra hjulet på samma axel. Vid bromsprov på väg avviker fordonet för mycket från körriktningen vid inbromsning. Bromsverkan på det ena hjulet på en axel är 50 procent av den maximala verkan på andra hjulet på samma axel om fordonet har styraxlar.		X	X
		c) Ingen gradvis bromsverkan (låsning).		X	
1.3.2. Verkan	Om reservbromssystemet är separat från färdbromssystemet används metoden enligt punkt 1.2.2.	Bromsverkan är mindre än 50 procent ⁷ av verkan på färdbromsen enligt punkt 1.2.2 i förhållande till den största tillåtna massan. Av ovan nämnda värden för bromsverkan uppnås mindre än 50 procent.		X	X
1.4. Parkeringsbromsens prestanda och verkan					
1.4.1. Prestanda	Bromsen aktiveras i en bromstestningsanordning under provningen.	Bromsen fungerar inte på ena sidan, eller fordonet avviker för mycket från körriktningen vid inbromsning vid bromsprov på väg. Mindre än 50 procent av den bromsverkan som avses i punkt 1.4.2. har uppnåtts i förhållande till fordonets massa vid provning.		X	X
1.4.2. Verkan	Provning utförs med en bromstestningsanordning. Om detta inte är möjligt, utförs provning genom bromsprov på väg antingen med en registrerande retardationsmätare eller med fordonet i en backe med känd lutning.	Ger för alla fordonskategorier en bromskoefficient som är lägre än 16 procent i förhållande till den största tillåtna massan eller, när det rör sig om motorfordon, som är lägre än 12 procent i förhållande till fordonets största tillåtna massa, om detta värde är högre. Av ovan nämnda värden för bromsverkan uppnås mindre än 50 procent.		X	X
1.5. Tillsatsbromsens prestanda		a) Ingen gradvis bromsverkan (gäller ej avgasbromsen).		X	

⁷ Till exempel 2,5 m/s² för fordon i kategorierna N₁, N₂ och N₃ som har registrerats för första gången efter 1.1.2012.

	Okulär inspektion och om möjligt provning av om systemet fungerar.	b) Systemet fungerar inte.		X	
1.6. Låsingsfria bromsar (ABS)	Okulär inspektion och kontroll av varningsanordning och/eller med användning av elektroniskt fordonsgränssnitt.	a) Felaktig varningsanordning.		X	
		b) Systemfel på varningsanordningen.		X	
		c) Hastighetssensor på ett hjul saknas eller är skadad.		X	
		d) Ledningar skadade.		X	
		e) Andra delar saknas eller är skadade.		X	
		f) Systemet anger ett fel via det elektroniska fordonsgränssnittet.		X	

Föremål	Metod	Grunder för underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farlig
1.7. Elektriskt bromssystem (EBS)	Okulär inspektion och kontroll av varningsanordning och/eller med användning av elektroniskt fordonsgränssnitt.	a) Felaktig varningsanordning.		X	
		b) Systemfel på varningsanordningen.		X	
		c) Systemet anger ett fel via det elektroniska fordonsgränssnittet.		X	
1.8. Bromsvätska	Okulär inspektion.	Bromsvätskan är förorenad eller grumlig. Stor risk för fel.		X	X

2. Styrning

2.1. Mekaniskt skick

2.1.1. Styrinrättningens skick	Vrid ratten från stopp till stopp med fordonet över en inspektionsgrop eller i en billyft, med hjulen lyfta	a) Styrningen svärmanövrerad.		X	
		b) Styrarmsaxeln vriden eller spåren utslitna. Påverkar funktionen.		X	X
		c) Stort slitage på styrarmsaxeln. Påverkar funktionen.		X	X

	är riktad mot marken, vrid ratten eller styrstången medurs och moturs eller använd en särskilt anpassad kraftplatta. Okulär inspektion av infästningen av styrinrättningen vid chassiet.				
		b) Förlängda fästhål i chassiet. Infästningarna allvarligt skadade.		X	X
		c) Fästskruvar saknas eller är brottskadade. Infästningarna allvarligt påverkade.		X	X
		d) Styrinrättningen sprucken. Styrinrättningens stabilitet eller fastsättning påverkad.		X	X
2.1.3. Länksystemets skick	Vrid ratten medurs och moturs med fordonet över en inspektionsgrop eller i en billyft med hjulen på marken eller kontrollera med hjälp av en särskilt anpassad kraftplatta. Okulär inspektion av styrkomponenterna med avseende på slitage, brottskador och säkerhet.	a) Rörelse mellan komponenter som bör vara fasta. För stor rörelse eller risk för brott i länksystemet.		X	X
		b) Stort slitage vid leder. Mycket stor risk för brott i länksystemet.		X	X
		c) Någon komponent brottskadad eller deformerad. Påverkar funktionen.		X	X
		d) Låsanordningar saknas.		X	
		e) Felaktig inriktning av komponenter (t.ex. parallellstag eller styrstag).		X	
		f) Farlig ändring ⁽³⁾ . Påverkar funktionen.		X	X
		g) Dammskydd skadat eller i dåligt skick. Dammskydd saknas eller i mycket dåligt skick.	X	X	
	från marken eller på vändskivor. Okulär inspektion av styrinrättningens funktion.	d) För stor rörelse på styrarmsaxeln. Påverkar funktionen.		X	X
		e) Läckage Droppar.	X	X	
2.1.2. Infästning av styrinrättning	När fordonet befinner sig ovanför en inspektionsgrop eller i en billyft så att tyngden från fordonets hjul	a) Styrinrättning ej ordentligt fäst. Infästningarna farligt lösa eller synlig rörlighet mot chassi/karosseri.		X	X

Föremål	Metod	Grunder för underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farlig
2.1.4. Länksystemets manövrering	Vrid ratten medurs och moturs med fordonet över en inspektionsgrop eller i en billyft med hjulen på marken eller kontrollera med hjälp av en särskilt anpassad kraftplatta. Okulär inspektion av styrkomponenterna med avseende på slitage, brottskador och säkerhet.	a) Rörelse på länksystemet smutsar ner viss del av chassiet.		X	
		b) Styrningsstopp fungerar inte eller saknas.		X	
2.1.5. Servostyrning	Kontrollera styrsystemet med avseende på läckor och nivå i hydraulvätskebehållaren (om den är synlig). Kontrollera att servostyrningen fungerar med hjulen på marken och motorn igång.	a) Vätskeläckage eller påverkar funktionerna.		X	
		b) Otillräcklig mängd vätska (under minimimarkering). Otillräcklig vätskebehållare.	X	X	
		c) Mekanismen fungerar inte. Styrningen påverkas.		X	X
		d) Mekanismen är brottskadad eller bristfälligt fastsatt. Styrningen påverkas.		X	X
		e) Felaktig inriktning eller nedsmutsning av komponenter. Styrningen påverkas.		X	X
		f) Farlig ändring ⁽³⁾ . Styrningen påverkas.		X	X

Föremål	Metod	Grunder för underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farlig
		g) Kablar/mantlar skadade eller kraftigt korroderade. Styrningen påverkas.		X	X

2.2. Ratt, rattstång och styrstång

2.2.1. Skick på ratt och styrstång	När fordonet befinner sig över en inspektionsgrop eller på en billyft och med hjulens vikt mot marken, dra och tryck på ratten i linje med rattstången, tryck ratten/styrstången i olika riktningar i rät vinkel mot rattstången/styrgafflarna. Okulär inspektion av glapp och skicket på elastiska kopplingar och kardanknutar.	a) Rörelse mellan ratt och rattstång tyder på glapp. Mycket stor risk för brott i länksystemet.		X	X
		b) Låsanordning på rattnavet saknas. Mycket stor risk för brott i länksystemet.		X	X
		c) Rattnav, krans eller ekrar är brottskadade eller sitter löst. Mycket stor risk för brott i länksystemet.		X	X
2.2.2. Rattstång, styrgafflar och styringsdämpare	När fordonet befinner sig över en inspektionsgrop eller på en billyft och med hjulens vikt mot marken, dra och tryck på ratten i linje med rattstången, tryck ratten/styrstången i olika riktningar	a) Rattens centrum rör sig för mycket uppåt eller nedåt.		X	
		b) Övre delen av rattstången rör sig för mycket radiellt från sin axel.		X	
		c) Slitage på elastiska kopplingar.		X	
		d) Bristfällig fastsättning. Mycket stor risk för brott i länksystemet.		X	X

Föremål	Metod	Grunder för underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farlig
	i rät vinkel mot rattstången/styrgafflarna. Okulär inspektion av glapp och skicket på elastiska kopplingar och kardanknutar.	e) Farlig ändring ⁽³⁾ .			X
2.3. Glapp i styrningen	Vrid ratten försiktigt medurs och moturs så långt som möjligt utan att hjulen förflyttar sig när fordonet befinner sig över en inspektionsgrop eller på en billyft med fordonets vikt på hjulen, om möjligt med motorn igång för fordon med servostyrning, och med hjulen riktade rakt framåt. Okulär inspektion av rörligheten.	För stort glapp i styrningen (till exempel om en punkt på kransen förflyttar sig mer än en femtedel av rattens diameter eller inte överensstämmer med kraven ⁽¹⁾). Säker styrning påverkad.		X	X

