

Regeringens proposition till riksdagen om godkännande av ändringar i Wien överenskommelsen om besiktning samt sättande i kraft av överenskommelsen

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I propositionen föreslås att riksdagen ska godkänna ändringarna i överenskommelsen om antagande av enhetliga villkor för periodisk besiktning av hjulförsedda fordon samt om ömsesidigt erkännande av sådana besiktningar (nedan *Wien överenskommelsen* eller *överenskommelsen*), de till Wienöverenskommelsen fogade normerna 3 och 4 och ändringarna av normerna 1–4.

Ändringarna i överenskommelsen är av teknisk natur och gäller definitionerna i överenskommelsen samt det internationella besiktningsintyget i dess elektroniska form.

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

Normerna 3 och 4 gäller de särskilda bestämmelserna om innehållet, tidpunkterna och kontrollobjekten vid periodisk besiktning av el-, hybrid- eller gasfordon. Dessutom har normernas bestämmelser om tidpunkterna för periodisk besiktning ändrats så att de är desamma som i provningsdirektivet.

Folkrättsligt har normerna och ändringarna trätt i kraft under åren 2018–2020, men de har inte godkänts eller rättidigt satts i kraft i Finland. Genom denna proposition korrigeras detta, så att rättsläget blir klarare.

I propositionen ingår ett förslag om att de bestämmelser i Wien överenskommelsen och dess normer som hör till området för den finska lagstiftningen ska gälla som lag i den ändrade lydelse som dessa bestämmelser nu har. Det är meningen att en konsoliderad version av överenskommelsen och dess normer ska publiceras i den elektroniska författningssamlingen.

Lagen är avsedd att träda i kraft så snart som möjligt efter att den har stadfästs, vid en tidpunkt som föreskrivs genom förordning av statsrådet.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
MOTIVERING	4
1 Bakgrund och beredning	4
1.1 Bakgrund	4
1.2 Beredning	6
2 Målsättning	6
3 De viktigaste förslagen	7
4 Propositionens konsekvenser	7
5 Remissyttranden	8
6 Bestämmelserna i överenskommelsen och deras förhållande till lagstiftningen i Finland	9
6.1 Wienöverenskommelsen	9
6.2 Norm 1	12
6.2.1 Tillämpningsområde	12
6.2.2 Definitioner	12
6.2.3 Besiktningsperioder	12
6.2.4 Besiktningar	12
6.2.5 Kontrollkrav	13
6.2.6 Granskningsmetoder	13
6.2.7 Huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister	13
6.2.8 Namn och adresser	13
6.2.9 Övergångsbestämmelser	13
6.3 Norm 2	14
6.3.1 Tillämpningsområde	14
6.3.2 Definitioner	14
6.3.3 Besiktningsperioder	14
6.3.4 Besiktningar	15
6.3.5 Kontrollkrav	15
6.3.6 Granskningsmetoder	15
6.3.7 Huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister	15
6.3.8 Namn och adresser	15
6.3.9 Övergångsbestämmelser	16
6.4 Norm 3	16
6.4.1 Tillämpningsområde	16
6.4.2 Definitioner	16
6.4.3 Besiktningsperioder	16
6.4.4 Besiktningar	17
6.4.5 Kontrollkrav	17
6.4.6 Granskningsmetoder	17
6.4.7 Huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister	17
6.4.8 Namn och adresser	17
6.5 Norm 4	18
6.5.1 Tillämpningsområde	18
6.5.2 Definitioner	18
6.5.3 Besiktningsperioder	18
6.5.4 Besiktningar	18

6.5.5 Kontrollkrav	19
6.5.6 Granskningsmetoder	19
6.5.7 Huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister	19
6.5.8 Namn och adresser	19
7 Motiveringar till lagförslaget i propositionen	20
8 Ikraftträdande	20
9 Bifall av Ålands lagting	20
10 Behovet av riksdagens samtycke och behandlingsordning	20
10.1 Behovet av riksdagens samtycke	20
10.2 Behandlingsordning	22
LAGFÖRSLAG	23
Lag om ändring av om överenskommelsen om antagande av enhetliga villkor för periodisk besiktning av hjulförsedda fordon samt om ömsesidigt erkännande av sådana besiktningar	23
FÖRDRAGSTEXT	24
FÖRORDNINGSUTKAST	37
Statsrådets förordning	37
om överenskommelsen om antagande av enhetliga villkor för periodisk besiktning av hjulförsedda fordon samt om ömsesidigt erkännande av sådana besiktningar	37
ANDRA BILAGOR	38
BILAGA	38

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 har satts i kraft 19.6.2001 genom en förordning av republikens president (Nedan *Wien överenskommelsen* eller *överenskommelsen*; FördrS 35/2001). Bakgrunden till Wien överenskommelsen och den till konventionen fogade norm 1 (FördrS 4/2021) var de fördragsslutande parternas 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. Genom norm 1 ställdes enhetliga krav på periodiska besiktningar av hjulförsedda fordon i anslutning till miljöskydd. 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. De fördragsslutande parterna ansåg att det fanns skäl att så långt som möjligt förenhetliga testningsfrekvensen och de obligatoriska testobjekten.

Wienöverenskommelsen bereddes ursprungligen med sikte på de problem som var förknippade med tunga fordon, men gäller numera alla sådana fordon i kategorierna M₁, M₂, M₃, N₁, N₂, N₃, O₃ och O₄ vilka används i internationell trafik. Överenskommelsen har slutits inom ramen för FN:s ekonomiska kommission för Europa (UNECE). Till överenskommelsen har anslutit sig 16 parter. Förutom Finland har fyra andra EU-länder anslutit sig till överenskommelsen. Dessutom har också andra än EU-stater, såsom Ryssland, anslutit sig till överenskommelsen.

Genom de normer som fogats till Wienöverenskommelsen erbjuder överenskommelsen rättsliga ramar för enhetligare besiktning av fordon. Överenskommelsen innebär att alla motorfordon och släpvagnar till motorfordon 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 besiktningsintyg som en avtalspart utfärdat på sitt territorium även på en annan avtalsparts territorium. Genom överenskommelsen eftersträvas en högre säkerhets- och miljöskyddsnivå i de fördragsslutande staterna.

Wienöverenskommelsen har under årens lopp ändrats och nya normer till den har utarbetats. Ändringarna i själva överenskommelsen har varit tekniska. Överenskommelsen har ändrats år 2004 (den första ändringen av överenskommelsen), varvid art. 12 ändrades. Ändringen har godkänts och satts i kraft nationellt genom en förordning (FördrS 158/2004). Överenskommelsen har ändrats också år 2007 (den andra ändringen), varvid ordalydelsen i flera artiklar ändrades. Ändringen har godkänts och satts i kraft genom förordning (FördrS 57/2007). Förutom dessa ändringar har art. 11 g i överenskommelsen korrigerats (se FördrS 159/2004), överenskommelsen har satts i kraft på Åland (se FördrS 72/2001) och ändringen av art. 12 har satts i kraft på Åland (se FördrS 29/2005).

Norm 1 i överenskommelsen har ändrats år 2007. Ändringen har godkänts och har satts i kraft nationellt genom förordning (FördrS 19/2007). Till överenskommelsen utarbetades år 2012 en ny andra norm (norm 2). Genom denna norm uppställdes enhetliga krav på periodisk besiktning av kördugligheten hos hjulförsedda fordon. Norm 2 har godkänts och satts i kraft nationellt genom en förordning (FördrS 14/2014).

Förutom att Wienöverenskommelsen har ändrats på ovan nämnt sätt, har den även ändrats på andra sätt och nya normer har fogats till den. Dessa ändringar och normer har åren 2018–2020 trätt i kraft folkrättsligt, men har inte godkänts eller rättidigt satts i kraft i Finland. Genom denna proposition vill man korrigera situationen för att rättsläget ska bli klarare. I propositionen behandlas följande ändringar av överenskommelsen, vilka tills vidare inte har satts i kraft nationellt: Ändringen av själva överenskommelsen i Genève 13.8.2019 (den tredje ändringen), de ändringar av normerna 1 och 2 som gjordes i Genève 8.2.2018, normerna 3 och 4, som i Genève 14.11.2018 fogades till överenskommelser och de ändringar av normerna 3 och 4 som gjordes i Genève 26.9.2020 (nedan *fördragsändringarna*). Dessa ändringar föreläggs riksdagen för godkännande till den del som de innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen.

Ändringarna i Wienöverenskommelsen är av teknisk natur. De berör definitionerna i överenskommelsen samt det internationella besiktningsintyget i dess elektroniska form.

De till överenskommelsen fogade normerna 3 och 4 har sin grund i att gas-, el- och hybridbilar har blivit vanligare. Norm 3 reglerar periodisk besiktning av motorfordon som använder komprimerad naturgas (CNG), flytgas (LPG) och/eller flytande naturgas (LNG) som bränsle. Norm 4 ställer enhetliga krav på periodiska besiktningsperioder hos motorfordon som är utrustade med ett eller flera elektriska eller hybridframdrivningssystem. Tidigare fanns det ingen specialreglering om periodisk besiktning av sådana fordon. Genom att ändra normerna 1–4 har man fått reglerna att till sitt innehåll 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 *provningsdirektivet*), till exempel när det gäller besiktningsperioderna för olika fordonskategorier och de maximala besiktningsintervallen.

Wienöverenskommelsen, ändringarna i överenskommelsen åren 2004 och 2007 och normerna 1 och 2 som har fogats till överenskommelsen har satts i kraft genom en förordning, eftersom varken överenskommelsen eller dess normer när de trädde i kraft innehöll bestämmelser som hörde till området för lagstiftningen. Norm 1 har satts i kraft år 2001 genom republikens presidents förordning om ikraftträdande av normen 1 som bifogats till överenskommelsen om antagande av enhetliga villkor för periodisk besiktning av hjulförsedda fordon samt om ömsesidigt erkännande av sådana besiktningsperioder (FördrS 4/2021). Norm 2 har satts i kraft år 2014 genom statsrådets förordning om sättande i kraft av normen 2 som bifogats till överenskommelsen om antagande av enhetliga villkor för periodisk besiktning av hjulförsedda fordon samt om ömsesidigt erkännande av sådana besiktningsperioder (FördrS 14/2014). Situationen har emellertid förändrats, eftersom de frågor som överenskommelsen täcker numera hör till området för lagstiftningen i Finland, medan de tidigare reglerades genom en förordning av statsrådet. I nuläget innehåller alla normerna 1–4 bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Eftersom Wienöverenskommelsen och dess normer innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, är det behövligt att i samband med att ändringarna godkänns till riksdagen ge ett lagförslag genom vilket överenskommelsen och dess normer i sin ändrade lydelse får status av lag till den del som de hör till området för lagstiftningen. För Wienöverenskommelsen, som trädde i kraft i Finland år 2001, är det således fråga om en exceptionell lagstiftningsåtgärd genom vilken man i efterhand ger ställning av lag åt en överenskommelse och åt en del av bestämmelserna i de normer som fogats till överenskommelsen. Det är meningen att en konsoliderad version av överenskommelsen och dess normer ska publiceras i den elektroniska författningssamlingen.

I Wienöverenskommelsen finns bestämmelser om uppsägning av överenskommelsen och dess normer. Enligt art. 2.5 i Wienöverenskommelsen kan varje fördragsslutande part som tillämpar

en norm när som helst med ett års uppsägningstid meddela generalsekreteraren att dess förvaltningsmyndigheter ämnar upphöra att tillämpa normen. Uppsägningen gäller normen i dess helhet.

I art. 3.2 i Wienöverenskommelsen föreskrivs att när en norm har ändrats och minst en femtedel av de fördragsslutande parter som tillämpar den oförändrade normen senare förklarar att de önskar fortsätta att tillämpa den oförändrade normen, ska denna oförändrade norm betraktas som ett alternativ till den ändrade normen och formellt införlivas som sådan i normen och tillämpas från och med den dag ändringen antogs eller trädde i kraft.

Enligt art. 6 i Wienöverenskommelsen får varje fördragsslutande part med 12 månaders uppsägningstid säga upp överenskommelsen genom en anmälan till Förenta Nationernas generalsekreterare.

Propositionen är exceptionell, eftersom det är fråga om att i efterskott nationellt sätta i kraft och godkänna sådana ändringar som enligt folkrätten redan är bindande för Finland. Genom propositionen strävar man efter att förtydliga rättsläget. Alternativet till att godkänna ändringarna av överenskommelsen är att säga upp den eller ändringarna av den på nyss nämnt sätt. Det har även tidigare hänt att till riksdagen har avlåtits en proposition om att i efterskott godkänna ett fördrag (RP 216/2005 rd) och propositioner om att bestämmelserna i ett fördrag i efterhand ska förklaras gälla som lag (RP 32/2004 rd och RP 84/2014 rd).

1.2 Beredning

Beredningen av överenskommelsen

Fördragsändringarna har under tidsperioden 2018–2020 antagits i UNECE:s arbetsgrupp WP.29 (World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations). Fördragsändringarna 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 gasfordon samt el- och hybridfordon. Finland är medlem i nyss nämnda arbetsgrupper.

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet. Under beredningen har man hört Transport- och kommunikationsverket. Yttranden om utkastet till proposition begärdes under tiden 21.10–18.11.2020. Behovet att klarlägga rättsläget och ärendets brådskande karaktär motiverade den korta remisstiden, endast fyra veckor. Beredningshandlingarna finns allmänt tillgängliga på adressen <https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM025:00/2020>.

2 Målsättning

Wienöverenskommelsens 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 gas-, el- och hybridfordon. Normernas syfte är att främja trafiksäkerheten och miljöskyddet.

Syftet med ändringarna av normerna 1–4 är att bestämmelserna i överenskommelsen ska stämma överens med provningsdirektivet.

3 De viktigaste förslagen

I propositionen föreslås att riksdagen ska godkänna ändringarna i överenskommelsen, vilka tills vidare inte har godkänts och satts i kraft.

I propositionen ingår även ett lagförslag som syftar till att Wienöverenskommelsen och bestämmelserna i dess normer i sin ändrade lydelse ska gälla som lag till den del som de till följd av ändrad lagstiftning numera anses höra till området för lagstiftningen.

4 Propositionens konsekvenser

Ekonomiska konsekvenser

Konsekvenser för företagen

Konsekvenser för besiktningstillätna

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

Konsekvenser för övriga företag

Fördragsändringarna väntas underlätta den gränsöverskridande trafiken till Ryssland, som är part till Wienöverenskommelsen. Besiktningsoverenskommelsen fastställer en miniminivå för granskning av fordonens tekniska skick. Genom att Finland och Ryssland har anslutit sig till överenskommelsen har de förbundit sig att ömsesidigt erkänna besiktningar som i enlighet med besiktningsoverenskommelsen har utförts i en annan fördragsslutande stat. I Finland besiktade fordon uppfyller således Rysslands trafikduglighetskrav och trafikdugligheten behöver inte påvisas på något annat sätt. Fördragsändringarna bidrar således till att främja sådana finska transportföretags och andra företags verksamhet vilka bedriver affärsverksamhet i Ryssland eller vilkas affärsverksamhet förutsätter trafikering i Ryssland.

Om fördragsändringarna inte skulle godkännas och sättas i kraft i Finland skulle det ömsesidiga erkännande som överenskommelsen förutsätter inte realiseras i fråga om gas-, el- och hybridbilar. 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 användas i trafiken i Ryssland. Sådana tilläggskrav kunde försvåra den gränsöverskridande trafiken och affärsverksamheten.

Konsekvenser för hushållen

Fördragsändringarna väntas ha positiva konsekvenser för hushållen. De objekt som enligt normerna ska granskas vid besiktningen hänför sig till säkerheten hos gas-, el- och hybridbilar och det blir lättare för enskilda att resa i Ryssland när normerna har trätt i kraft.

Eftersom fördragsändringarna inte kommer att medföra några större ändringar av innehållet i de periodiska besiktningarna, väntas fördragsändringarna inte heller påverka t.ex. besiktningavgifterna.

Konsekvenser för myndigheterna

Fördragsändringarna påverkar i någon mån Trafik- och kommunikationsverkets verksamhet, eftersom verket måste uppdatera sina informationssystem. Ändringarna av verkets programbibliotek förväntas kräva 3–5 dagsverken. Dessutom måste Trafik- och kommunikationsverket ändra sina besiktningsföreskrifter. Detta innebär ändå inte något större merarbete, eftersom föreskrifterna även annars ska ses över våren 2021.

Konsekvenser för trafiksäkerheten och miljön

Fördragsändringarna har positiv inverkan på trafiksäkerheten och miljön. Genom normerna får man tydliga handlingsregler för periodisk besiktning av gas-, el- och hybridfordon, vilket gör att besiktningskraven för dessa fordon förenhetligas och kunderna bemöts på samma sätt på de olika besiktningsställena.

Ibruktagandet av särskilda regler för periodisk besiktning av gas-, el- och hybridfordon bidrar också till ökad framtida användning av alternativa drivmedel.

5 Remissyttranden

Yttranden om utkastet till proposition begärdes under tiden 21.10–18.11.2020. Begäran om yttrande sändes till Ålands landskapsregering, justitieministeriet, utrikesministeriet, Transport- och kommunikationsverket, A-katsastus, Applus Finland, Autokatsastajat AK ry, Automobilförbundet rf, Bilbranschens Centralförbund rf, Bil- och Transportbranschens Arbetarförbund AKT rf, Fackförbundet Pro rf, Finlands transport och logistik SKAL rf, HelppoKatsastus, Näringslivets centralförbund, Privata Besiktningsställenas Förbund rf och Savarin Katsastus. Sammanlagt åtta yttranden lämnades. En del av de tillfrågade meddelade att de inte hade något att anföra med anledning av förslaget. Så gjorde också justitieministeriet.

Alla yttranden och ett sammandrag av dem finns allmänt tillgängliga på adressen <https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM025:00/2020>.

I allmänhet yttrandena stödde på det hela taget propositionen och ansåg det vara motiverat. Utrikesministeriet kom med flera tekniska påpekanden med anledning av motiveringen och lagförslaget. De till innehållet viktigaste anmärkningarna i yttrandena handlade om att vissa aktörer i besiktningsbranschen föreslog att bindande bestämmelser skulle införas om krav på elsäkerhetsutbildning för dem som besiktar el- eller hybridfordon.

Av de synpunkter som framförts i yttrandena har utrikesministeriets lagtekniska anmärkningar beaktats. Inga andra ändringar har gjorts med anledning av förslagen i yttrandena. Kravet på elsäkerhetsutbildning följer av elsäkerhetslagen (1135/2016). Enligt 54 § i elsäkerhetslagen ska den som utför elarbete eller driftsarbete (inklusive besiktning av elanläggningar) ha förtrogenhet med eller vara instruerad för uppgiften och de relevanta elsäkerhetskraven. Det behövs alltså inte stiftas särskilda bestämmelser om krav på elsäkerhetsutbildning för dem som besiktar fordon.

6 Bestämmelserna i överenskommelsen och deras förhållande till lagstiftningen i Finland

6.1 Wienöverenskommelsen

I detta avsnitt refereras innehållet i de olika artiklarna i Wienöverenskommelsen och dess bilagor. I art. 1 och bilaga 2 till överenskommelsen har man gjort ändringar som det är meningen att nationellt ska godkännas och sättas i kraft genom denna proposition. Ändringarna är av teknisk art. De refereras närmare i de stycken som berör dem.

Art. 1. I art. 1 finns bestämmelser om den mekanism enligt vilken överenskommelsen ska fungera. Enligt det första stycket i artikeln ska de fördragsslutande parterna fastställa normer för periodisk besiktning av sådana hjulförsedda fordon som har registrerats inom deras territorium samt ömsesidigt erkänna sådana besiktningar som utförs i enlighet med dessa normer. I stycket ingår också grundläggande bestämmelserna om hur normerna ska fastställas. I det andra stycket i artikeln definieras de för överenskommelsen viktigaste begreppen, såsom begreppen besiktning och hjulförsedda fordon.

Under 2019 har till art. 1 godkänts ändringar, genom vilka man till det andra stycket i artikeln har fogat nya definitioner av begrepp som hänför sig till besiktning, såsom trafikduglighet, brister och besiktning. Definitionerna är till karaktär lagtekniska preciseringar och har ingen självständig inverkan.

Bestämmelserna i art. 1 hör till området för lagstiftningen i Finland. De grundläggande bestämmelserna om fastställande av normer och erkännande av besiktningar är sådana sakliga helheter som ska regleras i nationell lag. Artikeln föranleder inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

Art. 2. Art. 2 gäller normerna i överenskommelsen. I artikeln finns bestämmelser om normernas innehåll, om hur normer antas samt om hur normer uppsägs. Enligt det första stycket i artikeln ska en norm anses vara antagen om inte mer än en tredjedel av de fördragsslutande parterna inom loppet av sex månader från dagen för generalsekreterarens underrättelse har anmält avvikande mening till generalsekreteraren. I en förteckning i det första stycket anges också vad en norm ska omfatta. I normen ska finnas bestämmelser om bl.a. vilka kategorier hjulförsedda fordon som normen gäller, besiktningsfrekvensen samt den utrustning och/eller delar som ska kontrolleras.

Enligt det andra stycket i art 2 ska generalsekreteraren när en norm har antagits så snart som möjligt underrätta samtliga fördragsslutande parter om detta och uppge de parter som anfört invändningar och hos vilka normen inte träder i kraft. Enligt det tredje stycket i artikeln träder en antagen norm i kraft såsom en till överenskommelsen fogad norm den dag (de dagar) som anges för samtliga fördragsslutande parter som inte anmält avvikande mening.

Enligt det fjärde stycket kan varje ny fördragsslutande part när den deponerar sitt anslutningsinstrument förklara att vissa av de normer som har fogats till överenskommelsen inte är bindande för den, eller att inga av normerna är det. Det femte stycket gäller de fördragsslutande parternas rätt att säga upp en norm. Varje fördragsslutande part som tillämpar en norm kan när som helst med ett års uppsägningstid meddela generalsekreteraren att dess förvaltningsmyndigheter ämnar upphöra att tillämpa normen. Generalsekreteraren ska informera de övriga fördragsslutande parterna om sådana underrättelser.

Bestämmelserna i art. 2 hör till området för lagstiftningen i Finland. Artikelns föranleder inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

Art. 3. Artikelns gäller ändring av normer som har fogats till överenskommelsen. Enligt det första stycket genomförs ändringar i normerna av den administrativa kommittén i enlighet med art. 1 och 2 samt i överensstämmelse med förfarandet enligt bilaga 1.

Enligt det andra stycket i art. 3 anses en ändring av en norm vara antagen om inte mer än en tredjedel av de fördragsslutande parter som vid tidpunkten för underrättelsen tillämpar normen har anmält avvikande mening om ändringen till generalsekreteraren inom en tid av sex månader från dagen för generalsekreterarens underrättelse. Enligt samma stycke kan dock den oförändrade normen i vissa situationer förbli i kraft så att den tillämpas parallellt med den ändrade. När en norm har ändrats och minst en femtedel av de fördragsslutande parter som tillämpar den oförändrade normen senare förklarar att de önskar fortsätta att tillämpa den oförändrade normen, ska denna oförändrade norm betraktas som ett alternativ till den ändrade normen och formellt införlivas som sådan i normen och tillämpas från och med den dag ändringen antogs eller trädde i kraft.

Artikelns hör till området för lagstiftningen i Finland. Artikelns föranleder inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

Art. 4. Artikelns gäller avtalsparternas behörighet och röstetal. I artikeln finns även bestämmelser om hur ett land kan bli part till överenskommelsen.

Artikelns hör till området för lagstiftningen i Finland. Artikelns föranleder inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

Art. 5. Artikelns gäller överenskommelsens ikraftträdande.

Artikelns hör till området för lagstiftningen i Finland. Artikelns föranleder inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

Art. 6. Artikelns gäller uppsägning av överenskommelsen.

Artikelns hör till området för lagstiftningen i Finland. Artikelns föranleder inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

Art. 7. Artikelns gäller överenskommelsens territoriella tillämpningsområde.

Artikelns hör till området för lagstiftningen i Finland. Artikelns föranleder inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

Art. 8. Artikelns gäller lösning av tvister.

Artikelns hör till området för lagstiftningen i Finland. Artikelns föranleder inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

Art. 9. Artikelns gäller möjligheten att anmäla ett förbehåll till art. 8. Enligt det tredje stycket i artikeln är inga andra förbehåll gällande överenskommelsen eller de normer som fogats till överenskommelsen tillåtna, men varje fördragsslutande part kan dock i enlighet med art. 2 förklara att den inte ämnar tillämpa vissa normer eller att den ämnar tillämpa inga av normerna.

Artikeln hör till området för lagstiftningen i Finland. Artikeln föranleder inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

Art. 10. Artikeln gäller ändring av texten till själva överenskommelsen eller dess bilagor. Enligt det första stycket i artikeln kan varje fördragsslutande part föreslå en eller flera ändringar i överenskommelsen och dess bilagor. Texten till varje föreslagen ändring i överenskommelsen och dess bilagor ska tillställas generalsekreteraren, som ska vidarebefordra den till alla fördragsslutande parter och informera samtliga andra länder som avses i art. 4.1 om saken. Enligt det andra stycket i artikeln anses varje föreslagen ändring som meddelats enligt punkt 1 i denna artikel vara antagen om inte någon fördragsslutande part motsätter sig ändringen inom sex månader från den dag då generalsekreteraren sänt ut ändringsförslaget.

Artikeln hör till området för lagstiftningen i Finland. Artikeln föranleder inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

Art. 11. Artikeln gäller vissa omständigheter om vilka Förenta Nationernas generalsekreterare ska underrätta de fördragsslutande parterna utöver de underrättelser som avses i art. 2, 3 och 5.

Artikeln hör till området för lagstiftningen i Finland. Artikeln föranleder inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

Art. 12. Enligt artikeln får organ och inrättningar som en fördragsslutande part har utsett och direkt övervakar utföra periodiska besiktningar på en annan fördragsslutande parts vägnar, i enlighet med denna överenskommelse.

Artikeln hör till området för lagstiftningen i Finland. Artikeln föranleder inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

Art. 13. Artikeln gäller deponering och undertecknande av överenskommelsen.

Artikeln hör till området för lagstiftningen i Finland. Artikeln föranleder inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

Bilaga 1. Bilagan gäller den administrativa kommitténs sammansättning och procedurregler. Enligt bilagan ska kommittén bestå av medlemmar från samtliga fördragsslutande parter i överenskommelsen. Förenta Nationernas generalsekreterare ska sammankalla kommittén inom ramen för Ekonomiska kommissionen för Europa alltid när en ny norm eller en ändring av en norm ska fastställas. Enligt bilagan ska föreslagna nya normer och normändringar blir föremål för omröstning.

Artikeln hör till området för lagstiftningen i Finland. Artikeln föranleder inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

Bilaga 2. Bilagan gäller det internationella besiktningsintyget. Enligt bilagan är de godkända besiktningsställena ansvariga för utförandet av besiktning, för konstaterandet av att tillämpliga besiktningsvillkor enligt normerna 1997 års Wienöverenskommelse uppfylls samt för att en anteckning görs om sista tillåtna tidpunkt för nästa besiktning. I bilagan finns också bestämmelser om hur besiktningsintyget ska se ut och om dess innehåll.

I den andra delen av bilaga 2 har gjorts en ändring som gäller den elektroniska versionen av det internationella besiktningsintyget. Ändringen är till sin karaktär teknisk och förknippad med den teknologiska utvecklingen.

Bilagan hör inte till området för lagstiftningen i Finland. Bilagan föranleder inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

6.2 Norm 1

I detta avsnitt refereras innehållet i norm 1 i Wien överenskommelsen och bilagan till normen. I punkterna 1, 2, 3, 5, 6, och 7 i normen samt bilagan till normen har man gjort ändringar som det är meningen att nationellt ska godkännas och sättas i kraft genom denna proposition. Ändringarna är av teknisk art. De refereras närmare i de stycken som berör dem.

6.2.1 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 i normen 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 fördragsslutande parterna kan besluta att tillämpa kraven i normen även på fordon som används i inrikestrafik. Bestämmelserna i norm 1 tillämpas även i finsk inrikestrafik.

6.2.2 Definitioner

De för normen viktigaste 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.

6.2.3 Besiktningsperioder

I punkt 3 i normen bestäms om det maximala besiktningsintervallet för vissa fordonskategorier.

I samband med ändringen av normen har besiktningsintervallet för vissa fordonskategorier ändrats. Bakgrunden till ändringarna är att man vill att bestämmelserna i normen ska motsvara bestämmelserna i provningsdirektivet.

Bestämmelsen hör till området för lagstiftningen. Nationellt regleras motsvarande frågor i fordonslagen (82/2021). Punkten förutsätter inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

6.2.4 Besiktningar

Punkt 4 har inte ändrats.

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 besiktningsintyget bekräfta att åtminstone bestämmelserna i bilagan till normen är uppfyllda.

Punkten hör till området för lagstiftningen. De nationella bestämmelserna om periodisk besiktning ingår i 148 § i fordonslagen. Punkten förutsätter inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

6.2.5 Kontrollkrav

I punkt 5 anges vilka objekt som ska kontrolleras. Till punkten har som nytt kontrollobjekt fogats punkt 5.2, ”miljöolägenheter” (environmental nuisances). Dessutom har punkt 5.4 preciserats så att kontrollen ska 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.

6.2.6 Granskningsmetoder

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

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

6.2.7 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 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 154-155 § i fordonslagen. Punkten förutsätter inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

6.2.8 Namn och adresser

Enligt punkt 8 i normen ska de avtalsslutande stater som tillämpar denna norm till Förenta nationernas sekretariat meddela basuppgifter om de administrativa myndigheter som ansvarar för övervakningen av besiktningsprov. Punkten har inte ändrats.

Punkten hör inte till området för lagstiftningen i Finland och den föranleder inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

6.2.9 Övergångsbestämmelser

Punkt 9 i normen innehåller övergångsbestämmelser. Den har inte ändrats.

Punkten hör till området för lagstiftningen i Finland till den del som den gäller de bestämmelser i normen som hör till området för lagstiftningen. Punkten föranleder inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

Bilaga: Minimikrav för kontroller

Bilagan till normen har ändrats för att motsvara provningsdirektivet.

Bilaga 1 till normen innehåller minimikrav om vilka anordningar som ska provas vid provningen 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.

6.3 Norm 2

I detta avsnitt refereras innehållet i norm 2 i Wienöverenskommelsen och bilagan till normen. I punkterna 2, 3 och 7 i normen och i bilagan till normen har man gjort ändringar som det är meningen att nationellt ska godkännas och sättas i kraft genom denna proposition. Ändringarna är av teknisk art. De refereras närmare i de stycken som berör dem.

6.3.1 Tillämpningsområde

Punkt 1 i normen har inte ändrats.

I punkt 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. Hjälpförsedda fordon som används i internationell trafik ska uppfylla normens krav. De fördragsslutande parterna kan besluta att tillämpa kraven i normen även på fordon som används i inrikestrafik. Bestämmelserna i norm 2 tillämpas även i finsk inrikestrafik.

6.3.2 Definitioner

De för normen viktigaste definitionerna finns i punkt 2. Definitionen ”hjälpförsedd 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.

6.3.3 Besiktningsperioder

I punkt 3 i normen bestäms om det maximala besiktningsintervallet för vissa fordonskategorier.

I samband med ändringen av normen har besiktningsintervallet för vissa fordonskategorier ändrats. Bakgrunden till ändringarna är att man vill att bestämmelserna i normen ska motsvara bestämmelserna i provningsdirektivet.

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

6.3.4 Besiktningar

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 besiktningsintyget bekräfta att åtminstone bestämmelserna i bilagan till denna norm är uppfyllda. Punkt 4 har inte ändrats.

Punkten hör till området för lagstiftningen. De motsvarande nationella bestämmelserna finns i 148 § i fordonslagen. Dessutom bestämmelserna om vilka fordon som ska vara föremål för periodisk besiktning häfter ingår i fordonslagen. Punkten förutsätter inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

6.3.5 Kontrollkrav

I punkt 5 i normen anges vilka objekt på fordonet som åtminstone ska kontrolleras vid besiktningen. Punkten har inte ändrats.

Punkten hör inte till området för lagstiftningen. Enligt 152 § i fordonslagen meddelar transport- och kommunikationsverket närmare föreskrifter om komponenter som ska kontrolleras och om kontrollmetoder.

6.3.6 Granskningsmetoder

Enligt punkt 6 är den metod som anges i bilagan ett minimikrav. Om okulär inspektion anges som granskningsmetod, innebär det att utöver den okulära inspektionen kan inspektören t.ex. känna på föremålen och bedöma ljud. Punkten har inte ändrats.

Punkten hör inte till området för lagstiftningen. Enligt 152 § i fordonslagen meddelar transport- och kommunikationsverket närmare föreskrifter om komponenter som ska kontrolleras och om kontrollmetoder.

6.3.7 Huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister

Punkt 7 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 en behörig myndighet får förbjuda användningen av fordonet i vägtrafiken. De nationella bestämmelserna om meddelande av körförbud finns i 157 § i fordonslagen, där det föreskrivs att ett fordon beläggas med körförbud om hos fordonet upptäcks sådana allvarliga fel och brister. I punkten har gjorts små tekniska justeringar.

Punkten hör till området för lagstiftningen. De nationella bestämmelserna om kategorisering av fel och brister finns i 154-155 § i fordonslagen. Punkten förutsätter inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

6.3.8 Namn och adresser

Enligt punkt 8 ska de avtalsslutande stater som tillämpar denna norm till Förenta nationernas sekretariat meddela basuppgifter om de administrativa myndigheter som ansvarar för övervakningen av besiktningsprov. Punkten har inte ändrats.

Punkten hör inte till området för lagstiftningen i Finland och föranleder inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

6.3.9 Övergångsbestämmelser

Punkt 9 i normen innehåller övergångsbestämmelser. Den har inte ändrats. Punkten hör till området för lagstiftningen i Finland till den del som den gäller de bestämmelser i normen som hör till området för lagstiftningen. Punkten föranleder inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

Bilaga: Minimikrav för kontroller

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. I bilagan har gjorts ändringar för att den ska motsvara provningsdirektivet.

Bilaga 1 hör inte till området för lagstiftningen. Nationellt ingår motsvarande krav i Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter. Bilagan föranleder inte ändringar i den nationella regleringen.

6.4 Norm 3

I detta avsnitt refereras innehållet i norm 3 och bilagan till normen. Normen och bilagan har inte tidigare nationellt godkänts eller satts i kraft. I normen och bilagan har också gjorts ändringar som inte tidigare nationellt godkänts eller satts i kraft. Följaktligen är det meningen att norm 3, bilagan till normen och ändringarna i dessa i sin helhet nationellt ska godkännas och sättas i kraft genom denna proposition. Ändringarna är av teknisk art. De refereras närmare i de stycken som berör dem.

6.4.1 Tillämpningsområde

I punkt 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.

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 inrikes trafik.

6.4.2 Definitioner

De för normen viktigaste definitionerna finns i punkt 2, bl.a. definitionerna av periodisk besiktning och hjulförsedda fordon.

6.4.3 Besiktningsperioder

I punkt 3 i normen bestäms om det maximala besiktningsintervallet för olika fordonskategorier.

I den senaste ändringen av normen har denna punkt ändrats för att motsvara provningsdirektivet.

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

6.4.4 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 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 148 § i fordonslagen. Punkten förutsätter inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

6.4.5 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.

6.4.6 Granskningsmetoder

Enligt punkt 6 i normen är den metod som anges i bilagan till normen ett minimikrav. 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.

6.4.7 Huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister

Punkt 7 gäller grunderna för bedömning av brister. Bristerna indelas i mindre brister, större brister och farliga brister. I punkten föreskrivs också om vilka brister som medför att en behörig myndighet får förbjuda användningen av fordonet i vägtrafiken.

Punkten hör till området för lagstiftningen. De nationella bestämmelserna om kategorisering av fel och brister finns i 154-155 § i fordonslagen. De nationella bestämmelserna om meddelande av körförbud finns i 157 § i fordonslagen, där det föreskrivs att ett fordon kan beläggas med körförbud om hos fordonet upptäcks sådana allvarliga fel och brister. Punkten kräver inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

6.4.8 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.

Punkten hör inte till området för lagstiftningen i Finland och föranleder inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

Bilaga 1: Minimikrav för kontroller

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.

6.5 Norm 4

I detta avsnitt refereras innehållet i norm 4 och bilagan till normen. Normen och bilagan har inte tidigare nationellt godkänts eller satts i kraft. I normen och bilagan har också gjorts ändringar som inte tidigare nationellt godkänts eller satts i kraft. Följaktligen är det meningen att norm 4, bilagan till normen och ändringarna i dessa i sin helhet nationellt ska godkännas och sättas i kraft genom denna proposition. Ändringarna är av teknisk art. De refereras närmare i de stycken som berör dem.

6.5.1 Tillämpningsområde

I punkt 1 i normen 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.

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

6.5.2 Definitioner

De för normen viktigaste definitionerna finns i punkt 2, bl.a. definitionerna av periodisk besiktning och hjulförsedda fordon.

6.5.3 Besiktningsperioder

I punkt 3 i normen bestäms om det maximala besiktningsintervallet för olika fordonskategorier.

I den senaste ändringen av normen har denna punkt ändrats för att motsvara provningsdirektivet.

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

6.5.4 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 148 § i fordonslagen. Punkten förutsätter inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

6.5.5 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.

6.5.6 Granskningsmetoder

Enligt punkt 6 i normen är den metod som anges i bilagan till normen ett minimikrav. 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.

6.5.7 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 154-155 § i fordonslagen. De nationella bestämmelserna om meddelande av körförbud finns i 157 § i fordonslagen, där det föreskrivs att ett fordon kan beläggas med körförbud om hos fordonet upptäcks sådana allvarliga fel och brister. Punkten kräver inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

6.5.8 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.

Punkten hör inte till området för lagstiftningen i Finland och föranleder inte ändringar i den nationella lagstiftningen.

Bilaga 1: Minimikrav för kontroller

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.

7 Motiveringar till lagförslaget i propositionen

1 §. Lagens 1 § är en sedvanlig bestämmelse i en blankettlag, genom vilken bestämmelserna i överenskommelsen och den till den fogade normerna sätts i kraft till den del som de i sin ändrade lydelse hör till området för lagstiftningen. De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen har behandlats ovan i kapitel 6.

2 §. Bestämmelser om hur de ändringar av överenskommelsen som avses i 1 § sätts i kraft och om ikraftträdandet av denna lag föreskrivs genom förordning av statsrådet.

3 §. Om ikraftträdandet av den föreslagna lagen 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. Avsikten är att förordningen ska ges så snart som möjligt efter att lagen har fastställts.

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

De ändringar som inte godkänts nationellt har blivit internationellt bindande och bindande för Finland på följande sätt: ändringarna i överenskommelsen den 13 augusti 2019, ändringarna av normerna 1 och 2 den 8 februari 2018, normerna 3 och 4 den 14 november 2019 och ändringarna av sistnämnda normer den 26 september 2020.

9 Bifall av Ålands lagting

Fördragsändringarna kan inte sättas i kraft utan bifall av Ålands lagting, eftersom vägtrafiken enligt 18 § 21 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) hör till landskapets lagstiftningsbehörighet. Bestämmelserna i överenskommelsen och i de normer som fogats till den är sådana att de i sin helhet hör till Ålands lagtings lagstiftningsbehörighet. Enligt 59 § 1 mom. i självstyrelselagen för Åland måste därför Ålands lagtings bifall inhämtas. Åland ska också informeras om korrigering av fel i art. 11 g i överenskommelsen (se FördrS 159/2004).

10 Behovet av riksdagens samtycke och behandlingsordning

10.1 Behovet av riksdagens samtycke

Behörighetsfördelningen mellan Europeiska unionen och medlemsstaterna

När det gäller att godkänna och sätta i kraft ändringarna av överenskommelsen 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 provningsdirektivet. EU har således utövat sin behörighet i fråga om besiktningen av fordon, varför medlemsstaterna i princip inte till denna del kan utöva sin behörighet. Europeiska unionen är inte part till Wienöverenskommelsen, även om unionen enligt art. 4 i överenskommelsen kan bli det. Enligt unionsdomstolens ERTA-doktrin får medlemsstaterna inte heller t.ex. ingå internationella förbindelser som har återverkningar för gemensamt överenskomna EU-regler (se domen i målet kommissionen mot rådet (ERTA), C-22/70). Enligt unionens domstols rättspraxis kan medlemsstaterna ändå förbinda sig till statsfördrag, om såväl EU-regeln som statsfördraget har karaktären av minimireglering och iakttagandet av statsfördraget inte anses ha återverkningar för tillämpningen av EU-regeln. (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 provningsdirektivet. I sin nuvarande form har båda dessa rättsinstrument dock karaktären av minimireglering, varför ett iakttagande av Wienöverenskommelsen om besiktning inte har återverkningar för tillämpningen av provningsdirektivet i Finland. Finland kan således tolkas ha behörighet när det gäller bestämmelserna i Wienöverenskommelsen och att vara fördragsslutande part till denna överenskommelse.

Bestämmelser i fördragsändringarna 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 behörighet i detta avseende 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 regleras 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 GrUU 45/2000 rd).

Av fördragsändringarna hör följande till området för lagstiftningen, eftersom de frågor som avses i dem regleras genom gällande bestämmelser i 148, 154 och 155 § i fordonslagen:

För norm 1 punkterna 3. besiktningsperioder och 7. huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister.

För norm 2 punkterna 3. besiktningsperioder, 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

Wienöverenskommelsen 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 förslaget till ikraftträdandelag 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 den i Wien den 24 november 2017 mellan republiken Finlands regering och Österrikes förbundsregering ingångna överenskommelsen om ömsesidigt skydd av säkerhetsklassificerad information. / Med stöd av vad som anförts ovan och i enlighet med 94 § i grundlagen föreslås det att riksdagen godkänner det i Bryssel den 30 oktober 2016 upprättade strategiska partnerskapsavtalet mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Kanada, å andra sidan, till den del det hör till Finlands behörighet.

Kläm 2

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

Lagförslag

Lag

om ändring av om 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§

Bestämmelserna i den i Wien den 13 november 1997 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 i Genève den 1 september 2004 (FördrS 158/2004), i Genève den 4 april 2007 (FördrS 57/2007) och i Genève den 13 augusti 2019, samt bestämmelserna i norm 1, som i Genève den 14 december 2001 har gjorts till överenskommelsen (FördrS 4/2021), och i de ändringar av normen som har gjorts i Genève den 15 februari 2007 (FördrS 19/2007) och i Genève den 8 februari 2018, bestämmelserna i norm 2, som i Genève den 13 november 2009 har gjorts till överenskommelsen (FördrS 14/2014), och i de ändringar av normen som har gjorts i Genève den 8 februari 2018, bestämmelserna i norm 3, som i Genève den 14 november 2018 har gjorts till överenskommelsen, och i de ändringar av normen som har gjorts i Genève den 26 september 2020, samt bestämmelserna i norm 4, som i Genève den 14 november 2018 har gjorts till överenskommelsen, och i de ändringar av normen som har gjorts i Genève den 26 september 2020 ska till den del som de hör till området för lagstiftningen gälla som lag sådana som Finland har förbundit sig till dem.

2§

Om sättande i kraft av de ändringar av överenskommelsen som gjorts i Genève den 13 augusti 2019 och de ändringar av de till överenskommelsen gjorde normerna 1 och 2 som gjorts i Genève den 8 februari 2018 samt de bestämmelser i normerna 3 och 4 som har gjorts till överenskommelsen i Genève den 14 november 2018 och de ändringar av normerna 3 och 4 som har gjorts i Genève den 26 september 2020 och 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 den 20xx

Statsminister

Sanna Marin

Kommunikationsminister Timo Harakka

Fördragstext

ÖVERENSKOMMELSE OM ANTAGANDE AV ENHETLIGA VILLKOR FÖR PERIODISK BESIKTNING AV HJULFÖRSEDDA FORDON SAMT OM ÖMSESIDIGT ERKÄNNANDE AV SÅDANA BESIKTNINGAR

Artikel 1

Med begreppet "trafikduglighet" avses att ett fordon är i ett sådant funktionellt skick att det kan användas på allmän väg och till sina säkerhets- och miljöegenskaper motsvarar vad som föreskrivs i normerna.

Med begreppet "godkännande" avses ett förfarande genom vilken det kan verifieras att ett fordon motsvarar de relevanta administrativa föreskrifterna och tekniska kraven i de reglementen som fogats till Genèveöverenskommelsen från 1958 eller i nationell/regional lagstiftning;

Med begreppet "brister" avses tekniska fel och andra vid teknisk granskning upptäckta avvikelser från kraven;

Med begreppet "besiktare" avses en person som en fördragsslutande part eller en behörig myndighet hos den fördragsslutande parten har godkänt att utföra tekniska kontroller på ett besiktningsställe eller i enskilda fall för den behöriga myndighetens räkning.