Föremål	Metod	Grunder för underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farlig
2.4. Hjulinställning (X) ⁽²⁾	Kontrollera inställningen av styrda hjul med hjälp av lämplig utrustning.	Inställningen överensstämmer inte med informationen från tillverkaren eller med kraven ⁽¹⁾ . Körning rakt fram påverkad, försämrad riktningss stabilitet.	X	X	
2.5. Vändskiva för släpvagnens styraxel	Okulär inspektion eller kontroll med hjälp av en särskilt anpassad kraftplatta.	a) Komponent lätt skadad. Komponent kraftigt skadad eller sprucken.		X	X
		b) Stort glapp. Körning rakt fram påverkad, försämrad riktningss stabilitet.		X	X
		c) Bristfällig fastsättning. Fastsättningen allvarligt påverkad.		X	X
2.6. Elektrisk servostyrning (EPS)	Okulär inspektion och kontroll av överensstämmelse mellan rattens och hjulens vinklar då motorn startas/stängs av, och/eller med användning av elektroniskt fordonsgrenssnitt.	a) Varningslampan för EPS anger fel på systemet.		X	
		b) Bristande överensstämmelse mellan rattens och hjulens vinklar. Styrningen påverkas.		X	X
		c) Hjälpsystemet fungerar inte.		X	
		d) Systemet anger ett fel via det elektroniska fordonsgrenssnittet.		X	
3. Sikt					
3.1. Siktält	Okulär inspektion från förarsätet.	Hinder i förarens siktält som i hög grad påverkar sikten framåt eller åt sidorna (vindrutetorkarnas utvändiga rengöringsområde). Vindrutetorkarnas rengöringsområde påverkat eller yttre speglar ej synliga.	X	X	
Föremål	Metod	Grunder för underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farlig
3.2. Fönsterglasets skick	Okulär inspektion.	a) Sprucken eller repad glasruta eller transparent ruta (om sådan är tillåten) (vindrutetorkarnas utvändiga rengöringsområde). Vindrutetorkarnas rengöringsområde påverkat eller yttre speglar ej synliga.	X	X	

		b) Glasruta eller transparent ruta (inklusive reflekterande eller tonad film) uppfyller inte kraven ⁽¹⁾ (vindrutetorkares utvändiga rengöringsområde). Vindrutetorkarnas rengöringsområde påverkat eller yttre speglar ej synliga.	X		
		c) Glasruta eller transparent ruta ej i acceptabelt skick. Sikt genom vindrutetorkarnas rengöringsområde starkt påverkad.		X	
					X
3.3. Backspeglar eller anordningar för sikt bakåt	Okulär inspektion.	a) Spegel eller anordning för sikt bakåt saknas eller är inte monterad enligt kraven ⁽¹⁾ (minst två anordningar för sikt bakåt tillgängliga). Mindre än två anordningar för sikt bakåt tillgängliga.		X	
		b) Spegel eller annan anordning lätt skadad eller lös. Spegel eller annan anordning fungerar inte, är skadad, sitter löst eller är bristfälligt fastsatt.	X	X	
		c) Nödvändigt siktfält inte täckt.		X	
3.4. Vindrutetorkare	Okulär inspektion och funktionstest.	a) Vindrutetorkare fungerar inte eller saknas eller överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ .		X	
		b) Torkarblad skadat. Torkarblad saknas eller är uppenbart skadade.	X	X	

Föremål	Metod	Grunder för underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farlig
3.5. Vindrutespolare	Okulär inspektion och funktionstest.	Vindrutespolare fungerar ej korrekt (otillräcklig mängd spolarvätska men fungerande pump eller felriktad vattenstråle). Vindrutespolare fungerar ej.	X	X	
3.6. Avvinningsanordning (X) ⁽²⁾	Okulär inspektion och funktionstest.	Systemet fungerar inte eller är uppenbart defekt.	X		

4. Lampor, reflektorer och elektrisk utrustning

4.1. Strålkastare

4.1.1. Skick och funktion	Okulär inspektion och funktionstest.	a) Lampa/ljuskälla saknas eller är defekt (flera lampor/ljuskällor; vid LED-belysning är färre än en tredjedel av lamporna ur funktion). Enkla lampor/ljuskällor; vid LED-belysning allvarligt påverkad sikt.	X	X	
		b) Skadat projektionssystem (reflektor och lins). Projektionssystem (reflektor och lins) allvarligt skadat eller saknas.	X	X	
		c) Lampa bristfälligt fastsatt.		X	
4.1.2. Inställning	Fastställ den horisontella inriktningen av varje strålkastare vid halvljus med hjälp av en anordning för strålkastarinställning eller med användning av det elektroniska fordonsgränssnittet.	a) Strålkastarens inställning är inte inom de gränser som fastställs i kraven ⁽¹⁾ .		X	
		b) Systemet anger ett fel via det elektroniska fordonsgränssnittet.		X	
4.1.3. Av- och påslagning	Okulär inspektion och funktionstest eller kontroll med användning av elektroniskt fordonsgränssnitt.	a) Strömbrytaren fungerar inte i enlighet med kraven ⁽¹⁾ (antal strålkastare som är tända samtidigt). Överskrider tillåten främre ljusintensitet.	X	X	
		b) Manöverorganet fungerar bristfälligt.		X	
		c) Systemet anger ett fel via det elektroniska fordonsgränssnittet.		X	
4.1.4. Överensstämmelse med kraven ⁽¹⁾	Okulär inspektion och funktionstest.	a) Lampan, det avgivna ljusets färg, position, ljusstyrka eller märkning överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ .		X	

		b) Produkter på lins eller ljuskälla som uppenbart minskar ljusstyrkan eller ändrar färgen på det avgivna ljuset.		X	
		c) Ljuskälla och lampa är ej kompatibla.		X	
4.1.5. Inställningsanordning (om obligatorisk)	Okulär inspektion och funktionstest om möjligt eller kontroll med användning av elektroniskt fordonsgränssnitt.	a) Anordningen fungerar inte.		X	
		b) Manuell anordning kan inte manövreras från förarplatsen.		X	
		c) Systemet anger ett fel via det elektroniska fordonsgränssnittet.		X	
4.1.6. Strålkastarrengörare (om obligatorisk)	Okulär inspektion och funktionstest om möjligt.	Anordningen fungerar inte. Om gasurladdningslampor används.	X		X

4.2. Främre och bakre positionslyktor, sidomarkeringslyktor, breddmarkeringslyktor och varsellyktor

Föremål	Metod	Grunder för underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farlig
4.2.1. Skick och funktion	Okulär inspektion och funktionstest.	a) Defekt ljuskälla.		X	
		b) Defekt lins.		X	
		c) Lampa bristfälligt fastsatt. Mycket allvarlig risk för att den faller av.	X	X	
4.2.2. Av- och påslagning	Okulär inspektion och funktionstest.	a) Strömbrytaren fungerar inte enligt kraven ⁽¹⁾ . Bakre positionslyktor och sidomarkeringslyktor kan stängas av när strålkastare används.		X	
		b) Manöverorganet fungerar bristfälligt.		X	
4.2.3. Överensstämmelse med kraven ⁽¹⁾	Okulär inspektion och funktionstest.	a) Lampan, det avgivna ljusets färg, position, ljusstyrka eller märkning överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ . Rött ljus fram eller vitt ljus bak, kraftigt försämrad ljusstyrka.	X	X	
		b) Produkter på lins eller ljuskälla som minskar ljusstyrkan eller ändrar färgen på det avgivna ljuset. Rött ljus fram eller vitt ljus bak, kraftigt försämrad ljusstyrka.	X	X	
4.3. Stopplyktor					
4.3.1. Skick och funktion	Okulär inspektion och funktionstest.	a) Defekt ljuskälla (flera ljuskällor, vid LED-belysning är högst en tredjedel av lamporna ur funktion). Enkla ljuskällor, vid LED-belysning fungerar mindre än två tredjedelar av lamporna. Alla ljuskällor fungerar inte.	X	X	X

Föremål	Metod	Grunder för underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farlig
		b) Något defekt lins (påverkar inte ljuset som avges). Kraftigt defekt lins (påverkar ljuset som avges).	X	X	
		c) Lampa bristfälligt fastsatt. Mycket allvarlig risk för att den faller av.	X	X	
4.3.2. Av- och påslagning	Okulär inspektion och funktionstest eller kontroll med användning av elektroniskt fordonsgränssnitt.	a) Strömbrytaren fungerar inte enligt kraven ⁽¹⁾ . Fördröjning i funktionen. Fungerar inte.	X	X	X
		b) Manöverorganet fungerar bristfälligt.		X	
		c) Systemet anger ett fel via det elektroniska fordonsgränssnittet.		X	
		d) Nödbromsljuset fungerar inte eller fungerar inte korrekt.		X	
4.3.3. Överensstämmelse med kraven ⁽¹⁾	Okulär inspektion och funktionstest.	Lampan, det avgivna ljusets färg, position, ljusstyrka eller märkning överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ . Vitt ljus bakåt, kraftigt försämrad ljusstyrka.	X	X	
4.4. Körriktningsvisare och varningsljus					
4.4.1. Skick och funktion	Okulär inspektion och funktionstest.	a) Defekt ljuskälla (flera ljuskällor, vid LED-belysning är högst en tredjedel av lamporna ur funktion). Enkla ljuskällor, vid LED-belysning fungerar mindre än två tredjedelar av lamporna.	X	X	
		b) Något defekt lins (påverkar inte ljuset som avges). Kraftigt defekt lins (påverkar ljuset som avges).	X	X	
		c) Lampa bristfälligt fastsatt. Mycket allvarlig risk för att den faller av.	X	X	

Föremål	Metod	Grunder för underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farlig
4.4.2. Av- och påslagning	Okulär inspektion och funktionstest.	Strömbrytaren fungerar inte enligt kraven ⁽¹⁾ . Fungerar inte.	X	X	
4.4.3. Överensstämmelse med kraven ⁽¹⁾	Okulär inspektion och funktionstest.	Lampan, det avgivna ljusets färg, position, ljusstyrka eller märkning överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ .		X	
4.4.4. Blinkfrekvens	Okulär inspektion och funktionstest.	Blinkfrekvensen överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ (frekvensen avviker mer än 25 %).	X		
4.5. Dimljus fram och bak					
4.5.1. Skick och funktion	Okulär inspektion och funktionstest.	a) Defekt ljuskälla (flera ljuskällor, vid LED-belysning är högst en tredjedel av lamporna ur funktion). Enkla ljuskällor, vid LED-belysning fungerar mindre än två tredjedelar av lamporna.	X	X	
		b) Något defekt lins (påverkar inte ljuset som avges). Kraftigt defekt lins (påverkar ljuset som avges).	X	X	
		c) Lampa bristfälligt fastsatt. Mycket stor risk för att lampan faller av eller att mötande trafik bländas.	X	X	
4.5.2. Inställning (X) ⁽²⁾	Funktionstest och kontroll med hjälp av en anordning för strålkastarinställning.	Främre dimljusets horisontella inställning felaktig när ljusmönstret har en ljus-/mörkergräns (för låg ljus-/mörkergräns). Ljus/mörker-gränsen överstiger gränsen för halvljusstrålkastare.	X	X	
4.5.3. Av- och påslagning	Okulär inspektion och funktionstest.	Strömbrytaren fungerar inte enligt kraven ⁽¹⁾ . Fungerar inte.	X	X	
4.5.4. Överensstämmelse med kraven ⁽¹⁾	Okulär inspektion och funktionstest.	a) Lampan, det avgivna ljusets färg, position, ljusstyrka eller märkning överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ .		X	
		b) Systemet fungerar inte enligt kraven ⁽¹⁾ .		X	
Föremål	Metod	Grunder för underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farlig