Med begreppet "behörig myndighet" avses en myndighet eller ett offentligt organ som den fördragsslutande parten har anförtrott förvaltningen av besiktningsverksamheten samt i enskilda fall även utförandet av besiktningar;

Med begreppet "besiktningsställe" avses ett offentligt eller enskilt organ eller en offentlig eller enskild inrättning som den fördragsslutande parten har godkänt att utföra besiktningar;

Med begreppet "tillsynsorgan" avses ett eller flera organ som den fördragsslutande parten har inrättat och som ansvarar för till-

AGREEMENT CONCERNING THE ADOPTION OF UNIFORM CONDITIONS FOR PERIODICAL TECHNICAL INSPECTIONS OF WHEELED VEHICLES AND THE RECIPROCAL RECOGNITION OF SUCH INSPECTIONS

Article 1

The term "roadworthiness" means a property of vehicles to be in a suitable operating condition to be used on public roads, compliant with safety and environmental characteristics as prescribed by the Rules.

The term "approval" means a procedure whereby it can be certified that a vehicle satisfies the relevant administrative provisions and technical requirements referred to in the Regulations annexed to the 1958 Geneva Agreement or by national / regional legislation;

The term "deficiencies" means technical defects and other instances of non-compliance found during a technical inspection;

The term "inspector" means a person authorised by a Contracting Party or by its competent authority to carry out technical inspection in a testing centre or, where appropriate, on behalf of a competent authority;

The term "competent authority" means an authority or public body entrusted by a Contracting Party with responsibility for managing the system of technical inspection, including, where appropriate, the carrying-out of technical inspections;

The term "testing centre" means a public or private body or establishment authorised by a Contracting Party to carry out technical inspections;

The term "supervising body" means a body or bodies set up by a Contracting Party, responsible for the supervision of testing centres. A supervising body can be part of the

synen av besiktningsställena. Tillsynsorganet kan vara en del av en behörig myndighet eller av behöriga myndigheter.

Bilaga 2

INTERNATIONELLT BESIKTNINGSINTYG

2.

Intyget kan också göras på en elektronisk form, om en verifierad utskrift av intyget finns tillgänglig vid behov.

Norm 1

Tillämpningsområde

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

Definitioner

2.4. "Hjulförsett fordon" avser motorfordon i kategorierna M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ och N₃ och släpvagnar i kategorierna O₃ och O₄ som används i internationell trafik;

Besiktningsperioder

Fordonskategorier

Motorfordon som används för persontransport: M₁, bortsett från taxibilar och ambulanser

Godstransportfordon: N₁

Maximal besiktningsintervall

Fyra år efter den första registreringen och i bruktagandet och därefter vartannat år

Fordonskategorier

Motorfordon som används för persontransport: fordon i kategori M₁ som används som taxibilar eller ambulanser och fordon i kategorierna M₂ och M₃

Godstransportfordon: N₂ och N₃

Släpvagnar: O₃ och O₄

competent authority or competent authorities.

Apendix 2

INTERNATIONAL TECHNICAL INSPECTION CERTIFICATE

2.

The certificate may also be in electronic form, provided a certified printout of the certificate is made available when required.

Rule no. 1

Scope

1.2. Wheeled vehicles defined in paragraph 2.4 and used in international transport shall satisfy the requirements set out below;

Definitions

2.4. "Wheeled vehicle" means motor vehicles of categories M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ and N₃, and trailers of categories O₃ and O₄ used in international transport;

Periodicity of technical inspections

Vehicle Categories

Passenger-carrying motor vehicles: M₁, except taxis and ambulances

Goods vehicles: N₁

Maximum Inspection Intervals

Four years after the first entry into service of the first registration and every two years thereafter

Vehicle Categories

Passenger-carrying motor vehicles: M₁ used as taxi or ambulances, M₂ and M₃

Goods vehicles: N₂ and N₃

Trailers: O₃ and O₄

Maximal besiktningintervall

Ett år efter den första registreringen och ibruktagandet och därefter varje år.

Kontrollkrav

- 5.2. Miljöolägenheter;
- 5.3. Bullerutsläpp
- 5.4. Övrigt med anknytning till miljöskyddet

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.

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.

Maximum Inspection Intervals

One year after the first entry into service of the first registration and annually thereafter.

Inspection requirements

- 5.2. Environmental nuisances;
- 5.3. Noise emissions
- 5.4. Other items related to the protection of the environment

Methods of inspections

The method of inspection set out in the annex to this Rule shall be the minimum requirement. Where a method of inspection is given as visual, it means that in addition to looking at the items, the inspector can also handle them, evaluate noise, etc.

Main reasons for rejection and assessment of defects

The main reasons for rejection and the assessment of defects are given in the annex to this Rule. The three criteria for assessment of defects are defined as follows.

7.1. "Minor defects" (MiD) are technical defects that have no significant effect on the safety of the vehicle and other minor non-compliances. The vehicle does not have to be re-examined as it can reasonably be expected that the detected defects will be rectified without delay.

7.2. "Major defects" (MaD) are defects that may prejudice the safety of the vehicle and/or put other road users at risk and other more significant non-compliances. Further use of the vehicle on the road without repair of the detected defects is not allowed although it may still be driven to a place for repair and afterwards to a specified location for the repair to be checked.

7.3. "Dangerous defects" (DD) are defects that constitute a direct and immediate risk to road safety such that the vehicle should not be used on the road under any circumstances.

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.

7.4. A vehicle having defects falling into more than one defect group should be classified according to the most serious defect. A vehicle showing several defects of the same group can be classified in the subsequent more serious group if their combined effect makes the vehicle more dangerous.

Norm 2

Definitioner

2.4. "Hjulförsett fordon" avser motorfordon i kategorierna M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ ja N₃ och släpvagnar i kategorierna O₃ ja O₄ som används i internationell trafik;

Rule no. 2

Definitions

2.4. "Wheeled vehicle" means motor vehicles of categories M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ and N₃ and trailers of categories O₃ and O₄ used in international transport;

Besiktningsperioder

Fordonskategorier

Motorfordon som används för persontransport: M₁, bortsett från taxibilar och ambulanser

Periodicity of technical inspections

Vehicle Categories

Passenger-carrying motor vehicles: M₁, except taxis and ambulances

Godstransportfordon: N₁

Goods vehicles: N₁

Maximal besiktningsintervall

Maximum Inspection Intervals

Fyra år efter den första registreringen och ibruktagandet och därefter vartannat år

Four years after the first entry into service of the first registration and every two years thereafter

Fordonskategorier

Vehicle Categories

Motorfordon som används för persontransport: fordon i kategori M₁ som används som taxibilar eller ambulanser och fordon i kategorierna M₂ och M₃

Passenger-carrying motor vehicles: M₁ used as taxi or ambulances, M₂ and M₃

Godstransportfordon: N₂ och N₃

Goods vehicles: N₂ and N₃

Släpvagnar: O₃ och O₄

Trailers: O₃ and O₄

Maximal besiktningsintervall

Maximum Inspection Intervals

Ett år efter den första registreringen och ibruktagandet och därefter varje år

One year after the first entry into service of the first registration and annually thereafter

Huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister

Main reasons for rejection and assessment of defects

7.1. I bilaga I anges en minimiförteckning över eventuella brister och deras allvarighetsgrad 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 allvarigare 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 allvarigare bristgrupp, om det kan påvisas att den sammantagna effekten av dessa brister medför större fara för trafiksäkerheten.

Norm 3

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.

7.1. For each item to be tested, Annex I provides a minimum list of possible deficiencies and their level of severity.

7.2. Deficiencies that are found during periodic testing of vehicles shall be categorised in one of the following groups:

- (a) "*Minor deficiencies*" having no significant effect on the safety of the vehicle or impact on the environment, and other minor non-compliances;
- (b) "*Major deficiencies*" that may prejudice the safety of the vehicle or have an impact on the environment or put other road users at risk, or other more significant non-compliances;
- (c) "*Dangerous deficiencies*", constituting a direct and immediate risk to road safety or having an impact on the environment which justifies that, a Member State or its competent authorities may prohibit the use of the vehicle on public roads.

7.3. A vehicle having deficiencies falling into more than one of the deficiency groups referred to in paragraph 7.2. above shall be classified in the group corresponding to the more serious deficiency. A vehicle showing several deficiencies within the same inspection area as identified in the scope of the test referred to in paragraph 2 of Annex I, may be classified in the next most serious deficiency group if it can be demonstrated that the combined effect of those deficiencies results in a higher risk to road safety.

Rule no. 3

Scope

1.1. For the purpose of Article 1 of the Agreement concerning the adoption of uniform conditions for periodical technical inspections of wheeled vehicles and the reciprocal recognition of such inspections, the items to be inspected are related to safety requirements of motor vehicles using compressed natural gas (CNG), Liquefied Petroleum Gas (LPG) and/or liquefied natural gas (LNG) in their propulsion system;

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

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 besiktningsintyg*" 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 besiktningsproven, efter att ha genomfört de nödvändiga kontrollerna, intygar att de 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.

1.2. Wheeled vehicles as defined in paragraph 2.4 used in international transports shall satisfy the requirements set out below when they are fitted with LPG, LNG or CNG engines according to UN Regulations Nos. 67, 110, 115 or 143;

1.3. Contracting Parties may decide to extend the requirement of paragraph 1.2 above also to vehicles used in domestic transport.

Definitions

For the purpose of this Rule,

2.1. "*Agreement*" means the 1997 Vienna Agreement concerning the adoption of uniform conditions for periodical technical inspections of wheeled vehicles and the reciprocal recognition of such inspections;

2.2. "*International Technical Inspection Certificate*" means a certificate about the first registration after manufacture and the periodical technical inspections of wheeled vehicles in compliance with the provisions of Article 1 and Appendix 2 of the Agreement (see paragraph 2.1. above);

2.3. "*Periodical Technical Inspection*" means a periodical administrative uniform procedure by which the authorized technical Inspection Centres responsible for conducting the inspection tests declare, after carrying out the required verifications, that the wheeled vehicle submitted conforms to the requirements of this Rule;

2.4. "*Wheeled vehicle*" means motor vehicles of categories M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ and N₃, as specified in Consolidated Resolution on the Construction of Vehicles (RE.3) (TRANS/WP.29/78/Rev.6, as amended), used in international transport;

2.5. "*Verification*" means the proof of compliance with the requirements set out in the annex to this Rule through tests and checks carried out using techniques and equipment currently available, and without the use of tools to dismantle or remove any part of the vehicle;

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.

Besiktningssperioder

Fordonskategorier

Motorfordon som används för persontransport: M₁, bortsett från taxibilar och ambulanser

Godstransportfordon: N₁

Maximal besiktningssintervall

Fyra år efter den första registreringen och ibruktagandet och därefter vartannat år

Fordonskategorier

[Taxibilar och ambulanser]

Motorfordon som används för persontransport: M₂ (över 3 500 kg) och M₃

Godstransportfordon: N₂ och N₃

Maximal besiktningssintervall

Ett år efter den första registreringen (eller efter den första ibruktagningsdagen, om fordonet inte behöver registreras) och därefter årligen

Besiktning

2.6. "1958 Geneva Agreement" means the Agreement concerning the adoption of uniform technical prescriptions for wheeled vehicles, equipment and parts which can be fitted and/or used on wheeled vehicles and the conditions for reciprocal recognition of approvals granted on the basis of these prescriptions, done at Geneva on 20 March 1958 and amended as of 16 October 1995;

2.7. "Regulation" means a Regulation annexed to the 1958 Geneva Agreement.

2.8. "Inappropriate repair or modification" means a repair or modification that adversely affects the road safety of the vehicle.

Periodicity of technical inspections

Vehicle categories

Passenger-carrying motor vehicles: M₁, except taxis and ambulances

Goods vehicles: N₁

Maximum inspection intervals

Four years after the first entry into service of the first registration and every two years thereafter

Vehicle categories

[Taxis and ambulances]

Passenger-carrying motor vehicles: M₂ above 3,500 kg and M₃

Goods vehicles: N₂ and N₃

Maximum inspection intervals

One year after the first registration (or if the vehicle is not required to be registered, date of first use) and annually thereafter

Technical inspection

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.

Vehicles to which these provisions apply must undergo a periodic technical inspection in accordance with Annex 1 hereafter together with the inspection defined in Rule 1 and Rule 2 annexed to the 1997 Agreement.

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

Following verification, the International Technical Inspection Certificate shall confirm the compliance with at least the provisions of this annex.

Kontrollkrav

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

Inspection requirements

The inspection shall cover at least the items listed below, provided they are installed in the vehicle.

Granskningsmetoder

Methods of inspection

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

The method of inspection set out in the annex shall be the minimum requirement. Where a method of inspection is given as visual, it means that in addition to looking at the items, the inspector can also handle them, evaluate noise, etc.

Huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister

Main reasons for rejection and assessment of defects

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.

Recommendations for the main reasons for rejection and the assessment of defects are also given in the annex. The three criteria for assessment of defects are defined as follows.

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.

7.1. "Minor defects" (MiD) are technical defects that have no significant effect on the safety of the vehicle and other minor non-compliances. The vehicle does not have to be re-examined as it can reasonably be expected that the detected defects will be rectified without delay.

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.

7.2. "Major defects" (MaD) are defects that may prejudice the safety of the vehicle and/or put other road users at risk and other more significant non-compliances. Further use of the vehicle on the road without repair of the detected defects is not allowed although it still may be driven to a place for repair and afterwards to a specified location for the repair to be checked.

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.

Norm 4

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.

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

7.3. "Dangerous defects" (DD) are defects that constitute a direct and immediate risk to road safety such that the vehicle should not be used on the road under any circumstances.

7.4. A vehicle having defects falling into more than one defect group should be classified according to the most serious defect. A vehicle showing several defects of the same group can be classified in the next more serious group if their combined effect makes the vehicle more dangerous.

Names and addresses

The Contracting Parties to the Agreement applying this Rule shall communicate to the United Nations Secretariat basic information on administrative authorities responsible for supervising the inspection tests and issuing the International Technical Inspection Certificates.

Rule no. 4

Scope

1.1. For the purpose of Article 1 of the Agreement concerning the adoption of uniform conditions for periodical technical inspections of wheeled vehicles and the reciprocal recognition of such inspections, the items to be inspected are related to safety requirements of hybrid and electric vehicles;

1.2. Wheeled vehicles as defined in paragraph 2.4 used in international transports shall satisfy the requirements set out below when they are considered electric or hybrid according to the UN Regulation No. 100;

1.3. Contracting Parties may decide to extend the requirement of paragraph 1.2 above also to vehicles used in domestic transport.

Definitions

For the purpose of this Rule,

2.1. "Agreement" means the 1997 Vienna Agreement concerning the adoption of uniform conditions for periodical technical inspections of wheeled vehicles and the reciprocal recognition of such inspections;

ömsesidigt erkännande av sådana besiktningar;

2.2. "Internationellt besiktningsintyg" 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 besiktningsproven, 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;

2.2. "*International Technical Inspection Certificate*" means a certificate about the first registration after manufacture and the periodical technical inspections of wheeled vehicles in compliance with the provisions of Article 1 and Appendix 2 of the Agreement (see paragraph 2.1. above);

2.3. "Periodical Technical Inspection" means a periodical administrative uniform procedure by which the authorized technical Inspection Centres responsible for conducting the inspection tests declare, after carrying out the required verifications, that the wheeled vehicle submitted conforms to the requirements of this Rule;

2.4. "Wheeled vehicle" means motor vehicles of categories M1, M2, M3, N1, N2 and N3, as specified in Consolidated Resolution on the Construction of Vehicles (RE.3) (TRANS/WP.29/78/Rev.6, as amended), used in international transport whose permissible maximum mass exceeds 3,500 kg, except those used for the carriage of passengers and having not more than eight seats in addition to the driver's seat;

2.5. "Verification" means the proof of compliance with the requirements set out in the annex to this Rule through tests and checks carried out using techniques and equipment currently available, and without the use of tools to dismantle or remove any part of the vehicle;

2.6. "1958 Geneva Agreement" means the Agreement concerning the adoption of uniform technical prescriptions for wheeled vehicles, equipment and parts which can be fitted and/or used on wheeled vehicles and the conditions for reciprocal recognition of approvals granted on the basis of these prescriptions, done at Geneva on 20 March 1958 and amended as of 16 October 1995;

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.

Besiktningsperioder *Fordonskategorier*

Motorfordon som används för persontransport: M₁, bortsett från taxibilar och ambulanser

Godstransportfordon: N₁

Maximalt besiktningsintervall

Fyra år efter den första registreringen och ibruktagandet och därefter vartannat år

Fordonskategorier

Motorfordon som används för persontransport: M₂ (över 3 500 kg) och M₃

Godstransportfordon: N₂ ja N₃

Maximalt besiktningsintervall

Ett år efter den första registreringen (eller efter den första ibruktagningsdagen, om fordonet inte behöver registreras) och därefter årligen

Besiktning

2.7. "Regulation" means a Regulation annexed to the 1958 Geneva Agreement.

2.8. "Inappropriate repair or modification" means a repair or modification that adversely affects the road safety of the vehicle.

2.9. Hybrid and electric vehicles: according to the scope of the Regulation No. 100.

2.10. Residual Energy Storage System (RESS) means the rechargeable energy storage system that provides electric energy for electric propulsion.

The REESS may include subsystem(s) together with the necessary ancillary systems for physical support, thermal management, electronic control and enclosures.

Periodicity of technical inspections *Vehicle categories*

Passenger-carrying motor vehicles: M₁, except taxis and ambulances

Goods vehicles: N₁

Maximum inspection intervals

Four years after the first entry into service of the first registration and every second two years thereafter

Vehicle categories

Passenger-carrying motor vehicles: M₂ above 3,500 kg and M₃

Goods vehicles: N₂ and N₃

Maximum inspection intervals

One year after the first registration (or if the vehicle is not required to be registered, date of first use) and annually thereafter

Technical inspection

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.

Vehicles to which these provisions apply must undergo a periodic technical inspection in accordance with the annex hereafter together with the inspection defined in Rule 1, when applicable, and Rule 2 annexed to the 1997 Agreement.

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

Following verification, the International Technical Inspection Certificate shall confirm the compliance with at least the provisions of this annex.

Kontrollkrav

Inspection requirements

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

The inspection shall cover at least the items listed below, provided they are installed in the vehicle.

Granskningsmetoder

Methods of inspection

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

The method of inspection set out in the annex shall be the minimum requirement. Where a method of inspection is given as visual, it means that in addition to looking at the items, the inspector can also handle them, evaluate noise, etc.

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.

Main reasons for rejection and assessment of defects
Recommendations for the main reasons for rejection and the assessment of defects are also given in the annex. The three criteria for assessment of defects are defined as follows.

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.

7.1. "Minor defects" (MiD) are technical defects that have no significant effect on the safety of the vehicle and other minor non-compliances. The vehicle does not have to be re-examined as it can reasonably be expected that the detected defects will be rectified without delay.

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.

7.2. "Major defects" (MaD) are defects that may prejudice the safety of the vehicle and/or put other road users at risk and other more significant non-compliances. Further use of the vehicle on the road without repair of the detected defects is not allowed although it still may be driven to a place for repair and afterwards to a specified location for the repair to be checked.

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.

7.3. "Dangerous defects" (DD) are defects that constitute a direct and immediate risk to road safety such that the vehicle should not be used on the road under any circumstances.

7.4. A vehicle having defects falling into more than one defect group should be classified according to the most serious defect. A vehicle showing several defects of the same group can be classified in the next more serious group if their combined effect makes the vehicle more dangerous.

Names and addresses

the contracting parties to the agreement applying this rule shall communicate to the united nations secretariat basic information on administrative authorities responsible for supervising the inspection tests and issuing the international technical inspection certificates.

Statsrådets förordning

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

I enlighet med statsrådets beslut föreskrivs med stöd av lagen om överenskommelsen om antagande av enhetliga villkor för periodisk besiktning av hjulförsedda fordon samt om ömsesidigt erkännande av sådana besiktningar (/):

1 §

Bestämmelserna i den i Wien den 13 november 1997 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 i Genève den 1 september 2004 (FördrS 158/2004), i Genève den 4 april 2007 (FördrS 57/2007) och i Genève den 13 augusti 2019, samt bestämmelserna i norm 1, som i Genève den 14 december 2001 har gjorts till överenskommelsen (FördrS 4/2021), och i de ändringar av normen som har gjorts i Genève den 15 februari 2007 (FördrS 19/2007) och i Genève den 8 februari 2018, bestämmelserna i norm 2, som i Genève den 13 november 2009 har gjorts till överenskommelsen (FördrS 14/2014), och i de ändringar av normen som har gjorts i Genève den 8 februari 2018, bestämmelserna i norm 3, som i Genève den 14 november 2018 har gjorts till överenskommelsen, och i de ändringar av normen som har gjorts i Genève den 26 september 2020, samt bestämmelserna i norm 4, som i Genève den 14 november 2018 har gjorts till överenskommelsen, och i de ändringar av normen som har gjorts i Genève den 26 september 2020 ska till den del som de hör till området för lagstiftningen gälla som lag sådana som Finland har förbundit sig till dem. Ändringarna träder i kraft den 2021.

Överenskommelsen har godkänts av riksdagen den 2021 och av republikens president den 2021.

2 §

De bestämmelser i avtalet som inte hör till området för lagstiftningen är i kraft som förordning.

3 §

Lagen om överenskommelsen om antagande av enhetliga villkor för periodisk besiktning av hjulförsedda fordon samt om ömsesidigt erkännande av sådana besiktningar (/) träder i kraft den 2021.

Ålands lagting har gett sitt bifall till att överenskommelsen träder i kraft i landskapet.

4 §

Denna förordning träder i kraft den 2021.