4.6. Backljus

4.6.1. Skick och funktion	Okulär inspektion och funktionstest.	a) Defekt ljuskälla.	X		
		b) Defekt lins.	X		
		c) Lampa bristfälligt fastsatt. Mycket allvarlig risk för att den faller av.	X		X
4.6.2. Överensstämmelse med kraven ⁽¹⁾	Okulär inspektion och funktionstest.	a) Lampan, det avgivna ljusets färg, position, ljusstyrka eller märkning överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ .		X	
		b) Systemet fungerar inte enligt kraven ⁽¹⁾ .		X	
4.6.3. Av- och påslagning	Okulär inspektion och funktionstest.	Strömbrytaren fungerar inte enligt kraven ⁽¹⁾ . Backljus kan aktiveras utan att växeln ligger i backläge.	X		X
4.7. Belysning av bakre registreringsskylt					
4.7.1. Skick och funktion	Okulär inspektion och funktionstest.	a) Lampan ger direkt eller vitt ljus bakåt.	X		
		b) Defekt ljuskälla (flera ljuskällor). Defekt ljuskälla (enkla ljuskällor).	X		X
		c) Lampa bristfälligt fastsatt. Mycket allvarlig risk för att den faller av.	X		X
4.7.2. Överensstämmelse med kraven ⁽¹⁾	Okulär inspektion och funktionstest.	Systemet fungerar inte enligt kraven ⁽¹⁾ .	X		
4.8. Reflexanordningar, (reflekerande) konturmärkning och bakre skyltar					
4.8.1. Skick	Okulär inspektion.	a) Reflekerande utrustning defekt eller skadad. Reflektionen påverkad.	X		X
		b) Reflektorn bristfälligt fastsatt. Kan riskera att falla av.	X		X
4.8.2. Överensstämmelse med kraven ⁽¹⁾	Okulär inspektion.	Reflektorn, det reflekterade ljusets färg eller position överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ . Saknas eller reflekterar röd färg fram eller vit färg bak.	X		X

4.9. Varningslampor som är obligatoriska för belysningsutrustningen

Föremål	Metod	Grunder för underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farlig
4222114.9.1. Skick och funktion 4.9.1. Skick och funktion	Okulär inspektion och funktionstest.	Fungerar inte. Fungerar inte för helljus eller bakre dimljus.	X	X	
4.9.2. Överensstämmelse med kraven ⁽¹⁾	Okulär inspektion och funktionstest.	Överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ .	X		
4.10. Elanslutningar mellan dragfordon och släp- eller påhängsvagn	Okulär inspektion: om möjligt undersöks anslutningens elektriska kontinuitet.	a) Fasta komponenter är bristfälligt fastsatta. Lös sockel.	X	X	
		b) Skadad eller sliten isolering. Risk för kortslutning.	X	X	
		c) Elanslutningar i dragfordon eller släpvagn fungerar inte korrekt. Släpvnagens bromsbelysning fungerar inte.		X	X
4.11. Elkabelsystemet	Okulär inspektion när fordonet befinner sig ovanför en inspektionsgrop eller i en billyft, inklusive inuti motorutrymmet (vid behov).	a) Kabelsystemet är löst eller bristfälligt monterat. Lösa fästen, vidrör vassa kanter, risk för att anslutningar kopplas bort. Kablarna kan vidröra heta delar, roterande delar eller marken, anslutningar bortkopplade (delar som rör bromsning och styrning).	X	X	X
		b) Kablarna något slitna. Kablarna kraftigt slitna. Kablarna mycket slitna (delar som är väsentliga för bromsar och styrning)	X	X	X
		c) Skadad eller sliten isolering. Risk för kortslutning. Stor risk för brand eller gnistbildning.	X	X	X

Föremål	Metod	Grunder för underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farlig
4.12. Ej obligatoriska lampor och reflexanordningar (X) ⁽²⁾	Okulär inspektion och funktionstest.	a) Monterad lampa eller reflexanordning överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ . Avger/reflekterar rött ljus fram eller vitt ljus bak.	X		
		b) Lampans funktion överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ . Antalet strålkastare som används samtidigt överskrider tillåten ljusstyrka. Avger rött ljus fram eller vitt ljus bak.	X	X	
		c) Lampan/reflexanordningen bristfälligt fastsatt. Mycket allvarlig risk för att den faller av.	X	X	
4.13. Batteri(er)	Okulär inspektion.	a) Bristfälligt fastsatt. Ej korrekt fastsatt. Risk för kortslutning.	X	X	
		b) Läckage. Utsläpp av farliga ämnen.	X	X	
		c) Defekt omkopplare (om sådan krävs).		X	
		d) Defekta säkringar (om sådana krävs).		X	
		e) Otillräcklig ventilation (om sådan krävs).		X	

5. Axlar, hjul, däck och fjädring

5.1. Axlar

5.1.1. Axlar	Okulär inspektion när fordonet befinner sig ovanför en inspektionsgrop eller i en billyft. En kraftplatta	a) Axel brottskadad eller deformerad.			X
		b) Bristfällig montering i fordonet. Försämrade stabilitet, påverkad funktion: för stor rörelse i förhållande till fästen.		X	X

Föremål	Metod	Grunder för underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farlig
	kan användas och rekommenderas för fordon vars största massa överstiger 3,5 ton.	c) Farlig ändring ⁽³⁾ . Försämrade stabilitet, påverkad funktion, otillräckligt avstånd till andra fordonsdelar eller till marken.		X	X
5.1.2. Axeltappar	Okulär inspektion när fordonet befinner sig ovanför en inspektionsgrop eller i en billyft. En kraftplatta kan användas och rekommenderas för fordon vars största massa överstiger 3,5 ton. En vertikal kraft eller sidokraft anbringas på varje hjul och notera hur mycket axelbalken rör sig i förhållande till axeltappen.	a) Axeltapp brottskadad.			X
		b) Kraftigt slitage på spindelbult och/eller bussningar. Riskerar att falla av, försämrade riktningss stabilitet.		X	X
		c) För stor rörelse mellan axeltapp och axelbalk. Riskerar att falla av, försämrade riktningss stabilitet.		X	X
		d) Sprint till axeltapp sitter löst i axeln. Riskerar att falla av, försämrade riktningss stabilitet.		X	X
5.1.3. Hjullager	Okulär inspektion när fordonet befinner sig ovanför en inspektionsgrop eller i en billyft. En kraftplatta kan användas och rekommenderas för fordon vars största massa överstiger 3,5 ton. Gunga på hjulet eller anbringa en sidokraft på varje hjul och notera hur mycket hjulet rör sig i förhållande till axeltappen.	a) Stort glapp i hjullagret. Försämrade riktningss stabilitet, risk för demolering.		X	X
		b) Hjullagret sitter för hårt och kärvar. Risk för överhettning, risk för demolering.		X	X

5.2. Hjul och däck

Föremål	Metod	Grunder för underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farlig
5.2.1. Hjulhus	Okulär inspektion.	a) Hjulmuttrar eller hjulbultar saknas eller sitter löst. Fäste saknas eller sitter så löst att trafiksäkerheten mycket allvarligt äventyras.		X	X
		b) Hjulhuset är slitet eller skadat. Hjulhuset är slitet eller skadat på ett sätt som gör att hjulen inte sitter fast på ett säkert sätt.		X	X
5.2.2. Hjul	Okulär inspektion av båda sidorna på alla hjul när fordonet befinner sig ovanför en inspektionsgrop eller i en billyft.	a) Brottskada eller felaktig svetsning.			X
		b) Låsringar för däcken bristfälligt monterade. Risk för att hjulen faller av.		X	X
		c) Hjul deformerat eller slitet. Säkert fäste i hjulhuset påverkat, säker fastsättning av däck påverkad.		X	X
		d) Hjulens storlek, tekniska konstruktion, kompatibilitet eller typ överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ och påverkar trafiksäkerheten.		X	
5.2.3. Däck	Okulär inspektion av hela däckets antingen genom att rotera hjulet upplyft från marken med fordonet över en inspektionsgrop eller i en billyft eller genom att rulla fordonet fram och tillbaka	a) Däckets storlek, bärförmåga, typgodkännandemärke eller hastighetsklass överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ och påverkar trafiksäkerheten. Otillräcklig bärförmåga eller hastighetsklass för avsedd användning, däcken vidrör andra fasta fordonsdelar, vilket innebär risk vid körning.		X	X
		b) Olika storlek på däck på samma axel eller på dubbelmonterade hjul.		X	
		c) Olika konstruktion (radial/korsskikt) på däck på samma axel.		X	
		d) Allvarliga skador eller skårar på däck. Kord synlig eller skadad.		X	X
Föremål	Metod	Grunder för underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farlig
	över en inspektionsgrop.	e) Indikator för slitage av däckmönster synlig. Däckets mönsterdjup överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ .		X	X