*Andra bilagor
Bilaga*

**ENSKOMMELSE OM ANTAGANDE
AV ENHETLIGA VILLKOR FÖR PE-
RIODISK BESIKTNING AV HJUL-
FÖRSEDDA FORDON SAMT OM ÖM-
SIDIGT ERKÄNNANDE AV SÅD-
ANA BESIKTNINGAR**

**AGREEMENT CONCERNING THE
ADOPTION OF UNIFORM CONDI-
TIONS FOR PERIODICAL TECH-
NICAL INSPECTIONS OF WHEELED
VEHICLES AND THE RECIPROCAL
RECOGNITION OF SUCH INSPEC-
TIONS**

Inledning

Preamble

DE FÖRDRAGSSLUTANDE PAR-
TERNA,

The Contracting Parties,

SOM ÄR MEDVETNA om den tilltagande
vägtrafiken och den ökade mängden därav
följande faror och olägenheter, vilket leder
till för alla parter likartade och lika allvar-
liga säkerhets- och miljöproblem,

Recognizing the growth of road traffic and
the resultant increase in danger and nuisance
which presents all Contracting Parties with
safety and environmental problems of a sim-
ilar nature and seriousness;

SOM ÖNSKAR uppnå enhetligare regler
beträffande vägtrafiken i Europa samt säker-
ställa en högre säkerhets- och miljöskydds-
nivå,

Desiring to achieve greater uniformity in the
rules adapted to the technical progress gov-
erning international road traffic and to en-
sure a high level of safety and protection of
the environment;

SOM ÖNSKAR att för detta ändamål fast-
ställa tillräckliga och enhetliga villkor för
periodisk besiktning av hjulförsedda fordon
så, att dessa fordon kan beviljas besiktnings-
intyg i sina respektive hemländer,

Desiring to define for this purpose uniform
conditions on Periodical Technical Inspec-
tions of wheeled vehicles that it will suffice
for these vehicles to fulfil in order to be cer-
tified in their countries;

SOM BEAKTAR att den tid som behövs för
dylika periodiska besiktningar av vissa hjul-
försedda fordon samt de kostnader som be-
siktningarna föranleder är faktorer som kan
påverka konkurrensvillkoren mellan vägtra-
fikidkare på de fördragsslutande parternas
territorier eftersom de nuvarande testnings-
systemen varierar inom de olika territori-
erna,

Whereas the time needed to carry out such
Periodical Technical Inspections of certain
wheeled vehicles and the expense thereby
incurred are factors which can affect the
competitive conditions between road-
transport operators in the territories of the
Contracting Parties; whereas the present
systems of testing vary from one territory to
another;

SOM BEAKTAR att det därför är nödvän-
digt att så långt som möjligt förenhetliga
testningsfrekvensen och de obligatoriska
testobjekten,

Whereas it is therefore necessary to harmo-
nize as far as possible the frequency of tests
and the compulsory items to be tested;

SOM BEAKTAR att det, när datumet för tillämpning av i denna överenskommelse avsedda åtgärder fastställs, skall ges tillräckligt med tid för att genomföra de administrativa och tekniska arrangemang som behövs för testerna eller för att utvidga tillämpningsområdet för arrangemangen,

Whereas the fixing of the date of application of the measure referred to in this Agreement should allow time for the administrative and technical arrangements required for carrying out the tests to be set up or extended in scope;

HAR KOMMIT ÖVERENS OM följande:

Have agreed as follows:

Artikel 1

Article 1

De fördragsslutande parterna skall fastställa normer för periodisk besiktning av sådana hjulförsedda fordon som har registrerats inom deras territorium samt ömsesidigt erkänna sådana besiktningar som utförts i enlighet med dessa normer. Normerna skall fastställas i en administrativ kommitté med samtliga fördragsslutande parter, vilken upprättas enligt de procedurregler som anges i bilaga 1 och med stöd av de artiklar och punkter som anges nedan.

The Contracting Parties shall establish Rules for periodical technical inspections of wheeled vehicles registered in their territory and shall reciprocally recognize the inspections carried out in accordance with those Rules. The Rules shall be established through an Administrative Committee made up of all the Contracting Parties in conformity with the Rules of Procedure set out in Appendix 1 and on the basis of the following paragraphs and articles.

I denna överenskommelse

For the purposes of this Agreement,

avses med begreppet ”hjulförsedda fordon” alla motorfordon och släpvagnar till dem,

The term "wheeled vehicles" shall include any motor vehicles and their trailers;

avses med begreppet ”besiktning” besiktning av all sådan utrustning och alla sådana delar som används i hjulförsedda fordon och vilkas egenskaper inverkar på trafiksäkerheten, miljöskyddet och energihushållningen,

The term "technical inspection" shall include the periodical uniform inspection of any equipment and parts which are used on wheeled vehicles and whose characteristics have a bearing on road safety, protection of the environment and energy saving;

omfattar begreppet ”normer för periodisk besiktning av hjulförsedda fordon” föreskrifter om det periodiskt återkommande enhetliga förfarande genom vilket de fördragsslutande parternas behöriga myndigheter, efter att nödvändiga kontroller genomförts, fastslår att ett hjulförsett fordon uppfyller kraven i de givna normerna. Som bevis utfärdas ett besiktningsintyg i enlighet med mallen i bilaga 2 till denna överenskommelse.

The term "rules for periodical technical inspections of wheeled vehicles" shall include provisions for the proof of the periodical administrative uniform procedure by which the competent authorities of a Contracting Party declare, after the required verifications have been carried out, that the wheeled vehicle conforms to the requirements of the given Rules. As proof shall serve a technical inspection certificate the model of which is reproduced in Appendix 2 to this Agreement.

Med begreppet ”trafikduglighet” avses att ett fordon är i ett sådant funktionellt skick att det kan användas på allmän väg och till

The term "roadworthiness" means a property of vehicles to be in a suitable operating condition to be used on public roads, compliant

sina säkerhets- och miljöegenskaper motsvarar vad som föreskrivs i normerna.

Med begreppet "godkännande" avses ett förfarande genom vilken det kan verifieras att ett fordon motsvarar de relevanta administrativa föreskrifterna och tekniska kraven i de reglementen som fogats till Genèveöverenskommelsen från 1958 eller i nationell/regional lagstiftning;

Med begreppet "brister" avses tekniska fel och andra vid teknisk granskning upptäckta avvikelser från kraven;

Med begreppet "besiktare" avses en person som en fördragsslutande part eller en behörig myndighet hos den fördragsslutande parten har godkänt att utföra tekniska kontroller på ett besiktningsställe eller i enskilda fall för den behöriga myndighetens räkning.

Med begreppet "behörig myndighet" avses en myndighet eller ett offentligt organ som den fördragsslutande parten har anförtrott förvaltningen av besiktningsverksamheten samt i enskilda fall även utförandet av besiktningar;

Med begreppet "besiktningsställe" avses ett offentligt eller enskilt organ eller en offentlig eller enskild inrättning som den fördragsslutande parten har godkänt att utföra besiktningar;

Med begreppet "tillsynsorgan" avses ett eller flera organ som den fördragsslutande parten har inrättat och som ansvarar för tillsynen av besiktningsställena. Tillsynsorganet kan vara en del av en behörig myndighet eller av behöriga myndigheter.

with safety and environmental characteristics as prescribed by the Rules.

The term "approval" means a procedure whereby it can be certified that a vehicle satisfies the relevant administrative provisions and technical requirements referred to in the Regulations annexed to the 1958 Geneva Agreement or by national / regional legislation;

The term "deficiencies" means technical defects and other instances of non-compliance found during a technical inspection;

The term "inspector" means a person authorised by a Contracting Party or by its competent authority to carry out technical inspection in a testing centre or, where appropriate, on behalf of a competent authority;

The term "competent authority" means an authority or public body entrusted by a Contracting Party with responsibility for managing the system of technical inspection, including, where appropriate, the carrying-out of technical inspections;

The term "testing centre" means a public or private body or establishment authorised by a Contracting Party to carry out technical inspections;

The term "supervising body" means a body or bodies set up by a Contracting Party, responsible for the supervision of testing centres. A supervising body can be part of the competent authority or competent authorities.

Artikel 2

1. När en norm har fastställts i överensstämmelse med förfarandet i bilaga 1 skall den administrativa kommittén sända normen till Förenta Nationernas generalsekreterare, nedan "generalsekreteraren". Generalsekreteraren skall därefter så snart som möjligt underrätta de fördragsslutande parterna om denna norm.

Article 2

1. A Rule, after having been established in accordance with the procedure indicated in Appendix 1, shall be communicated by the Administrative Committee to the Secretary-General of the United Nations, hereinafter called "Secretary-General". As soon as possible thereafter the Secretary-General shall give notification of this Rule to the Contracting Parties.

En norm skall anses vara antagen om inte mer än en tredjedel av de fördragsslutande parterna inom loppet av sex månader från dagen för generalsekreterarens underrättelse har anmält avvikande mening till generalsekreteraren.

The Rule will be considered as adopted unless, within a period of six months from its notification by the Secretary-General, more than one-third of the Contracting Parties at the time of notification have informed the Secretary-General of their disagreement with the Rule.

En norm skall omfatta följande:

The Rule shall cover the following:

- (a) de kategorier hjulförsedda fordon som normen gäller samt besiktningsfrekvensen,
- (b) utrustning och/eller delar som skall besiktas,
- (c) testmetoder för konstaterande av att samtliga villkor i fråga om prestanda uppfylls,
- (d) villkoren för beviljande av besiktningsintyg,
- (e) datum för när normen träder i kraft.

- (a) The categories of wheeled vehicles concerned and the frequency of its inspection;
- (b) The equipment and/or parts to be inspected;
- (c) Test methods, and equipment by which any performance requirements are to be demonstrated;
- (d) Conditions for granting inspection certificate;
- (e) The date(s) on which the Rule enters into force.

I en norm kan vid behov ingå hänvisningar till testcentrar som auktoriserats av de behöriga myndigheterna och vid vilka besiktning av hjulförsedda fordon kan utföras.

The Rule may, if needed, include references to the test centres authorised by the competent authorities where the inspections of wheeled vehicles may be carried out.

2. När en norm har antagits skall generalsekreteraren så snart som möjligt underrätta samtliga fördragsslutande parter om detta och uppge de parter som anfört invändningar och hos vilka normen inte träder i kraft.

2. When a Rule has been adopted the Secretary-General shall so notify as soon as possible all the Contracting Parties, specifying which Contracting Parties have objected and in respect of which the Rule shall not enter into force.

3. En antagen norm träder i kraft såsom en till denna överenskommelse fogad norm den dag (de dagar) som anges för samtliga fördragsslutande parter som inte anmält avvikande mening.

3. The adopted Rule shall enter into force on the date(s) specified therein as a Rule annexed to this Agreement for all Contracting Parties which did not notify their disagreement.

4. Varje ny fördragsslutande part kan när den deponerar sitt anslutningsinstrument förklara att vissa eller inga av de normer som har fogats till denna överenskommelse är bindande för den. Om ett förfarande enligt punkt 1, 2 eller 3 i denna artikel pågår i fråga om ett förslag till norm, skall generalsekreteraren tillstålla den nya fördragsslutande parten förslaget och detta skall träda i kraft som norm för den nya fördragsslutande

4. Any new Contracting Party may, when depositing its instrument of accession, declare that it is not bound by certain Rules then annexed to this Agreement or that it is not bound by any of them. If, at that time, the procedure laid down in paragraphs 1, 2 and 3 of this Article is in progress for a draft rule, the Secretary-General shall communicate such draft rule to the new Contracting Party and the draft shall enter into force as a

parten endast enligt de villkor som bestäms i punkt 3 i denna artikel, varvid tiden räknas från den dag förslaget har tillställts parten i fråga. Generalsekreteraren skall underrätta alla fördragsslutande parter om datum för ett sådant ikraftträdande. Generalsekreteraren skall också underrätta parterna om alla sådana förklaringar om att vissa normer inte tillämpas som de fördragsslutande parterna kan avge enligt villkoren i denna punkt.

5. Varje fördragsslutande part som tillämpar en norm kan när som helst med ett års uppsägningstid meddela generalsekreteraren att dess förvaltningsmyndigheter ämnar upphöra att tillämpa normen. Generalsekreteraren skall informera de övriga fördragsslutande parterna om sådana underrättelser.

6. Varje fördragsslutande part som inte tillämpar en viss norm kan när som helst underrätta generalsekreteraren om att den framdeles avser att tillämpa denna norm, och normen skall då i fråga om denna fördragsslutande part träda i kraft den sextionde dagen efter underrättelsen. Generalsekreteraren skall meddela alla fördragsslutande parter om varje ikraftträdande av en norm för en ny fördragsslutande part enligt villkoren i denna punkt.

7. De fördragsslutande parter för vilkas del norm är i kraft kallas nedan ”normtillämpande fördragsslutande parter”.

8. De normer som har fogats till denna överenskommelse som bilagor till överenskommelsen utgör en integrerad del av den.

Artikel 3

De normer som fogats till denna överenskommelse kan ändras enligt följande:

1. Ändringar i normerna genomförs av den administrativa kommittén enligt artikel 1 och 2 samt i överensstämmelse med förfarandet enligt bilaga 1. Kommittén skall översända de genomförda ändringarna till generalsekreteraren. Generalsekreteraren

Rule for the new Contracting Party only on the conditions specified in paragraph 3 of this Article, the time allowed being counted from the date of the communication of the draft to that Party. The Secretary-General shall notify all the Contracting Parties of the date of such entry into force. He shall also communicate to them all declarations concerning the non-application of certain Rules that any Contracting Party may make in accordance with the terms of this paragraph.

5. Any Contracting Party applying a Rule may at any time notify the Secretary-General, subject to one year's notice, that its administration intends to cease applying it. Such notification shall be communicated by the Secretary-General to the other Contracting Parties.

6. Any Contracting Party not applying a Rule may at any time notify the Secretary-General that it intends henceforth to apply it, and the Rule will then enter into force for this Party on the sixtieth day after this notification. The Secretary-General shall notify all the Contracting Parties of every entry into force of a Rule for a new Contracting Party effected in accordance with the terms of this paragraph.

7. The Contracting Parties for which a Rule is in force shall hereinafter be referred to as "the Contracting Parties applying a Rule."

8. The Rules annexed to this Agreement as Addenda to this Agreement shall form an integral part thereof.

Article 3

The Rules annexed to this Agreement may be amended in accordance with the following procedure:

1. Amendments to Rules shall be established by the Administrative Committee as described in Articles 1 and 2 and in accordance with the procedure indicated in Appendix 1. An amendment to the Rule, after having been established, shall be communicated

skall så snart som möjligt underrätta de normtillämpande fördragsslutande parter om de ändringar som har genomförts.

2. En ändring av en norm anses vara antagen, om inte mer än en tredjedel av de fördragsslutande parter som vid tidpunkten för underrättelsen tillämpar normen har anmält avvikande mening om ändringen till generalsekreteraren inom en tid av sex månader från dagen för generalsekreterarens underrättelse. Om generalsekreteraren efter denna tid inte har mottagit några förklaringar om avvikande mening av mer än en tredjedel av de normtillämpande fördragsslutande parter, skall generalsekreteraren snarast möjligt förklara att ändringen är antagen och att den är bindande för de fördragsslutande parter som inte har meddelat att de motsätter sig ändringen. När en norm har ändrats och minst en femtedel av de fördragsslutande parter som tillämpar den oförändrade normen senare förklarar att de önskar fortsätta att tillämpa den oförändrade normen, skall denna oförändrade norm betraktas som ett alternativ till den ändrade normen och formellt införlivas som sådan i normen från och med den dag ändringen antogs eller trädde i kraft. I detta fall skall skyldigheterna för de normtillämpande fördragsslutande parter bestämmas enligt punkt 1.

3. Om en ny fördragsslutande part blir part i denna överenskommelse efter det att generalsekreteraren underrättat om normändringen men innan ändringen trätt i kraft, träder normen i kraft för denna fördragsslutande parts del två månader efter det att parten formellt accepterat ändringen eller två månader efter det att sex månader förflutit från det att generalsekreteraren underrättade parten om den föreslagna ändringen.

Artikel 4

1. Länder som är medlemmar i Ekonomiska kommissionen för Europa, länder som i enlighet med punkt 8 i kommissionens direktiv

by the Administrative Committee to the Secretary-General. As soon as possible thereafter the Secretary-General shall give notification of this amendment to the Contracting Parties applying the Rule.

2. An amendment to a Rule will be considered to be adopted unless, within a period of six months from its notification by the Secretary-General, more than one-third of the Contracting Parties applying the Rule at the time of notification have informed the Secretary-General of their disagreement with the amendment. If, after this period, the Secretary-General has not received declarations of disagreement of more than one-third of the Contracting Parties applying the Rule, the Secretary-General shall as soon as possible declare the amendment as adopted and binding upon those Contracting Parties applying the Rule who did not declare themselves opposed to it. When a Rule is amended and at least one-fifth of the Contracting Parties applying the unamended Rule subsequently declare that they wish to continue to apply the unamended Rule, the unamended Rule will be regarded as an alternative to the amended Rule and will be incorporated formally as such into the Rule with effect from the date of adoption of the amendment or its entry into force. In this case the obligations of the Contracting Parties applying the Rule shall be the same as set out in paragraph 1.

3. Should a new Contracting Party accede to this Agreement between the time of the notification of the amendment to a Rule by the Secretary-General and its entry into force, the Rule in question shall not enter into force for that Contracting Party until two months after it has formally accepted the amendment or two months after the lapse of a period of six months since the communication to that Party by the Secretary-General of the proposed amendment.

Article 4

1. Countries members of the Economic Commission for Europe, countries admitted to the Commission in a consultative capacity

är berättigade att i rådgivande egenskap delta i kommissionens arbete samt sådana regionala organisationer för ekonomisk integration som upprättats av medlemsstaterna i Ekonomiska kommissionen för Europa och till vilka medlemsstaterna har överlåtit befogenheter i fråga om områden som omfattas av denna överenskommelse inklusive en fullmakt att fatta beslut med bindande verkan för dessa stater, kan bli fördragsslutande parter i denna överenskommelse.

Vid fastställandet av antalet röster enligt artikel 2 punkt 1 och artikel 3 punkt 2 skall de regionala organisationerna för ekonomisk integration förfoga över ett antal röster som motsvarar det antal av deras medlemsstater som är medlemmar i Ekonomiska kommissionen för Europa.

2. Länder som är medlemmar av Förenta Nationerna och som enligt kommissionens mandat, punkt 11, kan delta i viss verksamhet inom Ekonomiska kommissionen för Europa samt regionala organisationer för ekonomisk integration som dessa länder bildar och till vilka medlemsstaterna har överfört befogenheter inom områden som omfattas av denna överenskommelse, inbegripet bemyndigande att fatta beslut som är bindande för medlemsstaterna, kan bli fördragsslutande parter i denna överenskommelse.

Vid fastställandet av antalet röster enligt artikel 2 punkt 1 och artikel 3 punkt 2 skall de regionala organisationerna för ekonomisk integration förfoga över ett antal röster som motsvarar det antal av deras medlemsstater som är medlemmar i Förenta Nationerna.

3. De länder som omfattas av punkt 1 och 2 i denna artikel kan bli parter i denna överenskommelse genom att
(a) underteckna överenskommelsen utan förbehåll för ratifikation,
(b) underteckna överenskommelsen med undertecknat förbehåll för ratifikation, följt av ratifikation,
(c) ansluta sig till den.

in accordance with paragraph 8 of the Commission's Terms of Reference, and regional economic integration organizations set up by countries members of the Economic Commission for Europe to which their Member States have transferred powers in the fields covered by this Agreement, including the power to make binding decisions on their Member States, may become Contracting Parties to this Agreement.

For the determination of the number of votes referred to in Article 2, paragraph 1 and in Article 3, paragraph 2, regional economic integration organizations vote with the number of votes of their Member States being members of the Economic Commission for Europe.

2. Countries Members of the United Nations as may participate in certain activities of the Economic Commission for Europe in accordance with Paragraph 11 of the Commission's Terms of Reference and regional economic integration organizations of such countries to which their Member States have transferred powers in the fields covered by this Agreement including power to make binding decisions on their Member States may become Contracting Parties to this Agreement.

For the determination of the number of votes referred to in Article 2, paragraph 1 and in Article 3, paragraph 2, regional economic integration organizations vote with the number of votes of their Member States being Members of the United Nations.

3. Countries under paragraphs 1 and 2 of this Article may become Contracting Parties to the Agreement:
(a) by signing it without reservation to a ratification;
(b) by ratifying it after signing it subject to ratification;
(c) by acceding to it.

4. Ratificering eller anslutning sker genom deponering av ett instrument hos Förenta Nationernas generalsekreterare.

5. Överenskommelsen är öppen för undertecknande från den 13 november 1997 till den 30 juni 1998. Efter detta är den öppen för anslutning.

Artikel 5

1. Denna överenskommelse träder i kraft den sextionde dagen efter den dag då fem av de länder som avses i artikel 4 punkt 1 har undertecknat överenskommelsen utan förbehåll för ratifikation eller deponerat sina ratifikations- eller anslutningsinstrument.

2. För varje sådant land som ratificerar eller ansluter sig till överenskommelsen efter det att denna har trätt i kraft, skall överenskommelsen träda i kraft den sextionde dagen efter det att landet i fråga har deponerat sitt ratifikations- eller anslutningsinstrument.

Artikel 6

1. Varje fördragsslutande part får säga upp denna överenskommelse genom en anmälan till Förenta Nationernas generalsekreterare.

2. Uppsägning träder i kraft tolv månader efter den dag då generalsekreteraren mottagit anmälan därom.

Artikel 7

1. Varje land får vid tidpunkten för undertecknande av denna överenskommelse utan förbehåll för ratifikation eller vid deponeringen av sitt anslutnings- eller ratifikationsinstrument eller när som helst efter detta förklara genom en anmälan till Förenta Nationernas generalsekreterare att överenskommelsen skall utvidgas till alla eller något av de territorier för vilkas internationella relationer landet ansvarar. Överenskommelsen börjar tillämpas inom det eller de territorier som anges i anmälan den sextionde dagen efter det att generalsekreteraren har mottagit anmälan eller, om överenskommelsen ännu inte har trätt i kraft denna dag, från och med

4. Ratification or accession shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General of the United Nations.

5. The Agreement shall be open for signature from 12 November 1997 until 30 June 1998 inclusive. Thereafter, it shall be open for accession.

Article 5

1. This Agreement shall come into force on the sixtieth day after five of the countries referred to in paragraph 1 of Article 4 thereof have signed it without reservation of ratification or have deposited their instruments of ratification or accession.

2. For any country ratifying or acceding to the Agreement after its entry into force this Agreement shall enter into force on the sixtieth day after the said country has deposited its instrument of ratification or accession.

Article 6

1. Any Contracting Party may denounce this Agreement by so notifying the Secretary-General of the United Nations.

2. Denunciation shall take effect twelve months after the date of receipt by the Secretary-General of such notification.

Article 7

1. Any country may, at the time of signing this Agreement without reservation of ratification or of depositing its instrument of ratification or accession or at any time thereafter, declare by notification addressed to the Secretary-General of the United Nations that this Agreement shall extend to all or any of the territories for the international relations of which it is responsible. The Agreement shall extend to the territory or territories named in the notification as from the sixtieth day after its receipt by the Secretary-General or, if on that day the Agreement has not yet entered into force, as from its entry into force.

den dag då den träder i kraft.

2. Varje land som har avgett en anmälan enligt punkt 1 i denna artikel om tillämpning av denna överenskommelse inom ett territorium för vars internationella relationer landet ansvarar, får säga upp överenskommelsen för detta territoriums del enligt vad som bestäms i artikel 6.