		f) Däcket skaver mot andra delar (flexibla stänkskyddsanordningar). Däcken skaver mot andra delar (ej risk för körsäkerheten).	X	X	
		g) Mönsterskurna däck överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ . Skyddslager för kord påverkat.		X	X
		h) Övervakningssystemet för lufttrycket är felaktigt eller uppenbart otillräckligt däcktryck. Fungerar uppenbart inte.	X	X	
5.3. Fjädringssystem					
5.3.1. Fjädrar och krängningshämmare	Okulär inspektion när fordonet befinner sig ovanför en inspektionsgrop eller i en billyft. En kraftplatta kan användas och rekommenderas för fordon vars största massa överstiger 3,5 ton.	a) Bristfällig fästning av fjädrar på chassi eller axel. Synlig rörelse. Fästen mycket lösa.		X	X
		b) Fjäderdel skadad eller brottskadad. Huvudfjäder eller andra bladfjädrar mycket allvarligt påverkade.		X	X
		c) Fjäder saknas. Huvudfjäder eller andra bladfjädrar mycket allvarligt påverkade.		X	X
		d) Farlig ändring ⁽³⁾ . Otillräckligt avstånd till andra fordonsdelar, fjädersystem fungerar ej.		X	X
5.3.2. Stötdämpare	Okulär inspektion när fordonet befinner sig ovanför en inspektionsgrop	a) Bristfällig fästning av stötdämpare på chassi eller axel. Stötdämparen har lossnat från sitt fäste.	X	X	
<i>Föremål</i>	<i>Metod</i>	<i>Grunder för underkännande</i>	<i>Bedömning av brister</i>		
			<i>Mindre</i>	<i>Större</i>	<i>Farlig</i>
	eller i en billyft eller kontroll med hjälp av särskild utrustning om sådan finns.	b) Skadad stötdämpare som visar tecken på allvarligt läckage eller fel.		X	
5.3.2.1. Provning av dämpningens effektivitet (X) ⁽²⁾	Använd särskild utrustning och jämför skillnader mellan vänster och höger sida.	a) Väsentlig skillnad mellan höger och vänster sida.		X	
		b) Angivna minimivärden uppnås ej.		X	
5.3.3. Kardanrör,	Okulär inspektion när fordonet	a) Bristfällig fästning av komponent på chassi eller axel.		X	X

stödstag, främre och bakre bärarmar	befinner sig ovanför en inspektionsgrop eller i en billyft. En kraftplatta kan användas och rekommenderas för fordon vars största massa överstiger 3,5 ton.	Riskerar att falla av, försämrad riktningstabilitet.			
		b) Komponent skadad eller kraftigt korroderad. Komponenten brottskadad eller komponentens stabilitet påverkad.		X	X
		c) Farlig ändring ⁽³⁾ . Otillräckligt avstånd till andra fordonsdelar, systemet fungerar ej.		X	X
5.3.4. Kulleder	Okulär inspektion när fordonet befinner sig ovanför en inspektionsgrop eller i en billyft. En kraftplatta kan användas och rekommenderas för fordon vars största massa överstiger 3,5 ton.	a) Kraftigt slitage på spindelbult och/eller bussningar eller på kulle. Riskerar att falla av, försämrad riktningstabilitet.		X	X
		b) Dammskydd kraftigt förslitet. Dammskydd saknas eller är brottskadat.	X	X	
5.3.5. Luftfjädring	Okulär inspektion.	a) Systemet fungerar inte.			X
		b) Någon del skadad, ändrad eller försliten på ett sätt som påverkar systemets funktion negativt. Systemets funktion allvarligt påverkad.		X	X
		c) Förnimbart läckage på systemet.		X	

6. Chassi och kaross med tillbehör

Föremål	Metod	Grunder för underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farlig
6.1. Chassi eller kaross med tillbehör					
6.1.1. Allmänt skick	Okulär inspektion när fordonet befinner sig ovanför en inspektionsgrop eller i en billyft.	a) Sidobalk eller tvärbalk något brottskadad eller deformerad.		X	
		Sidobalk eller tvärbalk svårt brottskadad eller deformerad.			X
		b) Förstärkningsplattor eller fästanordningar bristfälligt fastsatta. Flertalet fästanordningar lösa. Svaga delar.		X	X
		c) Kraftig korrosion som påverkar styvheten. Svaga delar.		X	X
6.1.2. Avgasrör och ljuddämpare	Okulär inspektion när fordonet befinner sig ovanför en inspektionsgrop eller i en billyft.	a) Avgassystemet otätt eller bristfälligt fastsatt.		X	
		b) Rökgaser kommer in i förarhytten eller i passagerarutrymmet. Risk för passagerares hälsa.		X	X
6.1.3. Bränsletank och bränsleledningar (inklusive för uppvärmning)	Okulär inspektion när fordonet befinner sig ovanför en inspektionsgrop eller i en billyft, kontroll med hjälp av anordningar för detektering av läckage vid LPG-/CNG-system.	a) Bristfälliga tankar och ledningar som medför särskild brandfara.			X
		b) Läckage av bränsle, tanklocket saknas eller är bristfälligt. Brandfara, omfattande utsläpp av farliga ämnen.		X	X
		c) Skavda ledningar. Skadade ledningar.	X	X	
		d) Avstängningskran för bränsle (om sådan krävs) fungerar inte som den ska.		X	
		e) Brandfara på grund av - bränsleläckage, - otillräckligt avskärmat bränsletank eller otillräckligt avskärmat avgassystem, - motorutrymmets skick.			X
		f) System för LPG/CNG eller vätgas överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ ,			X

	någon del av systemet defekt.			
--	-------------------------------	--	--	--

Föremål	Metod	Grunder för underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farlig
6.1.4. Stötfångare, sidoskydd och underkörningsskydd	Okulär inspektion.	a) Lösa delar eller skador som sannolikt kan orsaka personsador vid beröring. Delar riskerar att falla av, kraftigt nedsatt funktion.		X	X
		b) Anordningen överensstämmer uppenbart inte med kraven ⁽¹⁾ .		X	
6.1.5. Reservhjulshållare (om sådan är monterad)	Okulär inspektion.	a) Hållaren ej i lämpligt skick.	X		
		b) Hållaren är brottskadad eller bristfälligt fastsatt.		X	
		c) Reservhjul inte ordentligt fastsatt i hållaren. Mycket allvarlig risk för att den faller av.		X	X
6.1.6. Kopplingsmekanismer och bogserutrustning	Okulär inspektion med avseende på slitage och korrekt manövrering, med särskild uppmärksamhet på monterade säkerhetsanordningar och/eller kontroll med användning av mätinstrument.	a) Komponent skadad, defekt eller sprucken (om den inte används). Komponent skadad, defekt eller sprucken (om den används).		X	X
		b) Stort slitage på komponent. Under gränsen för slitage.		X	X
		c) Bristfällig fastsättning. Löst fäste, mycket stor risk för att komponenten faller av.		X	X
		d) Någon säkerhetsanordning saknas eller fungerar inte korrekt.		X	
		e) Kopplingsindikator fungerar inte.		X	
		f) Skydd registreringsskylt eller lampa (då den inte används). Registreringsskylt oläslig (då den inte används).	X		X
		g) Farlig ändring ⁽³⁾ (icke-väsentliga delar). Farlig ändring ⁽³⁾ (väsentliga delar).		X	X
		h) För svag koppling.		X	

Föremål	Metod	Grunder för underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farlig
6.1.7. Transmission	Okulär inspektion.	a) Fästsruvar saknas eller sitter löst. Fästsruvar saknas eller sitter löst i en sådan omfattning att det föreligger en allvarlig trafikfara.		X	X
		b) Stort slitage på kraftöverföringsaxelns lager. Mycket stor risk att enheten lossnar eller spricker.		X	X
		c) Kraftigt slitage på kardanknutar eller transmissionskedjor/-remmar. Mycket stor risk att enheten lossnar eller spricker.		X	X
		d) Slitage på elastiska kopplingar. Mycket stor risk att enheten lossnar eller spricker.		X	X
		e) Axel skadad eller böjd.		X	
		f) Lagerhus är brottskadat eller bristfälligt fastsatt. Mycket stor risk att enheten lossnar eller spricker.		X	X
		g) Dammskydd saknas eller är skadat. Dammskydd saknas eller är brottskadat.	X	X	
		h) Olaglig förändring av kraftöverföringen.		X	
6.1.8. Motorfästen	Okulär inspektion, inte nödvändigtvis med hjälp av inspektionsgrop eller billyft.	Slitna och uppenbart svårt skadade fästen. Lösa eller brottskadade fästen.		X	X
6.1.9 Motorprestanda (X) ⁽²⁾	Okulär inspektion och/eller kontroll med användning av elektroniskt fordonsgränssnitt.	a) Ändring av styrenheten som påverkar säkerheten och/eller miljön.		X	
		b) Ändring av motorn som påverkar säkerheten och/eller miljön.			X
6.2. Hytt och karosseri					
6.2.1. Skick	Okulär inspektion.	a) Lös eller skadad panel eller annan del som sannolikt kan orsaka personskador. Kan riskera att falla av.		X	X

		b)	Karosstolpe bristfälligt fastsatt. Försämrad stabilitet.		X		X
		c)	Avgasrök kan komma in. Risk för passagerares hälsa.		X		X
		d)	Farlig ändring ⁽³⁾ . Otillräckligt avstånd mellan roterande och rörliga delar och vägen.		X		X
6.2.2. Fäste	Okulär inspektion med hjälp av inspektionsgrop eller billyft.	a)	Kaross eller hytt bristfälligt fastsatt. Påverkad stabilitet.		X		X
		b)	Hytt/kaross uppenbarligen inte placerad rakt på chassiet.		X		
		c)	Fästningen av hytt/kaross vid chassi eller tvärbalkar bristfällig eller saknas, om symmetriska. Fästningen av hytt/kaross vid chassi eller tvärbalkar bristfällig eller saknas i sådan omfattning att mycket allvarlig trafikfara föreligger.		X		X
		d)	Kraftig korrosion vid fästpunkter på karosser i ett stycke. Försämrad stabilitet.		X		X

Föremål	Metod	Grunder för underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farlig
6.2.3. Dörrar och dörrlås	Okulär inspektion.	a) Dörr öppnas eller stängs inte ordentligt.		X	
		b) Dörr kan sannolikt öppnas av misstag eller hålls inte stängd (skjutdörrar). Dörr kan sannolikt öppnas av misstag eller hålls inte stängd (svängdörrar).		X	X
		c) Dörr, gångjärn, lås eller stolpe är sliten. Dörr, gångjärn, lås eller stolpe saknas eller sitter löst.	X	X	
6.2.4. Golv	Okulär inspektion med hjälp av inspektionsgrop eller billyft.	Golvet bräckligt eller kraftigt förslitet. Bristfällig stabilitet.		X	X
6.2.5. Förarsäte	Okulär inspektion.	a) Säte med bristfällig konstruktion. Löst säte.		X	X
		b) Justeringsmekanismen fungerar bristfälligt. Säte som rör sig eller där ryggstödet inte går att låsa fast.		X	X
6.2.6. Övriga säten	Okulär inspektion.	a) Säten defekta eller bristfälligt fastsatta (icke-väsentliga delar). Säten defekta eller bristfälligt fastsatta (väsentliga delar).	X	X	
		b) Säten inte monterade enligt kraven ⁽¹⁾ . Maximalt antal säten överskridet, placeringen överensstämmer ej med godkännande.	X	X	

Föremål	Metod	Grunder för underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farlig
6.2.7. Manöverorgan	Okulär inspektion och funktionstest.	Något reglage som är nödvändigt för säker manövrering av fordonet fungerar bristfälligt. Bristfällig säkerhet vid drift.		X	X

6.2.8. Fotsteg till hytt	Okulär inspektion.	a) Fotsteg eller stegpinne bristfälligt fastsatt. Bristfällig stabilitet.	X		
		b) Fotsteg eller stegpinne är i ett skick som sannolikt kan orsaka personskador.		X	
6.2.9. Övrig utvändig och invändig inredning och utrustning.	Okulär inspektion.	a) Bristfällig fästanordning för övrig inredning eller utrustning.		X	
		b) Övrig inredning eller utrustning överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ . Monterade delar kan orsaka personskador, säker manövrering påverkas.	X	X	
		c) Hydraulisk utrustning otät. Omfattande utsläpp av farliga ämnen.	X	X	
6.2.10. Stänkskärmar och stänkskydd	Okulär inspektion.	a) Saknas, sitter löst eller är kraftigt korroderade. Kan orsaka personskador och kan falla av.	X	X	
		b) Otillräckligt avstånd till hjul (stänkskydd). Otillräckligt avstånd till hjul (stänkskärmar).	X	X	
		c) Överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ . Slitbana täcks inte ordentligt.	X	X	

7. Övrig utrustning

7.1. Säkerhetsbälten/spännen och skyddssystem

7.1.1. Säker monterering av säkerhetsbälten/spännen	Okulär inspektion.	a) Fästpunkt kraftigt försliten. Påverkad stabilitet.		X	X
		b) Fästpunkten sitter löst.		X	
7.1.2. Skick på säkerhetsbälten/spännen.	Okulär inspektion och funktionstest.	a) Obligatoriskt säkerhetsbälte saknas eller är inte monterat.		X	
		b) Skadat säkerhetsbälte. Jack eller tecken på översträckt bälte.	X	X	
		c) Säkerhetsbältet överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ .		X	
		d) Säkerhetsbältets spänne skadat eller fungerar inte korrekt.		X	
		e) Upprullningsdon för säkerhetsbältet skadat eller fungerar inte korrekt.		X	
7.1.3. Avlastare för säkerhetsbälten	Okulär inspektion och/eller kontroll med användning av elektroniskt fordonsgränssnitt.	a) Avlastare saknas uppenbarligen eller är inte lämplig för fordonet.		X	
		b) Systemet anger ett fel via det elektroniska fordonsgränssnittet.			X
7.1.4. Bältessträckare	Okulär inspektion och/eller kontroll med användning av elektroniskt fordonsgränssnitt.	a) Bältessträckare saknas uppenbarligen eller är inte lämplig för fordonet.		X	
		b) Systemet anger ett fel via det elektroniska fordonsgränssnittet.			X

7.1.5. Krockkudde	Okulär inspektion och/eller kontroll med användning av elektroniskt fordonsgränssnitt.	a) Krockkuddar saknas uppenbarligen eller är olämpliga för fordonet.		X	
		b) Systemet anger ett fel via det elektroniska fordonsgränssnittet.			X
		c) Krockkudden fungerar uppenbarligen inte.		X	

Föremål	Metod	Grunder för underkännande	Bedömning av brister			
				Mindre	Större	Farlig
7.1.6. SRS-system	Okulär inspektion av varningslampan och/eller kontroll med användning av elektroniskt fordonsgränssnitt.	a) Varningslampan för SRS anger fel på systemet. b) Systemet anger ett fel via det elektroniska fordonsgränssnittet.		X		X
7.2. Brandsläckare (X) ⁽²⁾	Okulär inspektion.	a) Saknas. b) Överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ . Om sådan krävs (t.ex. i taxibilar, bussar etc.)		X		
7.3. Lås och stöldskydd	Okulär inspektion och funktionstest.	a) Anordningen förhindrar inte att fordonet körs.	X			
		b) Defekt. Oavsiktligt låst eller blockerat.		X		X
7.4. Varningstriangel (om sådan krävs) (X) ⁽²⁾	Okulär inspektion.	a) Saknas eller är ofullständig.	X			
		b) Överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ .	X			
7.5. Förstahjälpen-låda (om sådan krävs) (X) ⁽²⁾	Okulär inspektion.	Saknas, ofullständig eller överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ .	X			
7.6. Hjulklarar (om sådana krävs) (X) ⁽²⁾	Okulär inspektion.	Saknas eller i bristfälligt skick, otillräcklig stabilitet eller dimension.		X		
7.7. Ljudsignalanordning	Okulär inspektion och funktionstest.	a) Fungerar inte korrekt. Fungerar inte.	X		X	
		b) Manöveranordning bristfälligt fastsatt.	X			
		c) Överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ . Ljudet kan förväxlas med varningssirener.	X		X	
7.8. Hastighetsmätare	Okulär inspektion eller funktionstest på väg eller med hjälp av elektronisk utrustning.	a) Ej monterad i enlighet med kraven ⁽¹⁾ . Saknas (om sådan krävs).	X		X	
		b) Fungerar bristfälligt. Fungerar inte.	X		X	
		c) Belysningen fungerar inte tillfredsställande. Belysningen tänds inte.	X		X	

Föremål	Metod	Grunder för underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farlig
7.9. Färdskrivare (om sådan är monterad/krävs)	Okulär inspektion.	a) Ej monterad i enlighet med kraven ⁽¹⁾ .		X	
		b) Fungerar inte.		X	
		c) Tätningar är defekta eller saknas.		X	
		d) Installationsskylt saknas, är oläslig eller inaktuell.		X	
		e) Uppenbar manipulation.		X	
		f) Däckens storlek överensstämmer inte med kalibreringsparametrarna.		X	
7.10. Hastighetsbegränsande anordning (om sådan krävs/installerats)	Okulär inspektion och funktionstest om utrustning finns.	a) Ej monterad i enlighet med kraven ⁽¹⁾ .		X	
		b) Fungerar uppenbarligen inte.		X	
		c) Hastigheten felaktigt inställd (om den kontrollerats).		X	
		d) Tätningar är defekta eller saknas.		X	
		e) Skylt saknas eller är oläslig.		X	
		f) Däckens storlek överensstämmer inte med kalibreringsparametrarna.		X	
7.11. Vägmatrare, om sådan finns (X) ⁽²⁾	Okulär inspektion och/eller kontroll med användning av elektroniskt fordonsgränssnitt.	a) Uppenbart manipulerad (bedrägeri) för att minska den registrerade körsträckan eller visa felaktig registrerad körsträcka.		X	
		b) Fungerar uppenbarligen inte.		X	

Föremål	Metod	Grunder för underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farlig
7.12. Antisladdsystem (ESC) om sådant finns/krävs.	Okulär inspektion och/eller kontroll med användning av elektroniskt fordonsgränssnitt.	a) Hastighetssensorer på hjulen saknas eller är skadade.		X	
		b) Ledningar skadade.		X	
		c) Andra delar saknas eller är skadade.		X	

	d) Omkopplare skadad eller fungerar inte korrekt.		X	
	e) Varningslampan för ESC anger fel på systemet.		X	
	f) Systemet anger ett fel via det elektroniska fordonsgränssnittet.		X	

8.Ytterligare provningar för fordon i kategori M₂ och M₃ som används för persontransport

8.1. Dörrar

8.1.1. In- och utgångar	Okulär inspektion och funktionstest.	a) Defekt manövrering.		X	
		b) Dåligt skick. Kan orsaka personsador.	X	X	
		c) Defekta nödkontroller.		X	
		d) Fjärrkontroll av dörrar eller varningsanordningar defekta.		X	
		e) Överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ . Dörrarnas bredd otillräcklig.	X	X	
8.1.2. Nödutgångar	Okulär inspektion och funktionstest (vid behov).	a) Defekt manövrering.		X	
		b) Nödutgångsskyltar oläsliga. Nödutgångsskyltar saknas.	X	X	

Föremål	Metod	Grunder för underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farlig
		c) Hammare för att krossa glas saknas.	X		
		d) Överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ . Otillräcklig bredd eller blockerade.	X	X	
8.2. Avimnings- och avfrostningssystem (X) ⁽²⁾	Okulär inspektion och funktionstest.	a) Fungerar inte korrekt. Påverkar säker drift av fordonet.	X	X	
		b) Utsläpp av giftiga gaser eller avgaser i förar- eller passagerarutrymmet. Risk för passagerares hälsa.		X	X
		c) Defekt avimning (om sådan är obligatorisk).		X	
8.3. Ventilations- och värmesystem (X) ⁽²⁾	Okulär inspektion och funktionstest.	a) Defekt manövrering. Risk för passagerares hälsa.	X	X	
		b) Utsläpp av giftiga gaser eller avgaser i förar- eller passagerarutrymmet. Risk för passagerares hälsa.		X	X
8.4. Säten					
8.4.1. Passagerarsäten (också säten för personal)	Okulär inspektion.	Fällbara säten (om sådana är tillåtna) fälls inte upp automatiskt. Blockerar nödutgång.	X	X	
8.4.2. Förarsäte (ytterligare krav)	Okulär inspektion.	a) Defekta specialutrustning som bländskydd. Försämrat siktfält.	X	X	
		b) Skyddsanordningar för föraren bristfälligt fastsatta eller överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ . Kan orsaka personskador.	X	X	