Artikel 8

1. Alla tvister mellan två eller flera fördragsslutande parter om tolkningen eller tillämpningen av denna överenskommelse skall, om möjligt, lösas genom förhandlingar mellan de tvistande parterna.

2. Tvister som inte kan avgöras genom förhandlingar skall bli föremål för skiljeförfarande om någon av de tvistande parterna begär detta och skall då hänskjutas till en eller flera skiljemän som de tvistande parterna gemensamt utser. Om parterna i tvisten inte har kunnat enas om valet av en eller flera skiljemän inom tre månader från den dag då begäran om skiljeförfarande har framställts, kan vilken som helst av parterna begära att Förenta Nationernas generalsekreterare utser en skiljeman, till vilken tvisten hänskjuts.

3. Beslut av en skiljeman eller skiljemän som utsetts enligt punkt 2 i denna artikel är bindande för de tvistande fördragsslutande parterna.

Artikel 9

1. Varje fördragsslutande part kan när den undertecknar eller ratificerar denna överenskommelse eller ansluter sig till den förklara att den inte anser sig bunden av artikel 8 i överenskommelsen. De andra fördragsslutande parterna skall inte vara bundna av artikel 8 i förhållande till en fördragsslutande part som anmält ett dylikt förbehåll.

2. Any country which has made a declaration in accordance with paragraph 1 of this Article extending this Agreement to any territory for whose international relations it is responsible may denounce the Agreement separately in respect of that territory, in accordance with the provisions of Article 6.

Article 8

1. Any dispute between two or more Contracting Parties concerning the interpretation or application of this Agreement shall, so far as possible, be settled by negotiation between them.

2. Any dispute which is not settled by negotiation shall be submitted to arbitration if any one of the Contracting Parties in dispute so requests and shall be referred accordingly to one or more arbitrators selected by agreement between the Parties in dispute. If within three months from the date of the request for arbitration the Parties in dispute are unable to agree on the selection of an arbitrator or arbitrators, any of those Parties may request the Secretary-General of the United Nations to nominate a single arbitrator to whom the dispute shall be referred for decision.

3. The decision of the arbitrator or arbitrators appointed in accordance with paragraph 2 of this Article shall be binding on the Contracting Parties in dispute.

Article 9

1. Each Contracting Party may, at the time of signing, ratifying or acceding to this Agreement, declare that it does not consider itself bound by Article 8 of the Agreement. Other Contracting Parties shall not be bound by Article 8 in respect of any Contracting Party which has entered such a reservation.

2. Varje fördragsslutande part som har anmält ett förbehåll enligt punkt 1 i denna artikel kan när som helst återkalla detta genom en anmälan hos Förenta Nationernas generalsekreterare.

3. Andra förbehåll gällande denna överenskommelse eller de normer som fogats till överenskommelsen är inte tillåtna. Varje fördragsslutande part kan dock i enlighet med artikel 1 förklara att den inte ämnar tillämpa vissa normer eller att den inte ämnar tillämpa någon norm.

Artikel 10

Texten till själva överenskommelsen och dess bilagor kan ändras enligt följande:

1. Varje fördragsslutande part får föreslå en eller flera ändringar i denna överenskommelse och dess bilagor. Texten till varje föreslagen ändring i överenskommelsen och dess bilagor skall tillställas generalsekreteraren som meddelar alla fördragsslutande parter och samtliga andra länder som avses i artikel 4 punkt 1 om saken.

2. Varje föreslagen ändring som meddelats enligt punkt 1 i denna artikel skall anses antagen om inte någon fördragsslutande part motsätter sig ändringen inom sex månader från den dag då generalsekreteraren sänt ut ändringsförslaget.

3. Generalsekreteraren skall så snart som möjligt underrätta alla fördragsslutande parter om någon har motsatt sig en föreslagen ändring. Om någon har motsatt sig ändringsförslaget, skall detta anses vara förkastat och utan verkan. Om ingen har motsatt sig skall ändringen, för samtliga fördragsslutande parter del, träda i kraft tre månader efter utgången av den tidsperiod om sex månader som nämns i punkt 2 i denna artikel.

2. Any Contracting Party having entered a reservation as provided for in paragraph 1 of this Article may at any time withdraw such reservation by notifying the Secretary-General of the United Nations.

3. No other reservation to this Agreement or to the Rules annexed thereto shall be permitted; but any Contracting Party may, in accordance with the terms of Article 1, declare that it does not propose to apply certain of the Rules or that it does not propose to apply any of them.

Article 10

The text of the Agreement itself and of its Appendices may be amended in accordance with the following procedure:

1. Any Contracting Party may propose one or more amendments to this Agreement and its Appendices. The text of any proposed amendment to the Agreement and its Appendices shall be transmitted to the Secretary-General, who shall transmit it to all Contracting Parties and inform all other countries referred to in paragraph 1 of Article 4 thereof.

2. Any proposed amendment circulated in accordance with paragraph 1 of this Article shall be deemed to be accepted if no Contracting Party expresses an objection within a period of six months following the date of circulation of the proposed amendment by the Secretary-General.

3. The Secretary-General shall, as soon as possible, notify all Contracting Parties whether an objection to the proposed amendment has been expressed. If an objection to the proposed amendment has been expressed, the amendment shall be deemed not to have been accepted, and shall be of no effect whatever. If no such objection has been expressed, the amendment shall enter into force for all Contracting Parties three months after the expiry of the period of six months referred to in paragraph 2 of this Article.

Artikel 11

Förutom de underrättelser som avses i artiklarna 2, 3 och 5 i denna överenskommelse skall Förenta Nationernas generalsekreterare underrätta de fördragsslutande parterna om

- (a) undertecknanden, ratifikationer och anslutningar enligt artikel 4,
- (b) tidpunkterna för ikraftträdandet av denna överenskommelse enligt artikel 5,
- (c) uppsägningar enligt artikel 6,
- (d) anmälningar enligt artikel 7,
- (e) förklaringar och anmälningar enligt artikel 9 punkt 1 och 2,
- (f) ikraftträdandet av alla ändringar enligt artikel 3 punkt 1 och 2,
- (g) ikraftträdandet av alla ändringar enligt artikel 10 punkt 3.

Article 11

In addition to the notification provided for in Articles 2, 3 and 5 of this Agreement, the Secretary-General of the United Nations shall notify the Contracting Parties of:

- (a) signatures, ramifications and accessions in accordance with Article 4;
- (b) the dates of entry into force of this Agreement in accordance with Article 5;
- (c) denunciations in accordance with Article 6;
- (d) notifications received in accordance with Article 7;
- (e) declarations and notifications received in accordance with paragraphs 1 and 2 of Article 9;
- (f) the entry into force of any amendment in accordance with paragraphs 1 and 2 of Article 3;
- (g) the entry into force of any amendment in accordance with paragraph 3 of Article 10.

Artikel 12

Organ och inrättningar som en fördragsslutande part utsett och övervakar direkt får utföra periodiska besiktningar på en annan fördragsslutande parts vägnar i enlighet med denna överenskommelse under förutsättning att både den fördragsslutande part inom vars territorium fordonet är registrerat och den fördragsslutande part inom vars territorium fordonet besiktigas kommer överens om detta. I det intyg som utfärdas med tillämpning av artikel 12 måste finnas en tydlig hänvisning till överenskommelsen mellan de berörda fördragsslutande parterna.

Article 12

Bodies or establishments designated by a Contracting Party may carry out periodical technical inspections in accordance with this Agreement on behalf of another Contracting Party provided both the Contracting Party where the vehicle is registered and the Contracting Party where the inspections are to take place are in agreement. The certificate delivered in application of Article 12 must clearly make reference to the agreement between the concerned Contracting Parties.

Artikel 13

Originalen till denna överenskommelse skall efter den 30 juni 1998 deponeras hos Förenta Nationernas generalsekreterare, som tillställer alla i artikel 4 punkt 1 och 2 nämnda länder en till riktigheten styrkt kopia av överenskommelsen.

Article 13

After 30 June 1998 the original of this Agreement shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall transmit certified true copies to each of the countries mentioned in paragraphs 1 and 2 of Article 4 thereof.

TILL BEKRÄFTELSE HÄRAV har undertecknade, därtill vederbörligen befullmäktigade, undertecknat denna överenskommelse.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Agreement.

SOM SKEDDE i Wien den 13 november 1997 i ett exemplar på engelska, franska och ryska, vilka alla texter har samma giltighet.

Done at Vienna on 13 November 1997 in a single copy in the English, French and Russian languages, each text being equally authentic.

Bilaga 1

Appendix 1

ADMINISTRATIVA KOMMITTÉNS SAMMANSÄTTNING OCH PROCEDUREGLER

COMPOSITION AND RULES OF THE ADMINISTRATIVE COMMITTEE

Artikel 1

Article 1

Administrativa kommittén skall bestå av medlemmar från samtliga fördragsslutande parter i denna överenskommelse.

The members of the Administrative Committee shall be composed of all the Contracting Parties to the Agreement.

Artikel 2

Article 2

Sekretariatschefen vid Förenta Nationernas ekonomiska kommission för Europa skall tillhandahålla sekreterartjänster för kommittén.

The Executive Secretary of the United Nations Economic Commission for Europe shall provide the Committee with secretariat services.

Artikel 3

Article 3

Kommittén skall välja en ordförande och en vice ordförande varje år vid sitt första sammanträde.

The Committee shall, at its first session each year, elect a Chair and Vice-Chair.

Artikel 4

Article 4

Förenta Nationernas generalsekreterare skall sammankalla kommittén inom ramen för Ekonomiska kommissionen för Europa när en ny norm eller en ändring av en norm skall fastställas.

The Secretary-General of the United Nations shall convene the Committee under the auspices of the Economic Commission for Europe whenever a new Rule or an amendment to a Rule is required to be established.

Artikel 5

Article 5

Förslag till nya normer skall bli föremål för omröstning. Varje land som är fördragsslutande part i överenskommelsen har en röst. För beslutförhet krävs ett antal medlemmar motsvarande minst hälften av de fördragsslutande parterna. För fastställande av beslutförheten skall de regionala organisationerna för ekonomisk integration ha det antal

Proposed new Rules shall be put to the vote. Each country, Contracting Party to the Agreement shall have one vote. A quorum consisting of not less than half of the Contracting Parties is required for the purposes of taking decisions. For the determination of the quorum regional economic integration organizations, being Contracting Parties to

röster som tilldelats deras medlemsländer. En företrädare för en regional organisation för ekonomisk integration får rösta i stället för de inte självständiga stater som ingår i organisationen. Nya förslag till normer kan antas med minst två tredjedels majoritet av de närvarande och röstande parterna.

the Agreement, vote with the number of votes of their Member States. The representative of a regional economic integration organization may deliver the votes of its constituent sovereign countries. New Draft Rules shall be established by a two-thirds majority of those present and voting.

Artikel 6

Article 6

Föreslagna normändringar skall bli föremål för omröstning. Varje land som är fördragsslutande part i överenskommelsen har en röst. För beslutförhet krävs ett antal medlemmar motsvarande minst hälften av de fördragsslutande parter som tillämpar normen. För fastställande av beslutförheten skall de regionala organisationerna för ekonomisk integration ha det antal röster som tilldelats deras medlemsländer. En företrädare för en regional organisation för ekonomisk integration får rösta i stället för de självständiga, i organisationen ingående stater som tillämpar normen. Nya förslag till ändring av normer kan antas med minst två tredjedels majoritet av de närvarande och röstande parterna.

Proposed amendments to Rules shall be put to the vote. Each country, Contracting Party to the Agreement applying the Rule shall have one vote. A quorum of not less than half of the Contracting Parties applying the Rule is required for the purposes of taking decisions. For the determination of the quorum, regional economic integration organizations, being Contracting Parties to the Agreement, vote with the number of votes of their Member States. The representative of a regional economic integration organization may deliver the votes of those of its constituent sovereign countries which apply the Regulation. Draft Amendments to Rules shall be established by a two-thirds majority of those present and voting.

Bilaga 2

APPENDIX 2

INTERNATIONELLT BESIKTNINGS-INTYG

International technical inspection certificate

1. De godkända besiktningsställena är ansvariga för utförandet av besiktning, för konstaterandet av att tillämpliga besiktningsvillkor enligt normerna 1997 års Wienöverenskommelse uppfylls samt för att anteckning om sista tillåtna tidpunkt för nästa besiktning görs på rad nr 12.5 i internationella besiktningsintyget. En mall för intyget presenteras nedan.

1. Authorised Testing Centres are responsible for conducting the inspection tests, granting the confirmation of compliance with the inspection requirements of the relevant Rule(s) annexed to the 1997 Vienna Agreement, and specifying the latest date of next inspection to be indicated in line No. 12.5 of the International Technical Inspection Certificate, the model of which is reproduced hereafter;

2. Internationella besiktningsintyget skall innehålla de uppgifter som anges nedan. Intyget kan vara ett häfte av storlek A6 (148x105 mm) med grön pärm och vita blad eller ett grönt eller vitt pappersark av storlek A4 (210x197 mm) som vikts ihop till storlek

2. The International Technical Inspection Certificate shall contain the information indicated hereafter. It may be a booklet in format A6 (148x105 mm), with a green cover and white inside pages, or a sheet of green or white paper of format A4 (210x197) folded to format A6 in such a way that the

A6 så, att den del som innehåller statens nationalitetsmärke eller Förenta Nationernas symbol blir det hopvikta intygets framsida.

Intyget kan också göras på en elektronisk form, om en verifierad utskrift av intyget finns tillgänglig vid behov.

3. Punkter och uppgifter i intyget skall skrivas på den intygsbeviljande fördragsslutande statens nationella språk. Uppgiftsnumreringen skall bibehållas.

4. Alternativt kan de intyg för periodiska besiktningar som används i de fördragsslutande parternas hemländer användas. Mall för dylika intyg skall tillställas Förenta Nationernas generalsekreterare för att meddelas de fördragsslutande parterna för kännedom.

5. Handskrivna eller på skrivmaskin eller dator gjorda anteckningar på internationella besiktningssintyget skall göras med latinska bokstäver och får endast göras av därtill auktoriserade myndigheter

[Innehållet i det internationella besiktningssintyget har inte tagits med här.]

section containing the distinguishing sign of the state or of the United Nations forms the top of the folded Certificate.

The certificate may also be in electronic form, provided a certified printout of the certificate is made available when required.

3. Items of the certificate and their content shall be printed in the national language of the issuing Contracting Party by maintaining the numbering.

4. The periodical technical inspection reports, which are in use in the countries of the Contracting Parties to the Agreement, may be used as an alternative. A sample of them shall be transmitted to the Secretary-General of the United Nations for information to the Contracting Parties.

5. Handwritten, typed or computer generated entries on the International Technical Inspection Certificate to be made exclusively by the competent authorities, shall be in Latin characters.

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

Rule no. 1

Scope

1.1. For the purpose of Article 1 of the Agreement concerning the Adoption of Uniform Conditions for Periodical Technical Inspections of Wheeled Vehicles and the Reciprocal Recognition of such Inspections, the items to be inspected are related to environmental requirements;

1.2. Wheeled vehicles defined in paragraph 2.4 and used in international transport shall satisfy the requirements set out below;

1.3. Contracting Parties may decide to extend the requirement of paragraph 1.2. above also to vehicles used in domestic transport.

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 besiktningsintyg*” 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 besiktningsproven 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 O₄ 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.

Definitions

For the purpose of this Rule,

2.1. "*Agreement*" means the 1997 Vienna Agreement concerning the Adoption of Uniform Conditions for Periodical Technical Inspections of Wheeled Vehicles and the Reciprocal Recognition of such Inspections;

2.2. "*International Technical Inspection Certificate*" means a certificate about the periodical technical inspections of wheeled vehicles in compliance with the provisions of Article 1 and Appendix 2 of the Agreement;

2.3. "*Periodical Technical Inspection*" means a periodical uniform procedure by which the authorized technical Inspection Centres responsible for conducting the inspection tests verify that the wheeled vehicle submitted complies with the requirements of this Rule;

2.4. "*Wheeled vehicle*" means motor vehicles of categories M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ and N₃, and trailers of categories O₃ and O₄ used in international transport;

2.5. "*Verification*" means the proof of compliance with the requirements set out in the annex to this Rule through tests and checks carried out using techniques and equipment currently available, and without dismantling or removing any part of the vehicle;

2.6. "*1958 Geneva Agreement*" means the Agreement Concerning the Adoption of Harmonized Technical United Nations Regulations for Wheeled Vehicles, Equipment and Parts which can be Fitted and/or be Used on Wheeled Vehicles and the Conditions for Reciprocal Recognition of Approvals Granted on the Basis of these United Nations Regulations, done at Geneva on 20 March 1958 and amended as of 14 September 2017;

2.7. "*Regulation*" means a UN Regulation annexed to the 1958 Geneva Agreement.

Besiktningssperioder	Periodicity of technical inspections
<i>Fordonskategorier</i>	<i>Vehicle Categories</i>
Motorfordon som används för persontransport: M ₁ , bortsett från taxibilar och ambulanser	Passenger-carrying motor vehicles: M ₁ , except taxis and ambulances
Godstransportfordon: N ₁	Goods vehicles: N ₁
<i>Maximal besiktningssintervall</i>	<i>Maximum Inspection Intervals</i>
Fyra år efter den första registreringen och ibruktagandet och därefter vartannat år	Four years after the first entry into service of the first registration and every two years thereafter
<i>Fordonskategorier</i>	<i>Vehicle Categories</i>
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	Passenger-carrying motor vehicles: M ₁ used as taxi or ambulances, M ₂ and M ₃
Godstransportfordon: N ₂ och N ₃	Goods vehicles: N ₂ and N ₃
Släpvagnar: O ₃ och O ₄	Trailers: O ₃ and O ₄
<i>Maximal besiktningssintervall</i>	<i>Maximum Inspection Intervals</i>
Ett år efter den första registreringen och ibruktagandet och därefter varje år.	One year after the first entry into service of the first registration and annually thereafter.
Besiktningar	Technical inspections
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.	Vehicles to which these provisions apply must undergo a periodic technical inspection in accordance with the annex to this Rule hereafter. Following verification, the compliance with at least the provisions of the annex to this Rule shall be confirmed by the International Technical Inspection Certificate.
Kontrollkrav	Inspection requirements
Kontrollen ska omfatta följande: 5.1. Fordonets identifieringsuppgifter 5.2. Miljöolägenheter 5.3. Bullerutsläpp	The inspection shall cover: 5.1. The identification of the vehicle; 5.2. Environmental nuisances; 5.3. Noise emissions

5.4. Övrigt med anknytning till miljöskyddet

5.4. Other items related to the protection of the environment

Granskningsmetoder

Methods of inspections

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.

The method of inspection set out in the annex to this Rule shall be the minimum requirement. Where a method of inspection is given as visual, it means that in addition to looking at the items, the inspector can also handle them, evaluate noise, etc.

Huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister

Main reasons for rejection and assessment of defects

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.

The main reasons for rejection and the assessment of defects are given in the annex to this Rule. The three criteria for assessment of defects are defined as follows.

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.

7.1. "Minor defects" (MiD) are technical defects that have no significant effect on the safety of the vehicle and other minor non-compliances. The vehicle does not have to be re-examined as it can reasonably be expected that the detected defects will be rectified without delay.

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.

7.2. "Major defects" (MaD) are defects that may prejudice the safety of the vehicle and/or put other road users at risk and other more significant non-compliances. Further use of the vehicle on the road without repair of the detected defects is not allowed although it may still be driven to a place for repair and afterwards to a specified location for the repair to be checked.

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

7.3. "Dangerous defects" (DD) are defects that constitute a direct and immediate risk to road safety such that the vehicle should not be used on the road under any circumstances.

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.

7.4. A vehicle having defects falling into more than one defect group should be classified according to the most serious defect. A vehicle showing several defects of the same group can be classified in the subsequent

more serious group if their combined effect makes the vehicle more dangerous.

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.

Names and addresses

The Contracting Parties to the Agreement applying this Rule shall communicate to the United Nations Secretariat basic information on Administrative Authorities responsible for supervising the inspection tests.

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.

Transitional provisions

9.1. As from 24 months after the date of entry into force of this Revision, Contracting Parties applying this Rule shall grant the International Technical Inspection Certificates only if the vehicle meets the requirements of this Rule as amended by the Revision 2.

9.2. The International Technical Inspection Certificates issued according to previous revision of this Rule will be valid until the expiry date indicated therein.

Norm 2

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.

Rule no. 2

Scope

1.1. For the purpose of Article 1 of the Agreement concerning the Adoption of Uniform Conditions for Periodical Technical Inspections of Wheeled Vehicles and the Reciprocal Recognition of such Inspections, the items to be inspected are related to safety requirements;

1.2. Wheeled vehicles as defined in paragraph 2.4 used in international transport shall satisfy the requirements set out below;

1.3. Contracting Parties may decide to extend the requirement of paragraph 1.2. above also to vehicles used in domestic transport.

Definitioner

I denna norm

Definitions

For the purpose of this Rule,

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 besiktningsningar.

2.2. "Internationellt besiktningsintyg" avser ett intyg över den första registreringen efter tillverkningen och över periodiska besiktningsningar 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 besiktningsproven, 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 O₄ 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.

2.1. "Agreement" means the 1997 Vienna Agreement concerning the Adoption of Uniform Conditions for Periodical Technical Inspections of Wheeled Vehicles and the Reciprocal Recognition of such Inspections;

2.2. "International Technical Inspection Certificate" means a certificate about the first registration after manufacture and the periodical technical inspections of wheeled vehicles in compliance with the provisions of Article 1 and Appendix 2 of the Agreement (see paragraph 2.1. above);

2.3. "Periodical Technical Inspection" means a periodical administrative uniform procedure by which the authorized technical Inspection Centres responsible for conducting the inspection tests declare, after carrying out the required verifications, that the wheeled vehicle submitted conforms to the requirements of this Rule;

2.4. "Wheeled vehicle" means motor vehicles of categories M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ and N₃ and trailers of categories O₃ and O₄ used in international transport;

2.5. "Verification" means the proof of compliance with the requirements set out in the annex to this Rule through tests and checks carried out using techniques and equipment currently available, and without the use of tools to dismantle or remove any part of the vehicle;

2.6. "1958 Geneva Agreement" means the Agreement Concerning the Adoption of Harmonized Technical United Nations Regulations for Wheeled Vehicles, Equipment and Parts which can be Fitted and/or be Used on Wheeled Vehicles and the Conditions for Reciprocal Recognition of Approvals Granted on the Basis of these United Nations Regulations, done at Geneva on 20 March 1958 and amended as of 14 September 2017;

2.7. "Regulation" means a UN Regulation annexed to the 1958 Geneva Agreement.