Föremål	Metod	Grunder för underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farlig
8.5. Inre belysning och destinationsanordningar (X) ⁽²⁾	Okulär inspektion och funktionstest.	Anordningen defekt eller överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ . Fungerar inte.	X	X	
8.6. Gångar, ståplatser	Okulär inspektion.	a) Bristfälligt fastsatt golv. Påverkad stabilitet.		X	X
		b) Defekta ledstänger eller handtag. Bristfälligt fastsatt eller oanvändbart.	X	X	
		c) Överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ . Otillräcklig bredd eller otillräckligt utrymme.	X	X	
8.7. Trappor och fotsteg	Okulär inspektion och funktionstest (vid behov).	a) I dåligt skick. Skadade. Påverkad stabilitet.	X	X	X
		b) Indragbara fotsteg fungerar inte korrekt.		X	
		c) Överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ . Otillräcklig bredd eller för höga.	X	X	
8.8. System för passagerarkommunikation (X) ⁽²⁾	Okulär inspektion och funktionstest.	Defekt system. Fungerar inte.	X	X	
8.9. Meddelanden (X) ⁽²⁾	Okulär inspektion.	a) Meddelanden saknas, är felaktiga eller oläsliga.	X		
		b) Överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ . Felaktig information.	X	X	
8.10. Krav gällande transport av barn (X) ⁽²⁾					
8.10.1. Dörrar	Okulär inspektion.	Dörrskydd överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ för den här typen av transport.		X	
8.10.2. Signalerings- och specialutrustning	Okulär inspektion.	Signalerings- och specialutrustning saknas eller överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ .	X		
8.11. Krav gällande transport av personer med nedsatt rörlighet (X) ⁽²⁾					
Föremål	Metod	Grunder för underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farlig
8.11.1. Dörrar, ramper och lyftanordningar	Okulär inspektion och funktionstest.	a) Defekt manövrering. Bristfällig säkerhet vid drift.	X	X	
		b) Dåligt skick. Påverkad stabilitet, risk för personskada.	X	X	

		c) Defekta manöverorgan. Bristfällig säkerhet vid drift.	X	X	
		d) Defekta varningsanordningar. Fungerar inte.	X	X	
		e) Överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ .		X	
8.11.2. Fastsättningssystem för rullstolar	Okulär inspektion och funktionstest vid behov.	a) Defekt manövrering. Bristfällig säkerhet vid drift.	X	X	
		b) I dåligt skick. Påverkad stabilitet, risk för personskada.	X	X	
		c) Defekta manöverorgan. Bristfällig säkerhet vid drift.	X	X	
		d) Överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ .		X	
8.11.3. Signalerings- och specialutrustning	Okulär inspektion.	Signalerings- och specialutrustning saknas eller överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ .		X	
8.12. Övrig specialutrustning (X) ⁽²⁾					
8.12.1. Utrymme för livsmedelsberedning	Okulär inspektion.	a) Överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ .		X	
		b) Utrymmet är skadat i sådan omfattning att det skulle vara farligt att använda det.		X	
8.12.2. Hygienutrymmen	Okulär inspektion.	Överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ . Kan orsaka personskador.	X	X	
8.12.3. Övriga anordningar (t.ex. audiovisuella system)	Okulär inspektion.	Överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ . Påverkar säker drift av fordonet.	X	X	

Anmärkningar:

- ⁽¹⁾ "Kraven" definieras i de typgodkännandekrav som gällde den dag då fordonet godkändes eller registrerades eller togs i bruk för första gången samt i de skyldigheter som gäller efterjustering eller i den nationella lagstiftningen i registreringslandet. Grunder för underkännande tillämpas först när överensstämmelsen med kraven har kontrollerats.
- ⁽²⁾ (X) gäller sådant som hänför sig till fordonets skick och dess lämplighet för vägtrafik, men som inte anses väsentligt i körduklighetsprovet.
- ⁽³⁾ En farlig ändring avser en förändring som försämrar fordonets trafiksäkerhet eller som medför oproportionerlig miljöölaglighet.

2 juli
2019

Överenskommelse

**om antagande av enhetliga villkor för periodisk besiktning av
hjulförsedda fordon samt om ömsesidigt erkännande av sådana
besiktningar**

(Ingången i Wien den 13 november 1997)

Tillägg 3 - norm 3

Träder i kraft: 10 juni 2019

**Periodiska besiktningar av motorfordon som använder komprimerad
naturgas (CNG), flytgas (LPG) och/eller flytande naturgas (LNG) som
bränsle**

Sekretariatet har utarbetat detta dokument för informationssyften.
Följande text är autentisk och juridiskt bindande: ECE/TRANS/WP.29/2018/70.



FÖRENTA NATIONERNA

Norm 3

om enhetliga krav på periodiska besiktningar av kördugligheten hos motorfordon som använder komprimerad naturgas (CNG), flytgas (LPG) och/eller flytande naturgas (LNG) som bränsle

Innehåll

Sida

1.	Tillämpningsområde	3
2.	Definitioner	3
3.	Besiktningstider	4
4.	Besiktning	4
5.	Inspektionskrav	4
6.	Granskningsmetoder	4
7.	Huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister	4
8.	Namn och adresser	5

Bilaga

1	Minimikrav för kontroller	6
---	------------------------------------	---

1. Tillämpningsområde

- 1.1. Punkter som ska kontrolleras med stöd av artikel 1 i överenskommelsen om antagande av enhetliga villkor för periodisk besiktning av hjulförsedda fordon samt om ömsesidigt erkännande av sådana besiktningar har samband med säkerhetskrav gällande motorfordon som använder komprimerad naturgas (CNG), flytgas (LPG) och/eller flytande naturgas (LNG) som bränsle.
- 1.2. Hjulförsedda fordon enligt punkt 2.4 som används i internationell trafik ska uppfylla de krav som anges nedan om de är utrustad med LPG-, LNG- eller CNG-motor enligt FN-föreskrifterna nr 67, 110, 115 eller 143.
- 1.3. De avtalsslutande parterna kan besluta att tillämpa kravet i punkt 1.2 ovan även på fordon som används i inrikes trafik.

2. Definitioner

I denna norm

- 2.1. ”*Överenskommelse*” avser den i Wien år 1997 ingångna överenskommelsen om antagande av enhetliga villkor för periodisk besiktning av hjulförsedda fordon samt om ömsesidigt erkännande av sådana besiktningar.
- 2.2. ”*Internationellt besiktningssintyg*” avser ett intyg över den första registreringen efter tillverkningen och över periodiska besiktningar av hjulförsedda fordon enligt bestämmelserna i artikel 1 och bilaga 2 i överenskommelsen (se punkt 2.1 ovan).
- 2.3. ”*Periodisk besiktning*” avser ett enhetligt och regelbundet återkommande administrativt förfarande där de provningscentrum som ansvarar för genomförandet av besiktningssproven, efter att ha genomfört de nödvändiga kontrollerna, intygar att det hjulförsedda fordon som lämnats in för besiktning uppfyller kraven i denna norm.
- 2.4. ”*Hjulförsett fordon*” avser fordon som används i internationell trafik och som hör till kategorierna M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ och N₃ såsom de definieras i den konsoliderade resolutionen om fordonskonstruktion (RE.3) (TRANS/WP.29/78/Rev.6, i dess ändrade lydelse).
- 2.5. ”*Intyg*” avser ett bevis på att de krav som fastställs i bilagan till denna norm uppfylls som har erhållits genom provningar och kontroller med hjälp av befintliga metoder och anordningar och utan att använda verktyg för att montera isär eller lossa någon del av fordonet.
- 2.6. ”*Genèveöverenskommelsen från 1958*” avser den överenskommelse som ingicks i Genève den 20 mars 1958 och ändrades den 16 oktober 1995 om antagande av enhetliga tekniska föreskrifter för hjulförsedda fordon och för utrustning och delar som kan monteras eller användas på hjulförsett fordon samt om villkoren för ömsesidigt erkännande av typgodkännande utfärdade på grundval av dessa föreskrifter.
- 2.7. ”*Reglemente*” avser ett reglemente som bifogats Genèveöverenskommelsen från 1958.

- 2.8. ”*Olämplig reparation eller ändring*” avser en reparation eller ändring som försämrar fordonets trafiksäkerhet.

Besiktningstidsperioder

<i>Fordonskategorier</i>	<i>Maximal besiktningstidsintervall</i>
Motorfordon som används för persontransport: M ₁ , bortsett från taxibilar och ambulanser Godstransportfordon: N ₁	Fyra år efter den första registreringen och ibruktageand och därefter vartannat år
[Taxibilar och ambulanser] Motorfordon som används för persontransport: M ₂ (över 3 500 kg) och M ₃ Godstransportfordon: N ₂ och N ₃	Ett år efter den första registreringen (eller efter den första ibruktagningsdagen, om fordonet inte behöver registreras) och därefter årligen

Besiktning

Fordon som omfattas av dessa bestämmelser ska genomgå periodisk besiktning i enlighet med bilaga 1 nedan och den besiktning som anges i normerna 1 och 2 i bilagan till 1997 års avtal.

Efter verifiering ska det internationella besiktningstidsintyget bekräfta att åtminstone bestämmelserna i denna bilaga är uppfyllda.

Kontrollkrav

Kontrollen ska omfatta åtminstone de föremål som anges nedan, om de har monterats i fordonet.

Granskningsmetoder

Metoden som anges i bilagan är ett minimikrav. Om okulär inspektion anges som granskningsmetod, innebär det att utöver den okulära inspektionen kan inspektören känna på föremålen, bedöma ljud osv.

Huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister

I bilagan ges också rekommendationer om de huvudsakliga grunderna för underkännande och bedömning av brister. De tre grunderna för bedömning av brister definieras på följande sätt.

7.1. ”*Mindre brister*” (MiD) är tekniska brister som inte i väsentlig grad påverkar fordonets säkerhet samt andra mindre brister vad gäller överensstämmelsen. Fordonet behöver inte kontrolleras på nytt, eftersom det rimligen kan antas att de brister som upptäcks åtgärdas utan dröjsmål.

7.2. ”*Större brister*” (MaD) är brister som kan påverka fordonets säkerhet och/eller orsaka fara för andra trafikanter samt andra större brister vad gäller överensstämelsen. Det är inte tillåtet att använda fordonet i vägtrafik utan att åtgärda observerade brister, men fordonet får däremot köras till en verkstad och därefter till en särskilt angiven plats där åtgärderna kontrolleras.

7.3. ”*Farliga brister*” (DD) är brister som direkt och omedelbart äventyrar trafiksäkerheten så att fordonet under inga omständigheter bör användas på väg.

7.4. Ett fordon med brister i fler än en grupp ska klassificeras enligt den allvarligaste bristen. Ett fordon med flera brister i samma grupp kan klassificeras i följande allvarligare grupp om den sammanlagda effekten av bristerna gör fordonet farligare.

Namn och adresser

De avtalsslutande stater som tillämpar denna norm ska till Förenta nationernas sekretariat meddela basuppgifter om de administrativa myndigheter som ansvarar för övervakningen av besiktningsprov och utfärdandet av internationella besiktningsintyg.

Bilaga 1:

Minimikrav för kontroller

Anordning	Metod:	Huvudsakliga grunder för underkännande	Bedömning av brister		
			MiD	MaD	DD
1. Lagstadgade krav på gasaggregat	Okulär inspektion och kontroll av relevanta dokument	Aggregatet godkänns inte i enlighet med FN-föreskrift nr 67, 110, 115 eller 143 eller motsvarande		X	
2.1. Bränsleregulator, om installerad	Okulär inspektion och funktionstest	a) Går inte att använda b) Ingen tydlig märkning, kan vilseleda föraren i fråga om vilket bränsle som används		X X	
2.2. Ventilationskåpa, inklusive ventilationsrör	Okulär inspektion vid behov när fordonet befinner sig ovanför en inspektionsgrop eller i en billyft	a) Otillförlitligt eller bristfälligt monterad b) Otillförlitligt eller bristfälligt monterad, varvid det finns omedelbar risk för att den lossnar, för gasläckage eller brand c) Delar saknas eller är skadade, rostiga eller överensstämmer inte med kraven d) Delar saknas eller är skadade, rostiga eller överensstämmer inte med kraven, varvid det finns omedelbar risk för att de lossnar, för gasläckage eller brand e) Tilltäppta ventilationsrör		X X	 X X X
2.3. Tankens nivåvisare	Okulär inspektion	a) Gränsen för 80 procent av tankens volym kan inte avläsas (endast LPG)		X	
2.4. Övriga delar av inmatningssystemet för gas: ventiler, rör, injektorer	Okulär inspektion när fordonet befinner sig ovanför en inspektionsgrop eller i en billyft, inklusive inuti motorutrymmet och i passagerar- och bagageutrymmena vid behov	a) Otillförlitligt eller bristfälligt monterad b) Otillförlitligt eller bristfälligt monterad, varvid det finns omedelbar risk för att de lossnar, för gasläckage eller brand c) Delar saknas eller är skadade, rostiga eller överensstämmer inte med kraven d) Delar saknas eller är skadade, rostiga eller överensstämmer inte med kraven, varvid det finns omedelbar risk för att de lossnar, för gasläckage eller brand e) Avgasventiler med tilltäppta öppningar f) Rör som går genom karosseriväggar har inte skyddats på rätt sätt		X X X X	 X X X

2.5. Elektronisk styrenhet	Okulär inspektion	a) Funktionsstörning i varningsanordning b) Varningsanordning indikerar en funktionsstörning i systemet			X X
<i>Anordning</i>	<i>Metod:</i>	<i>Huvudsakliga grunder för underkännande</i>	<i>Bedömning av brister</i>		
			MiD	MaD	DD
2.6. Läckage	Inspektion när fordonet befinner sig ovanför en inspektionsgrop eller i en billyft, inklusive inuti motorutrymmet och i passagerar- och bagageutrymmena vid behov. Användning av läckagedetektorer både när motorn drivs med gas och när motorn är avstängd.	Förekomst av gas			X
3. Märkning	Okulär inspektion	a) Märkningar och informationsskylt eller märkningar på en del uppfyller inte kraven		X	

ECE/RCTE/CONF/4/Add.4

2 juli
2019

Överenskommelse

**om antagande av enhetliga villkor för periodisk besiktning av
hjulförsedda fordon samt om ömsesidigt erkännande av sådana
besiktningar**

(Ingången i Wien den 13 november 1997)

Tillägg 4 - norm 4

Träder i kraft: 10 juni 2019

**Enhetliga krav på periodiska besiktningar av kördugligheten
hos motorfordon som är utrustade med ett eller flera elektriska
eller hybridframdrivningssystem**

Sekretariatet har utarbetat detta dokument för informationssyften.
Följande text är autentisk och juridiskt bindande: ECE/TRANS/WP.29/2017/135.



FÖRENTA NATIONERNA

Norm 4

om enhetliga krav på periodiska besiktningar av kördugligheten hos motorfordon som är utrustade med ett eller flera elektriska eller hybridframdrivningssystem

Innehåll

	<i>Sida</i>
1. Tillämpningsområde	
..... 3	
2. Definitioner	
..... 3	
3. Besiktningstider	
..... 4	
4. Besiktning	
..... 4	
5. Inspektionskrav	
..... 4	
6. Granskningsmetoder	
..... 4	
7. Huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister	4
8. Namn och adresser	
5	
 Bilaga	
1 Minimikrav för kontroller	6

1. Tillämpningsområde

- 1.1. Punkter som ska kontrolleras med stöd av artikel 1 i överenskommelsen om antagande av enhetliga villkor för periodisk besiktning av hjulförsedda fordon samt om ömsesidigt erkännande av sådana besiktningar har samband med säkerhetskrav gällande hybrid- och elfordon.
- 1.2. Hjulförsedda fordon enligt punkt 2.4 som används i internationell trafik ska uppfylla de krav som anges nedan om de anses som el- eller hybridfordon enligt FN-föreskrift nr 100.
- 1.3. De avtalsslutande parterna kan besluta att tillämpa kravet i punkt 1.2 ovan även på fordon som används i inrikes trafik.

2. Definitioner

I denna norm

- 2.1. ”*Överenskommelse*” avser den i Wien år 1997 ingångna överenskommelsen om antagande av enhetliga villkor för periodisk besiktning av hjulförsedda fordon samt om ömsesidigt erkännande av sådana besiktningar.
- 2.2. ”*Internationellt besiktningssintyg*” avser ett intyg över den första registreringen efter tillverkningen och över periodiska besiktningar av hjulförsedda fordon enligt bestämmelserna i artikel 1 och bilaga 2 i överenskommelsen (se punkt 2.1 ovan).
- 2.3. *Periodisk besiktning* avser ett enhetligt och regelbundet återkommande administrativt förfarande där de provningscentrum som ansvarar för genomförandet av besiktningssproven, efter att ha genomfört de nödvändiga kontrollerna, intygar att det hjulförsedda fordon som lämnats in för besiktning uppfyller kraven i denna norm.
- 2.4. ”*Hjulförsett fordon*” avser fordon som används i internationell trafik och som hör till kategorierna M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ och N₃ såsom de definieras i den konsoliderade resolutionen om fordonskonstruktion (RE.3) (TRANS/WP.29/78/Rev.6, i dess ändrade lydelse) och vars största tillåtna massa överstiger 3 500 kg, förutom fordon som används för passagerartrafik och i vilka det finns högst åtta sittplatser utöver förarplatsen.
- 2.5. ”*Intyg*” avser ett bevis på att de krav som fastställs i bilagan till denna norm uppfylls som har erhållits genom provningar och kontroller med hjälp av befintliga metoder och anordningar och utan att använda verktyg för att montera isär eller lossa någon del av fordonet.
- 2.6. ”*Genèveöverenskommelsen från 1958*” avser den överenskommelse som ingicks i Genève den 20 mars 1958 och ändrades den 16 oktober 1995 om antagande av enhetliga tekniska föreskrifter för hjulförsedda fordon och för utrustning och delar som kan monteras eller användas på hjulförsett fordon samt om villkoren för ömsesidigt erkännande av typgodkännande utfärdade på grundval av dessa föreskrifter.
- 2.7. ”*Reglemente*” avser ett reglemente som bifogats Genèveöverenskommelsen från 1958.

- 2.8. "Olämplig reparation eller ändring" avser en reparation eller ändring som försämrar fordonets trafiksäkerhet.
- 2.9. "Hybrid- och elfordon" enligt tillämpningsområdet för regel nr 100.
- 2.10. "Lagringssystem för överskottsenergi (RESS)" avser ett uppladdningsbart energilagringssystem som producerar elenergi för elektriska framdrivningssystem.
RESS kan innehålla ett eller flera delsystem och nödvändiga hjälpsystem för fysiskt stöd, värmereglering och elektronisk styrning samt skyddskåpor.

Besiktningstider

<i>Fordonskategorier</i>	<i>Maximalt besiktningstidintervall</i>
Motorfordon som används för persontransport: M ₁ , bortsett från taxibilar och ambulanser Godstransportfordon: N ₁	Fyra år efter den första registreringen och ibruktagningsdagen och därefter vartannat år
Motorfordon som används för persontransport: M ₂ (över 3 500 kg) och M ₃ Godstransportfordon: N ₂ och N ₃	Ett år efter den första registreringen (eller efter den första ibruktagningsdagen, om fordonet inte behöver registreras) och därefter årligen

Besiktning

Fordon som omfattas av dessa bestämmelser ska genomgå periodisk besiktning i enlighet med bilagan nedan samt vid behov den besiktning som anges i normerna 1 och 2 i bilagan till 1997 års avtal.

Efter verifiering ska det internationella besiktningssintyget bekräfta att åtminstone bestämmelserna i denna bilaga är uppfyllda.

Kontrollkrav

Kontrollen ska omfatta åtminstone de föremål som anges nedan, om de har monterats i fordonet.

Granskningsmetoder

Metoden som anges i bilagan är ett minimikrav. Om okulär inspektion anges som granskningsmetod, innebär det att utöver den okulära inspektionen kan inspektören känna på föremålen, bedöma ljud osv.

Huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister

I bilagan ges också rekommendationer om de huvudsakliga grunderna för underkännande och bedömning av brister. De tre grunderna för bedömning av brister definieras på följande sätt.