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

2.8. "Inappropriate repair or modification" means a repair or modification that adversely affects the road safety of the vehicle.

Besiktningssperioder

Periodicity of technical inspections

Fordonskategorier

Vehicle Categories

Motorfordon som används för persontransport: M₁, bortsett från taxibilar och ambulanser

Passenger-carrying motor vehicles: M₁, except taxis and ambulances

Godstransportfordon: N₁

Goods vehicles: N₁

Maximal besiktningssintervall

Maximum Inspection Intervals

Fyra år efter den första registreringen och ibruktagandet och därefter vartannat år

Four years after the first entry into service of the first registration and every two years thereafter

Fordonskategorier

Vehicle Categories

Motorfordon som används för persontransport: fordon i kategori M₁ som används som taxibilar eller ambulanser och fordon i kategorierna M₂ och M₃.

Passenger-carrying motor vehicles: M₁ used as taxi or ambulances, M₂ and M₃

Godstransportfordon: N₂ och N₃

Goods vehicles: N₂ and N₃

Släpvagnar: O₃ och O₄

Trailers: O₃ and O₄

Maximal besiktningssintervall

Maximum Inspection Intervals

Ett år efter den första registreringen och ibruktagandet och därefter varje år

One year after the first entry into service of the first registration and annually thereafter

Besiktning

Technical inspection

Fordon som omfattas av dessa bestämmelser ska genomgå periodisk besiktning i enlighet med bilagan nedan.
Efter verifiering ska det internationella besiktningssintyget bekräfta att åtminstone bestämmelserna i denna bilaga är uppfyllda.

Vehicles to which these provisions apply shall undergo a periodic technical inspection in accordance with the annex hereafter.
Following verification, the International Technical Inspection Certificate shall confirm the compliance with at least the provisions of this annex.

Kontrollkrav

Inspection requirements

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

The inspection shall cover at least the items listed below, provided that these are related to the obligatory equipment of the vehicle being tested in the implementing State concerned.

- 5.1. Identification of the vehicle;
- 5.2. Braking equipment;
- 5.3. Steering;
- 5.4. Visibility;
- 5.5. Lighting equipment and parts of electric system;
- 5.6. Axles, wheels, tyres, suspension;
- 5.7. Chassis and chassis attachments;
- 5.8. Other equipment;
- 5.9. Additional inspections of vehicles for the commercial carriage of passengers.

Granskningsmetoder

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

Methods of inspection

The method of inspection set out in the annex shall be the minimum requirement. Where a method of inspection is given as visual, it means that in addition to looking at the items, the inspector can also handle them, evaluate noise, etc.

Huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister

7.1. I bilaga I anges en minimiförteckning över eventuella brister och deras allvarighetsgrad 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.

Main reasons for rejection and assessment of defects

7.1. For each item to be tested, Annex I provides a minimum list of possible deficiencies and their level of severity.

7.2. Deficiencies that are found during periodic testing of vehicles shall be categorised in one of the following groups:

(a) "*Minor deficiencies*" having no significant effect on the safety of the vehicle or impact on the environment, and other minor non-compliances;

(b) "*Major deficiencies*" that may prejudice the safety of the vehicle or have an impact on the environment or put other road users at risk, or other more significant non-compliances;

(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.

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.

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.

Norm 3

Tillämpningsområde

1.1. Punkter som ska kontrolleras med stöd av artikel 1 i överenskommelsen om anta-

(c) ”*Dangerous deficiencies*”, constituting a direct and immediate risk to road safety or having an impact on the environment which justifies that, a Member State or its competent authorities may prohibit the use of the vehicle on public roads.

7.3. A vehicle having deficiencies falling into more than one of the deficiency groups referred to in paragraph 7.2. above shall be classified in the group corresponding to the more serious deficiency. A vehicle showing several deficiencies within the same inspection area as identified in the scope of the test referred to in paragraph 2 of Annex I, may be classified in the next most serious deficiency group if it can be demonstrated that the combined effect of those deficiencies results in a higher risk to road safety.

Names and addresses

The Contracting Parties to the Agreement applying this Rule shall communicate to the United Nations Secretariat basic information on Administrative Authorities responsible for supervising the inspection tests and issuing the International Technical Inspection Certificates.

Transitional provisions

9.1. As from 24 months after the date of entry into force of this Revision, Contracting Parties applying this Rule shall grant the International Technical Inspection Certificates only if the vehicle meets the requirements of this Rule as amended by the Revision 1.

9.2. The International Technical Inspection Certificates issued according to previous revision of this Rule will be valid until the expiry date indicated therein.

Rule no. 3

Scope

1.1. For the purpose of Article 1 of the Agreement concerning the adoption of uni-

gande 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.

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 besiktningsintyg" 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 besiktningsproven, 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

form conditions for periodical technical inspections of wheeled vehicles and the reciprocal recognition of such inspections, the items to be inspected are related to safety requirements of motor vehicles using compressed natural gas (CNG), Liquefied Petroleum Gas (LPG) and/or liquefied natural gas (LNG) in their propulsion system;

1.2. Wheeled vehicles as defined in paragraph 2.4 used in international transports shall satisfy the requirements set out below when they are fitted with LPG, LNG or CNG engines according to UN Regulations Nos. 67, 110, 115 or 143;

1.3. Contracting Parties may decide to extend the requirement of paragraph 1.2 above also to vehicles used in domestic transport.

Definitions

For the purpose of this Rule,

2.1. "Agreement" means the 1997 Vienna Agreement concerning the adoption of uniform conditions for periodical technical inspections of wheeled vehicles and the reciprocal recognition of such inspections;

2.2. "International Technical Inspection Certificate" means a certificate about the first registration after manufacture and the periodical technical inspections of wheeled vehicles in compliance with the provisions of Article 1 and Appendix 2 of the Agreement (see paragraph 2.1. above);

2.3. "Periodical Technical Inspection" means a periodical administrative uniform procedure by which the authorized technical Inspection Centres responsible for conducting the inspection tests declare, after carrying out the required verifications, that the wheeled vehicle submitted conforms to the requirements of this Rule;

2.4. "Wheeled vehicle" means motor vehicles of categories M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ and N₃, as specified in Consolidated Resolution on the Construction of Vehicles (RE.3)

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.

(TRANS/WP.29/78/Rev.6, as amended), used in international transport;

2.5. "Verification" means the proof of compliance with the requirements set out in the annex to this Rule through tests and checks carried out using techniques and equipment currently available, and without the use of tools to dismantle or remove any part of the vehicle;

2.6. "1958 Geneva Agreement" means the Agreement concerning the adoption of uniform technical prescriptions for wheeled vehicles, equipment and parts which can be fitted and/or used on wheeled vehicles and the conditions for reciprocal recognition of approvals granted on the basis of these prescriptions, done at Geneva on 20 March 1958 and amended as of 16 October 1995;

2.7. "Regulation" means a Regulation annexed to the 1958 Geneva Agreement.

2.8. "Inappropriate repair or modification" means a repair or modification that adversely affects the road safety of the vehicle.

Besiktningstidsperioder

Fordonskategorier

Motorfordon som används för persontransport: M₁, bortsett från taxibilar och ambulanser

Godstransportfordon: N₁

Maximal besiktningstidsintervall

Fyra år efter den första registreringen och i bruktagandet och därefter vartannat år

Fordonskategorier

[Taxibilar och ambulanser]

Periodicity of technical inspections

Vehicle categories

Passenger-carrying motor vehicles: M₁, except taxis and ambulances

Goods vehicles: N₁

Maximum inspection intervals

Four years after the first entry into service of the first registration and every two years thereafter

Vehicle categories

[Taxis and ambulances]

Motorfordon som används för persontransport: M₂ (över 3 500 kg) och M₃

Passenger-carrying motor vehicles: M₂ above 3,500 kg and M₃

Godstransportfordon: N₂ och N₃

Goods vehicles: N₂ and N₃

Maximal besiktningintervall

Maximum inspection intervals

Ett år efter den första registreringen (eller efter den första ibruktagningsdagen, om fordonet inte behöver registreras) och därefter årligen

One year after the first registration (or if the vehicle is not required to be registered, date of first use) and annually thereafter

Besiktning

Technical inspection

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.

Vehicles to which these provisions apply must undergo a periodic technical inspection in accordance with Annex 1 hereafter together with the inspection defined in Rule 1 and Rule 2 annexed to the 1997 Agreement.

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

Following verification, the International Technical Inspection Certificate shall confirm the compliance with at least the provisions of this annex.

Kontrollkrav

Inspection requirements

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

The inspection shall cover at least the items listed below, provided they are installed in the vehicle.

Granskningsmetoder

Methods of inspection

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

The method of inspection set out in the annex shall be the minimum requirement. Where a method of inspection is given as visual, it means that in addition to looking at the items, the inspector can also handle them, evaluate noise, etc.

7. 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. Main reasons for rejection and assessment of defects
Recommendations for the main reasons for rejection and the assessment of defects are also given in the annex. The three criteria for assessment of defects are defined as follows.

7.1. "Mindre brister" (MiD) är tekniska brister som inte i väsentlig grad påverkar fordonets säkerhet samt andra mindre brister

7.1. "Minor defects" (MiD) are technical defects that have no significant effect on the safety of the vehicle and other minor non-

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.

compliances. The vehicle does not have to be re-examined as it can reasonably be expected that the detected defects will be rectified without delay.

7.2. "Major defects" (MaD) are defects that may prejudice the safety of the vehicle and/or put other road users at risk and other more significant non-compliances. Further use of the vehicle on the road without repair of the detected defects is not allowed although it still may be driven to a place for repair and afterwards to a specified location for the repair to be checked.

7.3. "Dangerous defects" (DD) are defects that constitute a direct and immediate risk to road safety such that the vehicle should not be used on the road under any circumstances.

7.4. A vehicle having defects falling into more than one defect group should be classified according to the most serious defect. A vehicle showing several defects of the same group can be classified in the next more serious group if their combined effect makes the vehicle more dangerous.

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.

Names and addresses

The Contracting Parties to the Agreement applying this Rule shall communicate to the United Nations Secretariat basic information on administrative authorities responsible for supervising the inspection tests and issuing the International Technical Inspection Certificates.

Norm 4

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.

Rule no. 4

Scope

1.1. For the purpose of Article 1 of the Agreement concerning the adoption of uniform conditions for periodical technical inspections of wheeled vehicles and the reciprocal recognition of such inspections, the items to be inspected are related to safety requirements of hybrid and electric vehicles;

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.

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 besiktningsningar.

2.2. "Internationellt besiktningsintyg" avser ett intyg över den första registreringen efter tillverkningen och över periodiska besiktningsningar 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 besiktningsproven, 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

1.2. Wheeled vehicles as defined in paragraph 2.4 used in international transports shall satisfy the requirements set out below when they are considered electric or hybrid according to the UN Regulation No. 100;

1.3. Contracting Parties may decide to extend the requirement of paragraph 1.2 above also to vehicles used in domestic transport.

Definitions

For the purpose of this Rule,

2.1. "Agreement" means the 1997 Vienna Agreement concerning the adoption of uniform conditions for periodical technical inspections of wheeled vehicles and the reciprocal recognition of such inspections;

2.2. "International Technical Inspection Certificate" means a certificate about the first registration after manufacture and the periodical technical inspections of wheeled vehicles in compliance with the provisions of Article 1 and Appendix 2 of the Agreement (see paragraph 2.1. above);

2.3. "Periodical Technical Inspection" means a periodical administrative uniform procedure by which the authorized technical Inspection Centres responsible for conducting the inspection tests declare, after carrying out the required verifications, that the wheeled vehicle submitted conforms to the requirements of this Rule;

2.4. "Wheeled vehicle" means motor vehicles of categories M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ and N₃, as specified in Consolidated Resolution on the Construction of Vehicles (RE.3) (TRANS/WP.29/78/Rev.6, as amended), used in international transport whose permissible maximum mass exceeds 3,500 kg, except those used for the carriage of passengers and having not more than eight seats in addition to the driver's seat;

2.5. "Verification" means the proof of compliance with the requirements set out in the annex to this Rule through tests and checks

och kontroller med hjälp av befintliga metoder och anordningar och utan att använda verktyg för att montera isär eller lossa någon del av fordonet.

carried out using techniques and equipment currently available, and without the use of tools to dismantle or remove any part of the vehicle;

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.

2.6. "1958 Geneva Agreement" means the Agreement concerning the adoption of uniform technical prescriptions for wheeled vehicles, equipment and parts which can be fitted and/or used on wheeled vehicles and the conditions for reciprocal recognition of approvals granted on the basis of these prescriptions, done at Geneva on 20 March 1958 and amended as of 16 October 1995;

2.7. "Reglemente" avser ett reglemente som bifogats Genèveöverenskommelsen från 1958.

2.7. "Regulation" means a Regulation annexed to the 1958 Geneva Agreement.

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

2.8. "Inappropriate repair or modification" means a repair or modification that adversely affects the road safety of the vehicle.

2.9. "Hybrid- och elfordon" enligt tillämpningsområdet för regel nr 100.

2.9. Hybrid and electric vehicles: according to the scope of the Regulation No. 100.

2.10. "Lagringssystem för överskottsenergi (RESS)" avser ett uppladdningsbart energilagringssystem som producerar elenergi för elektriska framdrivningssystem.

2.10. Residual Energy Storage System (RESS) means the rechargeable energy storage system that provides electric energy for electric propulsion.

RESS kan innehålla ett eller flera delsystem och nödvändiga hjälpsystem för fysiskt stöd, värmereglering och elektronisk styrning samt skyddskåpor.

The REESS may include subsystem(s) together with the necessary ancillary systems for physical support, thermal management, electronic control and enclosures.

Besiktningsperioder

Periodicity of technical inspections

Fordonskategorier

Vehicle categories

Motorfordon som används för persontransport: M₁, bortsett från taxibilar och ambulanser

Passenger-carrying motor vehicles: M₁, except taxis and ambulances

Godstransportfordon: N₁

Goods vehicles: N₁

Maximal besiktningsintervall

Maximum inspection intervals

Fyra år efter den första registreringen och ibruktagandet och därefter vartannat år

Four years after the first entry into service of the first registration and every second two years thereafter

Fordonskategorier

Vehicle categories

Motorfordon som används för persontransport: M₂ (över 3 500 kg) och M₃

Passenger-carrying motor vehicles: M₂ above 3,500 kg and M₃

Godstransportfordon: N₂ och N₃

Goods vehicles: N₂ and N₃

Maximal besiktningsintervall

Maximum inspection intervals

Ett år efter den första registreringen (eller efter den första ibruktagningsdagen, om fordonet inte behöver registreras) och därefter årligen

One year after the first registration (or if the vehicle is not required to be registered, date of first use) and annually thereafter

Besiktning

Technical inspection

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.

Vehicles to which these provisions apply must undergo a periodic technical inspection in accordance with the annex hereafter together with the inspection defined in Rule 1, when applicable, and Rule 2 annexed to the 1997 Agreement.

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

Following verification, the International Technical Inspection Certificate shall confirm the compliance with at least the provisions of this annex.

Kontrollkrav

Inspection requirements

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

The inspection shall cover at least the items listed below, provided they are installed in the vehicle.

Granskningsmetoder

Methods of inspection

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.

The method of inspection set out in the annex shall be the minimum requirement. Where a method of inspection is given as visual, it means that in addition to looking at the items, the inspector can also handle them, evaluate noise, etc.

Huvudsakliga grunder för underkännande och bedömning av brister

Main reasons for rejection and assessment of defects

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 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.

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.

Recommendations for the main reasons for rejection and the assessment of defects are also given in the annex. The three criteria for assessment of defects are defined as follows.

7.1. "*Minor defects*" (MiD) are technical defects that have no significant effect on the safety of the vehicle and other minor non-compliances. The vehicle does not have to be re-examined as it can reasonably be expected that the detected defects will be rectified without delay.

7.2. "*Major defects*" (MaD) are defects that may prejudice the safety of the vehicle and/or put other road users at risk and other more significant non-compliances. Further use of the vehicle on the road without repair of the detected defects is not allowed although it still may be driven to a place for repair and afterwards to a specified location for the repair to be checked.

7.3. "*Dangerous defects*" (DD) are defects that constitute a direct and immediate risk to road safety such that the vehicle should not be used on the road under any circumstances.

7.4. A vehicle having defects falling into more than one defect group should be classified according to the most serious defect. A vehicle showing several defects of the same group can be classified in the next more serious group if their combined effect makes the vehicle more dangerous.

Names and addresses

The Contracting Parties to the Agreement applying this Rule shall communicate to the United Nations Secretariat basic information on administrative authorities responsible for supervising the inspection tests and issuing the International Technical Inspection Certificates.

Norm 1-4 bilagor

Norm 1 bilaga	s. 1
Annex to Norm 1	s. 11
Norm 2 bilaga	s. 18
Annex to Norm 2	s. 73
Norm 3 bilaga	s. 115
Annex to Norm 3	s. 117
Norm 4 bilaga	s. 119
Annex to Norm 4	s. 123

Bilaga

Minimikrav för kontroller

1. Tillämpningsområde

Kontrollen ska åtminstone omfatta de föremål som anges nedan.

2. Fordonets identifieringsuppgifter

<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>
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. Miljöolägenheter

3.1. Avgasutsläpp

3.1.1. Fordon med motor med gnisttändning:

Föremål	Metod	Huvudsakliga grunder för underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farlig
3.1. Utsläpp från motor med gnisttändning					
3.1.1. Anordningar för begränsning av avgasutsläpp	Okulär inspektion	a) Tillverkarens anordning för begränsning av avgasutsläpp saknas, har ändrats eller är uppenbart felaktig		X	
		b) Läckage som kan påverka utsläppsmätningarna		X	
3.1.2. Gasutsläpp	Fordon upp till utsläppsklasserna Euro 5 och Euro V eller motsvarande: Mätningarna med avgasanalysator överensstämmer med kraven ¹ eller OBD-avläsningen. Standardmetoden vid bedömning av avgasutsläpp är ett avgasrörstest. På grundval av en bedömning av överensstämmelse och med beaktande av lämplig lagstiftning om typgodkännande kan de avtalsslutande parterna godkänna användning av OBD i enlighet med tillverkarens	a) Gasutsläppen överskrider de nivåer som tillverkaren angett b) Eller om denna information inte finns tillgänglig, överskrider koldioxidutsläppen i) i fordon som inte har ett avancerat system för utsläppsbegränsning: 4,5 % eller 3,5 % enligt datum för första registrering eller första användning som anges i kraven ¹ ii) i fordon som har ett avancerat system för utsläppsbegränsning: – vid tomgång: 0,5 % – vid förhöjd tomgång: 0,3 % i fordon i utsläppsklass Euro 5 och Euro 6 eller motsvarande: – vid tomgång: 0,3 % – vid förhöjd tomgång: 0,2 % enligt datum för första registrering eller första användning som anges i kraven ¹		X X	

	rekommendationer och andra krav. Fordon från och med utsläppsklasserna Euro 6 och Euro VI eller motsvarande: Mätningarna med avgasanalysator överensstämmer med kraven¹ eller OBD-avläsningen överensstämmer med tillverkarens rekommendationer och övriga krav¹. Mätningarna tillämpas inte på tvåtaktsmotorer	c) Lambdakoefficienten inte ligger mellan $1 \pm 0,03$ eller följer inte tillverkarens specifikationer d) OBD-avläsningen visar en betydande funktionsstörning		X 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	a) Tillverkarens anordning för begränsning av avgasutsläpp saknas eller är uppenbart defekt. b) Läckage som kan påverka utsläppsmätningarna		X X	
3.2.2. Opacitet Fordon som registrerats eller tagits i bruk före den 1 januari 1980 ska undantas från detta krav.	Fordon upp till utsläppsklasserna Euro 5 och Euro V eller motsvarande: Mätning av avgasernas opacitet vid fri acceleration (utan last och från tomgång till maximivärdet) 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. Fordon från och med utsläppsklasserna Euro 6 och Euro VI eller motsvarande: Mätning av avgasernas opacitet vid fri acceleration (utan last och från tomgång till maximivärdet) med växeln i friläge och kopplingen nedtryckt eller OBD-avläsning enligt tillverkarens rekommendationer och andra krav ¹ . Konditionering av fordon: 1. Provningar får utföras på fordon utan konditionering, men av säkerhetsskäl bör det kontrolleras att motorn är varm och i tillfredsställande mekaniskt skick	a) Ett fordon som registrerats eller tagits i bruk första gången efter det datum som anges i kraven ¹ Opaciteten överskrider den nivå som anges på tillverkarskylten i fordonet.		X	

			Bedömning av brister		
Föremål	Metod	Huvudsakliga grunder för underkännande	Mindre	Större	Farlig

	2. Konditioneringskrav: 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. Avgassystemet ska rensas genom minst tre fria accelerationscykler eller motsvarande metod.				
	Provningsförfarande: 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. 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.	b) Om dessa värden inte finns att tillgå eller om kraven¹ inte tillåter användning av referensvärden - 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	

<i>Föremål</i>	<i>Metod</i>	<i>Huvudsakliga grunder för underkännande</i>	<i>Bedömning av brister</i>		
			<i>Mindre</i>	<i>Större</i>	<i>Farlig</i>
	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 medelvärde från minst tre av de senast genomförda accelerationscyklerna överskrider gränsvärdet. Medelvärde 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.				

	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.				
--	--	--	--	--	--

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

<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>
4.1. 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)	a) Tillåtna bullernivåer enligt kraven¹ överskrids. 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. c) Mycket stor risk att det lossnar.		X	X

5. Övrigt med anknytning till miljöskyddet

<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>
5.1. Vätskeläckage		a) Kraftigt vätskeläckage som sannolikt kommer att skada miljön eller utgöra en säkerhetsrisk för andra trafikanter, dock ej vatten. b) Stadigt dropp som orsakar mycket stor fara.		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

Annex

Minimum inspection requirements

1. Scope

The inspection shall cover at least the items listed below.

2. Identification of the vehicle

Item	Method	Main Reasons for Rejection	Defect Assessment		
			MiD	MaD	DD
2.1. Registration number plates (if needed by requirements ^a)	Visual inspection.	(a) Number plate(s) missing or so insecure/fixed that it is (they are) likely to fall off. (b) Inscription missing or illegible. (c) Not in accordance with vehicle documents or records.		X X X	
2.2. Vehicle identification chassis/ serial number	Visual inspection.	(a) Missing or cannot be found. (b) Incomplete, illegible, obviously falsified, or does not match the vehicle documents. (c) Illegible vehicle documents or clerical inaccuracies.	X	X X	

^a "Requirements" are laid down by type-approval requirements at the date of approval, first registration or first entry into service as well as retrofitting obligations or national legislation in the country of registration.

3. Environmental nuisances

3.1. Exhaust emissions

3.1.1. Vehicles with positive-ignition engines:

Item	Method	Main Reasons for Rejection	Defect Assessment		
			Minor	Major	Dangerous
3.1. Positive ignition engine emissions					
3.1.1. Exhaust emissions control equipment	Visual inspection	(a) Emission control equipment fitted by the manufacturer absent, modified or obviously defective.		X	

Item	Method	Main Reasons for Rejection	Defect Assessment		
			Minor	Major	Dangerous
		(b) Leaks which would affect emission measurements		X	
3.1.2. Gaseous emissions	For vehicles up to emission classes Euro 5 and Euro V or equivalent: Measurements using an exhaust gas analyser in accordance with the requirements¹ or reading of OBD. Tailpipe testing shall be the default method of exhaust emission assessment. On the basis of an assessment of equivalence, and by taking into account the relevant type approval legislation, Contracting Parties may authorise the use of OBD in accordance with the manufacturer's recommendation and other requirements. For vehicles as of emission classes Euro 6 and Euro VI or equivalent: Measurement using an exhaust gas analyser in accordance with requirements¹ or reading of OBD in accordance with manufacturer's recommendations and other requirements¹. Measurements not applicable for two-stroke engines	(a) Either gaseous emissions exceed the specific levels given by the manufacturer; (b) Or, if this information is not available the CO emissions exceed, (i) For vehicles not controlled by an advanced emission controls system: 4.5%, or 3.5% According to the date of first registration or use specified in requirements¹ (ii) for vehicles controlled by an advanced emission control system: - At engine idle: 0.5% - At high idle: 0.3% for vehicles of emission class Euro 5 and Euro 6 or equivalent: - At engine idle: 0.3% - At high idle: 0.2% According to the date of first registration or use specified in requirements¹ (c) Lambda coefficient outside the range 1 ± 0.03 or not in accordance with manufacturer's specification; (d) OBD read-out indicating significant malfunction		X X X X	

Item	Method	Main Reasons for Rejection	Defect Assessment		
			Minor	Major	Dangerous
3.2 Compression ignition engine emissions					
3.2.1. Exhaust emissions control equipment	Visual inspection	(a) Emission control equipment fitted by the manufacturer absent or obviously defective. (b) Leaks which would affect emission measurements		X X	
3.2.2. Opacity Vehicles registered or put into service before 1 January 1980 are excepted from this requirement	For vehicle up to emission classes Euro 5 and Euro V or equivalent: Exhaust gas opacity to be measure during free acceleration (no load from idle up to cut-off speed) with gear lever in neutral and clutch engaged or reading of OBD. The tailpipe testing shall be the default method of exhaust emissions assessment. On the basis of an assessment of equivalence, Contracting Parties may authorise the use of OBD in accordance with the manufacturer's recommendation and other requirements. For vehicles as of emission classes Euro 6 and Euro VI or equivalent: Exhaust gas opacity to be measured during free acceleration (no load from idle up to cut-off speed) with gear lever in neutral and clutch engaged or reading of OBD in accordance with the manufacturer's recommendations and other requirements ¹ Vehicle preconditioning: 1. Vehicles may be tested without preconditioning, although for safety reasons checks should be made that the engine is warm and in a	(a) For vehicle registered or put into service for the first time after the date specified in the requirements ¹ Opacity exceeds the level recorded on the manufacturer's plate on the vehicle.		X	

Item	Method	Main Reasons for Rejection	Defect Assessment		
			Minor	Major	Dangerous
	satisfactory mechanical condition				
	2. Precondition requirements: (i) Engine shall be fully warm, for instance the engine oil temperature measured by a probe in the oil level dipstick tube to be at least 80°C or normal operating temperature if lower, or the engine block temperature measured by the level of infrared radiation to be at least an equivalent temperature. If, owing to the vehicle configuration, this measurement is impractical, the establishment of the engine's normal operating temperature may be made by other means, for example by the operation of the engine cooling fan. (ii) Exhaust system shall be purged by at least three free acceleration cycles or by an equivalent method.				
	Test procedure: 1. Engine and any turbocharger fitted, to be at idle before the start of each free acceleration cycle. For heavy-duty diesels, this means waiting for at least 10 seconds after the release of the throttle. 2. To initiate each free acceleration cycle, the throttle pedal must be fully depressed quickly and continuously (in less than one second) but not violently, so as to obtain maximum delivery from the injection pump.	(b) Where this information is not available or requirements¹ do not allow the use of reference values, - For naturally aspirated engines: 2.5 m⁻¹ - For turbo-charged engines: 3.0 m⁻¹ - For vehicles identified in requirements¹ or first registered or put into service for the first time after the date specified in requirements: for vehicles of emission classes Euro 5 and Euro V or equivalent 1.5 m⁻¹ for vehicles of emission classes Euro 6		X	

Item	Method	Main Reasons for Rejection	Defect Assessment		
			Minor	Major	Dangerous
	3. During each free acceleration cycle, the engine shall reach cut-off speed or, for vehicles with automatic transmissions, the speed specified by the manufacturer or, if this data is not available, then two thirds of the cut-off speed, before the throttle is released. This could be checked, for instance, by monitoring engine speed or by allowing a sufficient time to elapse between initial throttle depression and release, which in the case of vehicles of categories M2, M3, N2 and N3, should be at least two seconds.	and Euro VI or equivalent 0.7 m^{-1}			
	4. Vehicles shall only be failed if the arithmetic means of at least the last three free acceleration cycles are in excess of the limit value. This may be calculated by ignoring any measurement that depart significantly from the measured mean, or the result of any other statistical calculation that takes account of the scattering of the measurements. Contracting Parties may limit the number of test cycles. 5. To avoid unnecessary testing, Contracting Parties may fail vehicles which have measured values significantly in excess of the limit values after fewer than three free acceleration cycles or after the purging cycles. Equally to avoid unnecessary testing, Contracting Parties may pass vehicles which have measured values significantly below the limits after fewer than three free acceleration cycles or after the purging cycles.				

3.3. Test equipment

Vehicle emissions are tested using equipment designed to establish accurately whether the limit values prescribed or indicated by the manufacturer have been complied with.

4. Noise emissions

Item	Method	Main Reasons for Rejection	Defect Assessment		
			MiD	MaD	DD
4.1. Noise suppression system	Subjective evaluation (unless the inspector considers that the noise level may be borderline, in which case a measurement of noise emitted by stationary using a sound level meter may be conducted).	(a) Noise levels in excess of those permitted in the requirements ¹ . (b) Any part of the noise suppression system loose, damaged, incorrectly fitted, missing or obviously modified in a way that would adversely affect the noise levels. (c) Very serious risk of falling off.		X X	 X

5. Other items related to the protection of the environment

Item	Method	Main Reasons for Rejection	Defect Assessment		
			MiD	MaD	DD
5.1. Fluid leaks		(a) Any excessive fluid leak, other than water, likely to harm the environment or to pose a safety risk to other road users. (b) Steady formation of drops that constitutes a very serious risk.		X	 X

6. Electromagnetic interference suppression (Recommended)

<i>Item</i>	<i>Method</i>	<i>Main Reasons for Rejection</i>	<i>Defect Assessment</i>		
			<i>MiD</i>	<i>MaD</i>	<i>DD</i>
6.1. Radio-interference (*) ²	Visual inspection	Any of the requirements ¹ not met.	X		

¹ "Requirements" are laid down at the date of approval, first registration or first entry into service as well as by retrofitting obligations, by in use conformity requirements if any or by national legislation in the country of registrations. These reasons for failure apply only when compliance with requirements has been checked.

² (*) identifies items which relate to the condition of the vehicle and its suitability for use on the road but which are not considered essential in a roadworthiness test

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. Provningens 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. Provningens innehåll och metoder; bedömning av fordonsbrister

Provningen 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	
		a) För stor eller för liten tillgänglig slaglängd.		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.	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 miniminivå). Mängden bromsvätska betydligt under markeringen för miniminivå. 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. Risk för skada.	X	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
		b) Bromstrumma eller -skiva nedsmutsad (av olja, fett etc.) Bromsprestanda påverkad.		X	X
		c) Bromstrumma eller -skiva saknas.			X
		d) Bromsskölden bristfälligt fastsatt.		X	
1.1.15. Bromskablar, stänger, spakar, kopplingar	Okulär inspektion så långt möjligt av komponenter medan bromssystemet manövreras.	a) Kabel skadad eller bockad. Bromsprestanda påverkad.		X	X
		b) Stort slitage eller framskriden korrosion på komponent. Bromsprestanda påverkad.		X	X
		c) Kabel, stång eller led bristfälligt monterad.		X	
		d) Bristfällig kabelmontering.		X	
		e) Begränsning i bromssystemets rörlighet.		X	
		f) Onormala rörelser hos spakar/kopplingar tyder på felaktig inställning eller onormalt slitage.		X	
1.1.16. Bromscylinrar (även fjäderbromsar och hydraulcylinrar)	Okulär inspektion så långt möjligt av komponenter medan bromssystemet manövreras.	a) Cylinder 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. frotskyddspump, lufttork etc.) har yttre skador eller är kraftigt korroderade så att bromssystemet påverkas negativt. Bromsprestanda påverkad.		X	X
		b) Lufttork eller frotskyddspump 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	Okulär inspektion.	a) Saknas.		X	

(om sådan monterats eller krävs)		b) Skadade. Oanvändbara eller otäta.	X	X	
1.1.23. Färd broms	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.	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	
		d) Onormal fördröjning före bromsverkan på något hjul.		X	
		e) Alltför stora variationer i bromsverkan under ett fullständigt hjulvarv.		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.	Uppfyller ej nedanstående minimivärden: 1. Fordon som registrerats för första gången efter 1.1.2012: - Kategori M ₁ : 58 % - Kategorierna M ₂ och M ₃ : 50 % - Kategori N ₁ : 50 % - Kategorierna N ₂ och N ₃ 50 % - Kategorierna O ₃ och O ₄ : - påhängsvagnar: 45 % ¹ - släpvagnar med dragstång: 50 %		X	

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

	Fordon eller en släpvagn vars största tillåtna massa överstiger 3,5 ton ska kontrolleras enligt standarden ISO 21069 eller motsvarande metoder. Bromsprov på väg ska genomföras under torra förhållanden på en plan, rak väg.	2. Fordon som registrerats för första gången före 1.1.2012: – Kategorierna M₁, M₂ och M₃: 50 %² – Kategori N₁: 45 % – Kategorierna N₂ och N₃: 43 %³ – Kategorierna O₃ och O₄: 40 %⁴ Av ovan nämnda värden uppnås mindre än 50 procent.		X	X
--	--	--	--	---	---

² 48 % för fordon som inte försetts med ABS eller typgodkänts före den 1 oktober 1991.

³ 45 % för fordon som är registrerade efter 1988 eller från och med det datum som anges i kraven, om detta datum infaller senare.

⁴ 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 ⁵ 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

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

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	Okulär inspektion och om möjligt provning av om systemet fungerar.	a) Ingen gradvis bromsverkan (gäller ej avgasbromsen).		X	
		b) Systemet fungerar inte.		X	
1.6. Låsningsfria 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 från marken eller på vändskivor. Okulär inspektion av styrinrättningens funktion.	a) Styrningen svärmanövrerad.		X	
		b) Styrarmsaxeln vriden eller spåren utslitna. Påverkar funktionen.		X	X
		c) Stort slitage på styrarmsaxeln. Påverkar funktionen.		X	X
		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

	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) Fästsruvar 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	

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 styrningsdämpare	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 riktningsstabilitet.	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 riktningsstabilitet.		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 fordonsgränssnitt.	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 fordonsgränssnittet.		X	
3. Sikt					
3.1. Siktfält	Okulär inspektion från förarsätet.	Hinder i förarens siktfält 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		

			<i>Mindre</i>	<i>Större</i>	<i>Farlig</i>
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	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. Avimningsanordning (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).	X		
		Enkla lampor/ljuskällor; vid LED-belysning allvarligt påverkad sikt.		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	a) Strömbrytaren fungerar inte i enlighet med kraven ⁽¹⁾ (antal strålkastare som är tända samtidigt). Överskrider tillåten främre ljusintensitet.	X	X	

	elektroniskt fordonsgränssnitt.	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 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 försämrade 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 försämrade 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 försämrade 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, (reflekterande) konturmärkning och bakre skyltar					
4.8.1. Skick	Okulär inspektion.	a) Reflekterande 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
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. Släpvagnens 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. Lös 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	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 brottsskadad 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 riktningsstabilitet.		X	X
		c) För stor rörelse mellan axeltapp och axelbalk. Riskerar att falla av, försämrade riktningsstabilitet.		X	X
		d) Sprint till axeltapp sitter löst i axeln. Riskerar att falla av, försämrade riktningsstabilitet.		X	X
5.1.3. Hjullager	Okulär inspektion när fordonet befinner sig	a) Stort glapp i hjullagret. Försämrade riktningsstabilitet, risk för demolering.		X	X

	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.	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) Brottsskada eller felaktig svetsning.			X
		b) Låsringar för däckens 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, däckens 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 inspektions grop.	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	

Föremål	Metod	Grunder för underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farlig
	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, stödstag, främre och bakre bärramar	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 komponent på chassi eller axel. Riskerar att falla av, försämrade rikttningsstabilitet.		X	X
		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, försämrade rikttningsstabilitet.		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. Sidobalk eller tvärbalk svårt brottskadad eller deformerad.		X	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 avskärmad bränsletank eller otillräckligt avskärmat avgassystem, - motorutrymmets skick.			X
	f) System för LPG/CNG eller vätgas överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ , någon del av systemet defekt.			X

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 personskadorna 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) Skymd 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) Fästskruvar saknas eller sitter löst. Fästskruvar 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	a) Ändring av styrenheten som påverkar säkerheten och/eller miljön.		X	

	med användning av elektroniskt fordonsgränssnitt.	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. Försämrade stabilitet.		X	X
		c) Avgasrök kan komma in. Risk för passagerares hälsa.		X	X
		d) Farlig ändring ⁽³⁾ . Otilräckligt 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. Försämrade stabilitet.		X	X

Föremål	Metod	Grunder för underkännande	Bedömning av brister		
			Mindre	Större	Farlig
6.2.3. Dörrar och dörlås	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	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 montering 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	

<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>
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.			X	
		b) Överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ . Om sådan krävs (t.ex. i taxibilar, bussar etc.)	X		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. Hjulkitar (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. Vägmätare, 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 M ₂ och M ₃ 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 personskador.	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⁾					
<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>
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⁾					
	Okulär inspektion.	a) Överensstämmer inte med kraven ⁽¹⁾ .		X	

8.12.1. Utrymme för livsmedelsberedning		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 personsador.	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 körduglighetsprovet.
- (3) En farlig ändring avser en förändring som försämrar fordonets trafiksäkerhet eller som medför oproportionerlig miljölägenhet.

Annex

Minimum inspection requirements

1. General

This Annex identifies the vehicle systems and components to be tested; it details the recommended methods for testing them and the criteria to be used when determining whether the condition of the vehicle is acceptable.

The test shall cover at least the items listed in paragraph 3. below provided that these relate to the equipment of the vehicle being tested in the Contracting Party concerned. The test may also include a verification as to whether the relevant parts and components of that vehicle correspond to the required safety and environmental characteristics that were in force at the time of approval or, if applicable, at the time of retrofitting.

Where the design of the vehicle does not allow the application of the test methods laid down in this annex, the test shall be conducted in accordance with the recommended test methods accepted by the competent authorities. The competent authority shall be satisfied that safety and environmental standards will be maintained.

Testing of all the items listed below shall be considered as mandatory in the context of a periodic roadworthiness test, with the exception of those marked with the indication "X" which are related to the condition of the vehicle and its suitability for use on the road but which are not considered essential in the context of a roadworthiness test.

The "Reasons for failure" do not apply in cases where they refer to requirements that were not prescribed in the relevant vehicle approval legislation at the time of first registration or first entry into service, or in the retrofitting requirements.

Where a method of testing is indicated as visual, it means that, in addition to looking at the items concerned, the inspector shall also, if appropriate, handle them, evaluate their noise or use any other appropriate means of inspection not involving the use of equipment.

2. Scope of test

The test shall cover at least the following areas:

0. Identification of the vehicle;
1. Braking equipment;
2. Steering;
3. Visibility;
4. Lighting equipment and parts of the electrical system;
5. Axles, wheels, tyres, suspension;
6. Chassis and chassis attachments;
7. Other equipment;
8. Supplementary tests for passenger-carrying vehicles of categories M₂ and M₃.

3. Contents and methods of testing; assessment of deficiencies of vehicles

The test shall cover at least the items, and use the minimum standards and the recommended methods, listed in the following table.

For each vehicle system and component subject to testing, the assessment of deficiencies shall be carried out in accordance with the criteria set out in that table, on a case-by-case basis.

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
0. Identification of the vehicle					
0.1. Registration number plates (if needed by requirements ⁽¹⁾)	Visual inspection	(a) Number plate(s) missing or so insecurely fixed that it is (they are) likely to fall off.		X	
		(b) Inscription missing or illegible		X	
		(c) Not in accordance with vehicle documents or records.		X	
0.2. Vehicle identification/chassis/serial number	Visual inspection	(a) Missing or can not be found.		X	
		(b) Incomplete, illegible, obviously falsified, or does not match the vehicle documents.		X	
		(c) Illegible vehicle documents or clerical inaccuracies.	X		
1. Braking equipment					
1.1. Mechanical condition and operation					
1.1.1. Service brake pedal/hand lever pivot	Visual inspection of the components while the braking system is operated. Note: Vehicles with power-assisted braking systems should be inspected with the engine switched off.	(a) Pivot too tight.		X	
		(b) Excessive wear or play.		X	
1.1.2. Pedal/hand lever condition and travel of the brake operating device	Visual inspection of the components while the braking system is operated Note: Vehicles with power-assisted braking systems should be	(a) Excessive or insufficient reserve travel.		X	
		(b) Brake control not releasing correctly. If its functionality is affected.	X	X	
		(c) Anti-slip provision on brake pedal missing, loose or worn smooth.		X	

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
	inspected with the engine switched off.				
1.1.3. Vacuum pump or compressor and reservoirs	Visual inspection of the components at normal working pressure. Check time required for vacuum or air pressure to reach safe working value and function of warning device, multi-circuit protection valve and pressure relief valve.	(a) Insufficient pressure/vacuum to give assistance for at least four brake applications after the warning device has operated (or gauge shows an unsafe reading); for at least two brake applications after the warning device has operated (or gauge shows an unsafe reading).		X	X
		(b) Time taken to build up air pressure/vacuum to safe working value is too long according to the requirements ⁽¹⁾		X	
		(c) Multi-circuit protection valve or pressure relief valve not working.		X	
		(d) Air leak causing a noticeable drop in pressure or audible air leaks.		X	
		(e) External damage likely to affect the function of the braking system. Secondary braking performance not met.		X	X
1.1.4. Low pressure warning gauge or indicator	Functional check	Malfunctioning or defective gauge or indicator. Low pressure not identifiable.	X	X	
1.1.5. Hand-operated brake control valve	Visual inspection of the components while the braking system is operated.	(a) Control cracked, damaged or excessively worn.		X	
		(b) Control insecure on valve or valve insecure.		X	
		(c) Loose connections or leaks in system.		X	
		(d) Unsatisfactory operation.		X	
1.1.6. Parking brake activator, lever control, parking brake ratchet, electronic parking brake	Visual inspection of the components while the braking system is operated.	(a) Ratchet not holding correctly.		X	
		(b) Wear at lever pivot or in ratchet mechanism. Excessive wear.	X	X	

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
		(c) Excessive movement of lever indicating incorrect adjustment.		X	
		(d) Activator missing, damaged or inoperative.		X	
		(e) Incorrect functioning, warning indicator shows malfunction		X	
1.1.7. Braking valves (foot valves, unloaders, governors)	Visual inspection of the components while the braking system is operated.	(a) Valve damaged or excessive air leak. If its functionality is affected.		X	X
		(b) Excessive oil discharge from compressor.	X		
		(c) Valve insecure or inadequately mounted.		X	
		(d) Hydraulic fluid discharge or leak. If its functionality is affected.		X	X
1.1.8. Couplings for trailer brakes (electrical & pneumatic)	Disconnect and reconnect braking system coupling between towing vehicle and trailer.	(a) Tap or self sealing valve defective. If its functionality is affected.	X	X	
		(b) Tap or valve insecure or inadequately mounted. If its functionality is affected.	X	X	
		(c) Excessive leaks. If its functionality is affected.		X	X
		(d) Not functioning correctly. Operation of brake affected.		X	X
1.1.9. Energy storage reservoir pressure tank	Visual inspection.	(a) Tank slightly damaged or slightly corroded . Tank heavily damaged, corroded or leaking.	X	X	
		(b) Drain device operation affected. Drain device inoperative.	X	X	
		(c) Tank insecure or inadequately mounted.		X	

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
1.1.10. Brake servo units, master cylinder (hydraulic systems)	Visual inspection of the components while the braking system is operated, if possible.	(a) Defective or ineffective servo unit. If it is not operating.		X	X
		(b) Master cylinder defective but brake still operating. Master cylinder defective or leaking.		X	X
		(c) Master cylinder insecure but brake still operating. Master cylinder insecure.		X	X
		(d) Insufficient brake fluid below MIN mark Brake fluid significantly below MIN mark No brake fluid visible.	X	X	X
		(e) Master cylinder reservoir cap missing.	X		
		(f) Brake fluid warning light illuminated or defective.	X		
		(g) Incorrect functioning of brake fluid level warning device.	X		
1.1.11. Rigid brake pipes	Visual inspection of the components while the braking system is operated, if possible.	(a) Imminent risk of failure or fracture.			X
		(b) Pipes or connections leaking (air brake systems). Pipes or connection leaking (hydraulic brake systems).		X	X
		(c) Pipes damaged or excessively corroded. Affecting the functioning of the brakes on account of blocking or imminent risk of leaking.		X	X
		(d) Pipes misplaced. Risk of damage.	X	X	
1.1.12. Flexible brake hoses	Visual inspection of the components while the braking	(a) Imminent risk of failure or fracture.			X
		(b) Hoses damaged, chafing, twisted or too short. Hoses damaged or chafing.	X	X	