7.1. ”*Mindre brister*” (MiD) är tekniska brister som inte i väsentlig grad påverkar fordonets säkerhet samt andra mindre brister vad gäller överensstämmelsen. Fordonet behöver inte kontrolleras på nytt, eftersom det rimligen kan antas att de brister som upptäckts åtgärdas utan dröjsmål.

7.2. ”*Större brister*” (MaD) är brister som kan påverka fordonets säkerhet och/eller orsaka fara för andra trafikanter samt andra större brister vad gäller överensstämmelsen. Det är inte tillåtet att använda fordonet i vägtrafik utan att åtgärda observerade brister, men fordonet får däremot köras till en verkstad och därefter till en särskilt angiven plats där åtgärderna kontrolleras.

7.3. ”*Farliga brister*” (DD) är brister som direkt och omedelbart äventyrar trafiksäkerheten så att fordonet under inga omständigheter bör användas på väg.

7.4. Ett fordon med brister i fler än en grupp ska klassificeras enligt den allvarligaste bristen. Ett fordon med flera brister i samma grupp kan klassificeras i följande allvarligare grupp om den sammanlagda effekten av bristerna gör fordonet farligare.

8. Namn och adresser

De avtalsslutande stater som tillämpar denna norm ska till Förenta nationernas sekretariat meddela basuppgifter om de administrativa myndigheter som ansvarar för övervakningen av besiktningsprov och utfärdandet av internationella besiktningsintyg.

Bilaga

Minimikrav för kontroller av elfordon och hybridfordon

Kontrollen ska åtminstone omfatta de föremål som anges nedan.

Föremål	Metod	Huvudsakliga grunder för underkännande	Bedömning av brister		
			MiD	MaD	DD
1. Elfordon och hybridfordon Markering av risk för elektrisk stöt (om krävs/har monterats) enligt FN-föreskrift nr 100	Okulär inspektion	a) Saknas eller kan inte hittas b) Bristfällig eller oklar c) Motsvarar inte fordonets dokument eller registeruppgifter		X X X	
2. Elektroniskt system för regenerativ bromsning	Okulär inspektion	a) Delar saknas eller är skadade eller rostiga b) Funktionsstörning i varningsanordning c) Varningsanordning indikerar en funktionsstörning i systemet		X X X	
3. Lågspänningsledningar (enligt definitionen i FN-föreskrift nr 100)	Okulär inspektion när fordonet befinner sig ovanför en inspektionsgrop eller i en billyft, inklusive inuti motorutrymmet (vid behov)	a) Ledningar otillförlitligt eller bristfälligt monterade b) Lösa fästen, vidrör vassa kanter, sannolikt att anslutningsdonen lossnar c) Ledningar vidrör sannolikt heta delar, roterande delar eller jord, anslutningsdonen har lossnat (delar som är väsentliga för bromsar och styrning) d) Ledningarna något slita e) Ledningarna kraftigt slitna f) Ledningar synnerligen slitna (delar som är väsentliga för bromsar och styrning) g) Isoleringen skadad eller sliten h) Orsakar sannolikt kortslutning i) Omedelbar brandrisk, gnistbildning	X X X	X X X	X X X

Föremål	Metod	Huvudsakliga grunder för underkännande	Bedömning av brister		
			MiD	MaD	DD
4. Elektrisk drivlina (enligt definitionen i FN-föreskrift nr 100)					
4.1. Lagringssystem för överskottsenergi (RESS), t.ex. ett eller flera traktionsbatterier	Okulär inspektion när fordonet befinner sig ovanför en inspektionsgrop eller i en billyft, inklusive inuti motorutrymmet vid behov	a) Uppfyller inte kraven b) Otillförlitligt eller bristfälligt monterad c) Otillförlitligt eller bristfälligt monterad, varvid det finns omedelbar fallrisk, risk för kortslutning eller fastkilning d) Skadade eller rostiga delar e) Skadade eller rostiga delar, varvid det finns omedelbar fallrisk, risk för kortslutning eller fastkilning f) Läckage g) Skydd har inte monterats eller är skadade h) Skydd har inte monterats eller är skadade, varvid det finns omedelbar fallrisk, risk för kortslutning eller fastkilning i) Skadad eller sliten elisolering j) Skadad eller sliten elisolering, varvid det finns omedelbar fallrisk, risk för kortslutning eller fastkilning		X X X X X	X X X X
4.2. Hanteringssystem för RESS, om sådant krävs/installerats, t.ex. räckviddsinformation, laddningsindikator, värmereglering för batteri.	Okulär inspektion om möjligt	a) Uppfyller inte kraven b) Delar saknas eller är skadade c) Delar saknas eller är skadade, varvid det finns omedelbar fallrisk, risk för kortslutning eller fastkilning d) Funktionsstörning i varningsanordning e) Varningsanordning indikerar en funktionsstörning i systemet f) Varningssystemet indikerar en kritisk funktionsstörning i systemet g) RESS-systemets ventilations-/kylsystems funktion har försämrats, t.ex. tilltäppta ventilationsöppningar och -rör, vätskeläckage		X X X X X	X X

4.3. Elektroniska omvandlare, reglage för motor och växellåda, kabelhölje samt anslutningsdon	Okulär inspektion när fordonet befinner sig ovanför en inspektionsgrop eller i en billyft, inklusive inuti motorutrymmet vid behov	a) Uppfyller inte kraven b) Otillförlitligt eller bristfälligt monterad c) Otillförlitligt eller bristfälligt monterad, varvid det finns omedelbar fallrisk, risk för kortslutning eller fastkilning d) Skadade eller rostiga delar e) Skadade eller rostiga delar, varvid det finns omedelbar fallrisk, risk för kortslutning eller fastkilning f) Skydd har inte monterats eller är skadade g) Skydd har inte monterats eller är skadade, varvid det finns omedelbar fallrisk, risk för kortslutning eller fastkilning h) Skadad eller sliten elisolering i) Skadad eller sliten elisolering, varvid det finns omedelbar fallrisk, risk för kortslutning eller fastkilning		X X X X X	 X X X X
---	--	--	--	---------------------------------------	--

Föremål	Metod	Huvudsakliga för underkännande grunder	Bedömning av brister		
			MiD	MaD	DD
4.4. Traktionsmotor eller -motorer	Okulär inspektion när fordonet befinner sig ovanför en inspektionsgrop eller i en billyft, inklusive inuti motorutrymmet vid behov	a) Uppfyller inte kraven b) Otillförlitligt eller bristfälligt monterad c) Otillförlitligt eller bristfälligt monterad, varvid det finns omedelbar fallrisk, risk för kortslutning eller fastkilning d) Skadade eller rostiga delar e) Skadade eller rostiga delar, varvid det finns omedelbar fallrisk, risk för kortslutning eller fastkilning f) Skydd har inte monterats eller är skadade g) Skydd har inte monterats eller är skadade, varvid det finns omedelbar fallrisk, risk för kortslutning eller fastkilning h) Skadad eller sliten elisolering i) Skadad eller sliten elisolering, varvid det finns omedelbar fallrisk, risk för kortslutning eller fastkilning		X X X X X	 X X X X

4.5. Hjälpkraftaggregat, t.ex. uppvärmning, avfrostning	Okulär inspektion när fordonet befinner sig ovanför en inspektionsgrop eller i en billyft, inklusive inuti motorutrymmet vid behov	a) Uppfyller inte kraven b) Otillförlitligt eller bristfälligt monterad c) Otillförlitligt eller bristfälligt monterad, varvid det finns omedelbar fallrisk, risk för kortslutning eller fastkilning d) Skadade eller rostiga delar e) Skadade eller rostiga delar, varvid det finns omedelbar fallrisk, risk för kortslutning eller fastkilning f) Skydd har inte monterats eller är skadade g) Skydd har inte monterats eller är skadade, varvid det finns omedelbar fallrisk, risk för kortslutning eller fastkilning h) Skadad eller sliten elisolering i) Skadad eller sliten elisolering, varvid det finns omedelbar fallrisk, risk för kortslutning eller fastkilning		X X X X X	X X X X
4.6. Servicebrytare	Okulär inspektion och kontroll att den är spänningsfri, om möjligt utan att plocka isär den	a) Otillförlitligt eller bristfälligt monterad b) Otillförlitligt eller bristfälligt monterad, varvid det finns omedelbar fallrisk, risk för kortslutning eller fastkilning c) Skadade eller rostiga delar d) Skadade eller rostiga delar, varvid det finns omedelbar fallrisk, risk för kortslutning eller fastkilning e) Skydd har inte monterats eller är skadade f) Skydd har inte monterats eller är skadade, varvid det finns omedelbar fallrisk, risk för kortslutning eller fastkilning g) Skadad eller sliten elisolering h) Skadad eller sliten elisolering, varvid det finns omedelbar fallrisk, risk för kortslutning eller fastkilning i) Förekomst av spänning		X X X X	X X X X
4.7. Indikator för att aktiv körning är möjlig och relaterad signal om föraren lämnar fordonet när aktiv körning är möjlig (om installerats/krävs)	Okulär inspektion och funktionstest om möjligt	a) Indikator/signal har inte monterats enligt kraven b) Indikator/signal fungerar inte korrekt		X X	

4.8. Körriktningssystem, om sådan krävs/installerats	Okulär inspektion och funktionstest	a) Indikatorn fungerar inte enligt kraven b) Indikatorn fungerar inte korrekt		X X	
<i>Föremål</i>	<i>Metod</i>	<i>Huvudsakliga grunder för underkännande</i>	<i>Bedömning av brister</i>		
			<i>MiD</i>	<i>MaD</i>	<i>DD</i>
4.9. Externt laddningssystem för RESS, om sådant krävs/installerats					
4.9.1. Laddningskabel eller -kablar, om sådana krävs/installerats och om möjligt	Okulär inspektion om möjligt	a) Uppfyller inte kraven b) Skadade eller rostiga delar c) Skadade eller rostiga delar, varvid det finns omedelbar fallrisk, risk för kortslutning eller fastkilning d) Skadad eller sliten elisolering e) Skadad eller sliten elisolering, varvid det finns omedelbar fallrisk, risk för kortslutning eller fastkilning		X X X	 X X