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
	system is operated, if possible.	(c) Hoses or connections leaking (air brake systems) Hoses or connections leaking (hydraulic brake systems).		X	X
		(d) Hoses bulging under pressure. Cord impaired.		X	X
		(e) Hoses porous.		X	
1.1.13. Brake linings and pads	Visual inspection.	(a) Lining or pad excessively worn (minimum mark reached). Lining or pad excessively worn (minimum mark not visible).		X	X
		(b) Lining or pad contaminated (oil, grease etc.). Braking performance affected.		X	X
		(c) Lining or pad missing or wrongly mounted.			X
1.1.14. Brake drums, brake discs	Visual inspection.	(a) Drum or disc worn Drum or disc excessively worn, excessively scored, cracked, insecure or fractured.		X	X
		(b) Drum or disc contaminated (oil, grease, etc.). Braking performance affected.		X	X
		(c) Drum or disc missing.			X
		(d) Back plate insecure.		X	
1.1.15. Brake cables, rods, levers, linkages	Visual inspection of the components while the braking system is operated, if possible.	(a) Cable damaged or knotted. Braking performance affected.		X	X
		(b) Component excessively worn or corroded. Braking performance affected.		X	X
		(c) Cable, rod or joint insecure.		X	
		(d) Cable guide defective.		X	
		(e) Restriction to free movement of the braking system.		X	

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
		(f) Abnormal movement of the levers/linkage indicating maladjustment or excessive wear.		X	
1.1.16. Brake actuators (including spring brakes or hydraulic cylinders)	Visual inspection of the components while the braking system is operated, if possible.	(a) Actuator cracked or damaged. Braking performance affected.		X	X
		(b) Actuator leaking. Braking performance affected.		X	X
		(c) Actuator insecure or inadequately mounted. Braking performance affected.		X	X
		(d) Actuator excessively corroded. Likely to crack.		X	X
		(e) Insufficient or excessive travel of operating piston or diaphragm mechanism. Braking performance affected (lack of reserve movement).		X	X
		(f) Dust cover damaged. Dust cover missing or excessively damaged.	X	X	
1.1.17. Load sensing valve	Visual inspection of the components while the braking system is operated, if possible.	(a) Defective linkage.		X	
		(b) Linkage incorrectly adjusted.		X	
		(c) Valve seized or inoperative (ABS functioning). Valve seized or inoperative.		X	X
		(d) Valve missing (if required).			X
		(e) Missing data plate.	X		
		(f) Data illegible or not in accordance with requirements ⁽¹⁾	X		
1.1.18. Slack adjusters and indicators	Visual inspection.	(a) Adjuster damaged, seized or having abnormal movement, excessive wear or incorrect adjustment.		X	

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
		(b) Adjuster defective.		X	
		(c) Incorrectly installed or replaced.		X	
1.1.19. Endurance braking system (where fitted or required)	Visual inspection.	(a) Insecure connectors or mountings. If its functionality is affected.	X	X	
		(b) System obviously defective or missing.		X	
1.1.20. Automatic operation of trailer brakes	Disconnect brake coupling between towing vehicle and trailer.	Trailer brake does not apply automatically when coupling disconnected.			X
1.1.21. Complete braking system	Visual inspection	(a) Other system devices (e.g. anti-freeze pump, air dryer, etc.) damaged externally or excessively corroded in a way that adversely affects the braking system. Braking performance affected.		X	X
		(b) Leakage of air or anti-freeze. System functionality affected.	X	X	
		(c) Any component insecure or inadequately mounted.		X	
		(d) Unsafe modification to any component ⁽³⁾ Braking performance affected.		X	X
1.1.22. Test connections (where fitted or required)	Visual inspection	(a) Missing.		X	
		(b) Damaged. Unusable or leaking.	X	X	
1.1.23. Overrun brake	Visual inspection and by operation	Insufficient efficiency.		X	

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
1.2	Service braking performance and efficiency				
1.2.1.	Performance	During a test on a brake tester or, if impossible, during a road test, apply the brakes progressively up to maximum effort.	(a) Inadequate braking effort on one or more wheels. No braking effort on one or more wheels.		X <

² 43 % for semi-trailers approved before 1 January 2012.

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
	of the authorised axle loads. Vehicles or a trailer with a maximum permissible mass exceeding 3.5 Tonnes has to be inspected following the standards given by ISO 21069 or equivalent methods. Road tests should be carried out under dry conditions on a flat, straight road.	2. Vehicles registered for the first time before 1/1/2012: – Categories M ₁ , M ₂ and M ₃ : 50 % ³ – Category N ₁ : 45 % – Categories N ₂ and N ₃ : 43 % ⁴ – Categories O ₃ and O ₄ : 40 % ⁵ Less than 50% of the above values reached.		X	X
1.3. Secondary (emergency) braking performance and efficiency (if met by separate system)					
1.3.1. Performance	If the secondary braking system is separate from the service braking system, use the method specified in 1.2.1.	(a) Inadequate braking effort on one or more wheels. No braking effort on one or more wheels.		X	X
		(b) Braking effort from any wheel is less than 70 % of the maximum effort recorded from another wheel on the same axle specified. Or, in the case of testing on the road, the vehicle deviates excessively from a straight line. Braking effort from any wheel is less than 50 % of the maximum effort recorded from the other wheel on the same axle in the case of steered axles.		X	X

³ 48 % for vehicles not fitted with ABS or type-approved before 1 October 1991.

⁴ 45 % for vehicles registered after 1988 or from the date specified in requirements, whichever is the later.

⁵ 43 % for semi-trailers and draw-bar trailers registered after 1988 or from the date specified in requirements, whichever is the later.

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
		(c) No gradual variation in brake effort (grabbing).		X	
1.3.2. Efficiency	If the secondary braking system is separate from the service braking system, use the method specified in 1.2.2.	Braking effort less than 50 % ¹ of the service brake performance defined in section 1.2.2 in relation to the maximum authorized mass. Less than 50 % of the above braking effort values reached.		X	X
1.4. Parking braking performance and efficiency					
1.4.1. Performance	Apply the brake during a test on a brake tester.	Brake inoperative on one side or, in the case of testing on the road, the vehicle deviates excessively from a straight line. Less than 50 % of the braking effort values as referred to in point 1.4.2. reached in relation to the vehicle mass during testing.		X	X
1.4.2. Efficiency	Test with a brake tester. If not possible, then by a road test using either an indicating or deceleration recording instrument or with the vehicle on a slope of known gradient .	Does not give, for all vehicles, a braking ratio of at least 16 % in relation to the maximum authorized mass or, for motor vehicles, of at least 12 % in relation to the maximum authorised combination mass of the vehicle, whichever is the greater. Less than 50 % of the above braking effort values reached.		X	X
1.5. Endurance braking system performance	Visual inspection and, where possible, test whether the system functions.	(a) No gradual variation of efficiency (not applicable to exhaust brake systems).		X	
		(b) System not functioning.		X	
1.6. Anti-lock braking system (ABS)	Visual inspection and inspection of warning device	(a) Warning device malfunctioning.		X	
		(b) Warning device shows system malfunction.		X	

¹ E.g. 2.5 m/s² for N1, N2 and N3 vehicles registered for the first time after 1.1.2012.

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
	and/or using electronic vehicle interface.	(c) Wheel speed sensors missing or damaged.		X	
		(d) Wirings damaged.		X	
		(e) Other components missing or damaged.		X	
		(f) System indicates failure via the electronic vehicle interface.		X	
1.7 Electronic brake system (EBS)	Visual inspection and inspection of warning device and/or using electronic vehicle interface.	(a) Warning device malfunctioning.		X	
		(b) Warning device shows system malfunction.		X	
		(c) System indicates failure via the electronic vehicle interface.		X	
1.8 Brake fluid	Visual inspection	Brake fluid contaminated or sedimented. Imminent risk of failure.		X	X
2. Steering					
2.1. Mechanical condition					
2.1.1. Steering gear condition	With the vehicle over a pit or on a hoist and with the road wheels off the ground or on turntables, rotate the steering wheel from lock to lock. Visual inspection of the operation of the steering gear.	(a) Roughness in operation of gear.		X	
		(b) Sector shaft twisted or splines worn. Affecting functionality.		X	X
		(c) Excessive wear in sector shaft. Affecting functionality.		X	X
		(d) Excessive movement of sector shaft. Affecting functionality.		X	X
		(e) Leaking. Formation of drops.	X	X	
2.1.2. Steering gear casing attachment	With vehicle on a pit or hoist and the weight of the	(a) Steering gear casing not properly attached.		X	X

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
	vehicle road wheels on the ground, rotate steering / handle bar wheel clockwise and anticlockwise or using a specially adapted wheel play detector. Visual inspection of the attachment of gear casing to chassis.	Attachments dangerously loose or relative movement to chassis/bodywork visible.			
		(b) Elongated fixing holes in chassis. Attachments seriously affected.		X	X
		(c) Missing or fractured fixing bolts. Attachments seriously affected.		X	X
		(d) Steering gear casing fractured. Stability or attachment of casing affected.		X	X
2.1.3. Steering linkage condition	With the vehicle over a pit or on a hoist and with the road wheel on the ground, rock steering wheel clockwise and anti-clockwise or using a specially adapted wheel play detector. Visual inspection of steering components for wear, fractures and security.	(a) Relative movement between components which should be fixed. Excessive movement or likely to unlink.		X	X
		(b) Excessive wear at joints. A very serious risk of unlinking.		X	X
		(c) Fractures or deformation of any component. Affecting function.		X	X
		(d) Absence of locking devices.		X	
		(e) Misalignment of components (e.g. Track rod or drag link).		X	
		(f) Unsafe modification ⁽³⁾ . Affecting function.		X	X
		(g) Dust cover damaged or deteriorated. Dust cover missing or severely deteriorated.	X	X	

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
2.1.4. Steering linkage operation	With the vehicle over a pit or on a hoist and with the road wheel on the ground, rock steering wheel clockwise and anti-clockwise or using a specially adapted wheel play detector. Visual inspection of steering components for wear, fractures and security.	(a) Moving steering linkage fouling a fixed part of the chassis.		X	
		(b) Steering stops not operating or missing.		X	
2.1.5. Power steering	Check steering system for leaks and hydraulic fluid reservoir level (if visible). With the road wheels on the ground and with the engine running, check that the power steering system is operating.	(a) Fluid leak or functions affected.		X	
		(b) Insufficient fluid (below MIN mark). Insufficient reservoir.	X	X	
		(c) Mechanism not working. Steering affected.		X	X
		(d) Mechanism fractured or insecure. Steering affected.		X	X
		(e) Misalignment or fouling of components. Steering affected.		X	X
		(f) Unsafe modification ⁽³⁾ . Steering affected.		X	X
		(g) Cables/hoses damaged, excessively corroded. Steering affected.		X	X
2.2. Steering wheel, column and handle bar					

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
2.2.1. Steering wheel/handle bar condition	With the vehicle over a pit or on a hoist and the mass of the vehicle on the ground, push and pull the steering wheel in line with column, push steering wheel/handle bar in various directions at right angles to the column/forks . Visual inspection of play, and condition of flexible couplings or universal joints.	(a) Relative movement between steering wheel and column indicating looseness. Very serious risk of unlinking.		X	X
		(b) Absence of retaining device on steering wheel hub. Very serious risk of unlinking.		X	X
		(c) Fracture or looseness of steering wheel hub, rim or spokes. Very serious risk of unlinking.		X	X
2.2.2. Steering column/yokes and forks and steering dampers	With the vehicle over a pit or on a hoist and the mass of the vehicle on the ground, push and pull the steering wheel in line with column, push steering wheel/handle bar in various directions at right angles to the column/forks. Visual inspection of play, and condition of flexible couplings or universal joints.	(a) Excessive movement of centre of steering wheel up or down.		X	
		(b) Excessive movement of top of column radially from axis of column.		X	
		(c) Deteriorated flexible coupling.		X	
		(d) Attachment defective. Very serious risk of unlinking.		X	X
		(e) Unsafe modification ⁽³⁾			X

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
2.3. Steering play	With the vehicle over a pit or on a hoist, the mass of the vehicle on the road wheels, the engine, if possible, running for vehicles with power steering and with the road wheels in the straight-ahead position, lightly turn the steering wheel clockwise and anti-clockwise as far as possible without moving the road wheels. Visual inspection of free movement.	Free play in steering excessive (for example, movement of a point on the rim exceeding one fifth of the diameter of the steering wheel or not in accordance with the requirements ⁽¹⁾ . Safe steering affected.		X	X

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
2.4. Wheel alignment (X) ⁽²⁾	Check alignment of steered wheels with suitable equipment.	Alignment not in accordance with vehicle manufacturer's data or requirements ⁽¹⁾ . Straight on driving affected; directional stability impaired.	X	X	
2.5. Trailer steered axle turntable	Visual inspection or using a specially adapted wheel play detector	(a) Component slightly damaged. Component heavily damaged or cracked.		X	X
		(b) Excessive play. Straight on driving affected; directional stability impaired.		X	X

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
		(c) Attachment defective. Attachment seriously affected.		X	X
2.6. Electronic Power Steering (EPS)	Visual inspection and consistency check between the angle of the steering wheel and the angle of the wheels when switching on/off the engine, and/or using the electronic vehicle interface	(a) EPS malfunction indicator lamp (MIL) indicates any kind of failure of the system.		X	
		(b) Inconsistency between the angle of the steering wheel and the angle of the wheels. Steering affected.		X	X
		(c) Power assistance not working.		X	
		(d) System indicates failure via the electronic vehicle interface.		X	
3. Visibility					
3.1. Field of vision	Visual inspection from driving seat.	Obstruction within driver’s field of view that materially affects his view in front or to the sides (outside cleaning area of windscreen wipers). Inside cleaning area of windscreen wipers affected or outer mirrors not visible.	X	X	
3.2. Condition of glass	Visual inspection.	(a) Cracked or discoloured glass or transparent panel (if permitted) (outside cleaning area of windscreen wipers). Inside cleaning area of windscreen wipers affected or outer mirrors not visible.	X	X	
		(b) Glass or transparent panel (including reflecting or tinted film) that does not comply with specifications in the requirements ⁽¹⁾ , (outside cleaning area of windscreen wipers). Inside cleaning area of windscreen wipers affected or outer mirrors not visible.	X	X	
		(c) Glass or transparent panel in unacceptable condition. Visibility through inside cleaning area of windscreen wipers heavily affected.		X	X

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
3.3. Rear-view mirrors or devices	Visual inspection.	(a) Mirror or device missing or not fitted according to the requirements ⁽¹⁾ (at least two rear-view devices available). Fewer than two rear-view devices available.		X	
		(b) Mirror or device slightly damaged or loose. Mirror or device inoperative, heavily damaged, loose or insecure.	X	X	
		(c) Necessary field of vision not covered.		X	
3.4. Windscreen wipers	Visual inspection and by operation.	(a) Wipers not operating or missing or not in accordance with the requirements ⁽¹⁾		X	
		(b) Wiper blade defective. Wiper blade missing or obviously defective.	X	X	
3.5. Windscreen washers	Visual inspection and by operation.	Washers not operating adequately (lack of washing fluid but pump operating or water-jet misaligned). Washers not operating.	X	X	
3.6 Demisting system (X) ⁽²⁾	Visual inspection and by operation.	System inoperative or obviously defective.	X		
4. Lamps, reflectors and electrical equipment					
4.1. Headlamps					
4.1.1. Condition and operation	Visual inspection and by operation.	(a) Defective or missing light / light source.(multiple light / light sources; in the case of LED, up to 1/3 not functioning). Single light / light sources; in the case of Light Emitting Diode (LED), seriously affected visibility.	X	X	
		(b) Slightly defective projection system (reflector and lens). Heavily defective or missing projection system (reflector and lens).	X	X	
		(c) Lamp not securely attached.		X	

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
4.1.2. Alignment	Determine the horizontal aim of each headlamp on dipped beam using a headlamp aiming device or using the electronic vehicle interface.	(a) Aim of a headlamp not within limits laid down in the requirements ⁽¹⁾ .		X	
		(b) System indicates failure via the electronic vehicle interface.		X	
4.1.3. Switching	Visual inspection and by operation or using the electronic vehicle interface	(a) Switch does not operate in accordance with the requirements ⁽¹⁾ (Number of headlamps illuminated at the same time) Maximum permitted light brightness to the front exceeded.	X	X	
		(b) Function of control device impaired.		X	
		(c) System indicates failure via the electronic vehicle interface.		X	
4.1.4. Compliance with requirements ⁽¹⁾ .	Visual inspection and by operation.	(a) Lamp, emitted colour, position, brightness or marking not in accordance with the requirements ⁽¹⁾ .		X	
		(b) Products on lens or light source which obviously reduce light brightness or change emitted colour.		X	
		(c) Light source and lamp not compatible.		X	
4.1.5. Levelling devices (where mandatory)	Visual inspection and by operation, if possible, or using the electronic vehicle interface.	(a) Device not operating.		X	
		(b) Manual device cannot be operated from driver's seat.		X	
		(c) System indicates failure via the electronic vehicle interface.		X	
4.1.6. Headlamp cleaning device (where mandatory)	Visual inspection and by operation if possible.	Device not operating. In the case of gas-discharging lamps.	X	X	
4.2. Front and rear position lamps, side marker lamps, end outline marker lamps and daytime running lamps					

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
4.2.1. Condition and operation	Visual inspection and by operation.	(a) Defective light source.		X	
		(b) Defective lens.		X	
		(c) Lamp not securely attached. Very serious risk of falling off.	X	X	
4.2.2 Switching	Visual inspection and by operation.	(a) Switch does not operate in accordance with the requirements ⁽¹⁾ . Rear position lamps and side marker lamps can be switched off when headlamps are on.		X X	
		(b) Function of control device impaired.		X	
4.2.3. Compliance with requirements ⁽¹⁾	Visual inspection and by operation.	(a) Lamp, emitted colour, position, brightness or marking not in accordance with the requirements ⁽¹⁾ . Red light to the front or white light to the rear; heavily reduced light brightness.	X	X	
		(b) Products on lens or light source which reduce light, brightness or change emitted colour. Red light to the front or white light to the rear; heavily reduced light brightness.	X	X	
4.3. Stop Lamps					
4.3.1. Condition and operation	Visual inspection and by operation.	(a) Defective light source(multiple light source in the case of LED up to 1/3 not functioning). Single light sources; in the case of LED less than 2/3 functioning. All light sources not functioning.	X	X	X
		(b) Slightly defective lens (no influence on emitted light). Heavily defective lens (emitted light affected).	X	X	
		(c) Lamp not securely attached.	X		

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
		Very serious risk of falling off.		X	
4.3.2. Switching	Visual inspection and by operation or using the electronic vehicle interface.	(a) Switch does not operate in accordance with the requirements ⁽¹⁾ . Delayed operation. No operation at all.	X	X	X
		(b) Function of control device impaired.		X	
		(c) System indicates failure via the electronic vehicle interface.		X	
		(d) Emergency brake light functions fail to operate, or do not operate correctly.		X	
4.3.3. Compliance with requirements ⁽¹⁾ .	Visual inspection and by operation.	Lamp, emitted colour, position, brightness or marking not in accordance with the requirements ⁽¹⁾ . White light to the rear; heavily reduced light brightness.	X	X	
4.4. Direction indicator and hazard warning lamps					
4.4.1. Condition and operation	Visual inspection and by operation.	(a) Defective light source (multiple light source in the case of LED up to 1/3 not functioning). Single light sources; in the case of LED less than 2/3 functioning.	X	X	
		(b) Slightly defective lens (no influence on emitted light). Heavily defective lens (emitted light affected).	X	X	
		(c) Lamp not securely attached. Very serious risk of falling off.	X	X	
4.4.2. Switching	Visual inspection and by operation.	Switch does not operate in accordance with the requirements ⁽¹⁾ . No operation at all.	X	X	
4.4.3. Compliance with requirements ⁽¹⁾ .	Visual inspection and by operation.	Lamp, emitted colour, position, brightness or marking not in accordance with the requirements ⁽¹⁾ .		X	

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
4.4.4. Flashing frequency	Visual inspection and by operation.	Rate of flashing not in accordance with the requirements ⁽¹⁾ (frequency more than 25% deviating).	X		
4.5. Front and rear fog lamps					
4.5.1. Condition and operation	Visual inspection and by operation.	(a) Defective light source. (multiple light source in the case of LED up to 1/3 not functioning). Single light sources; inthe case of LED less than 2/3 functioning.	X	X	
		(b) Slightly defective lens (no influence on emitted light). Heavily defective lens (emitted light affected).	X	X	
		(c) Lamp not securely attached. Very serious risk of falling off or dazzling oncoming traffic.	X	X	
4.5.2 Alignment (X) ⁽²⁾	By operation and using a headlamp aiming device	Front fog lamp out of horizontal alignment when the light pattern has cut-off line (cut-off line too low). Cut-off line above that for dipped beam headlamps.	X	X	
4.5.3. Switching	Visual inspection and by operation.	Switch does not operate in accordance with the requirements ⁽¹⁾ . Not operative.	X	X	
4.5.4. Compliance with requirements ⁽¹⁾ .	Visual inspection and by operation.	(a) Lamp, emitted colour, position, brightness or marking not in accordance with the requirements ⁽¹⁾		X	
		(b) System does not operate in accordance with the requirements ⁽¹⁾		X	
4.6. Reversing lamps					
4.6.1. Condition and operation	Visual inspection and by operation.	(a) Defective light source.	X		
		(b) Defective lens.	X		
		(c) Lamp not securely attached. Very serious risk of falling off.	X	X	

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
4.6.2. Compliance with requirements ⁽¹⁾	Visual inspection and by operation.	(a) Lamp, emitted colour, position, brightness or marking not in accordance with the requirements ⁽¹⁾ .		X	
		(b) System does not operate in accordance with the requirements ⁽¹⁾ .		X	
4.6.3. Switching	Visual inspection and by operation.	Switch does not operate in accordance with the requirements ⁽¹⁾ . Reversing lamp can be switched on with gear not in reverse position.	X	X	
4.7. Rear registration plate lamp					
4.7.1. Condition and operation	Visual inspection and by operation.	(a) Lamp throwing direct or white light to the rear.	X		
		(b) Defective light source. (Multiple light source). Defective light source. (Single light source).	X	X	
		(c) Lamp not securely attached. Very serious risk of falling off.	X	X	
4.7.2. Compliance with requirements ⁽¹⁾	Visual inspection and by operation.	System does not operate in accordance with the requirements ⁽¹⁾ .	X		
4.8. Retro-reflectors, conspicuity (retro reflecting) markings and rear marking plates					
4.8.1. Condition	Visual inspection.	(a) Reflecting equipment defective or damaged. Reflecting affected.	X	X	
		(b) Reflector not securely attached. Likely to fall off.	X	X	
4.8.2. Compliance with requirements ⁽¹⁾	Visual inspection.	Device, reflected colour or position not in accordance with the requirements ⁽¹⁾ . Missing or reflecting red colour to the front or white colour to the rear.	X	X	
4.9. Tell-tales mandatory for lighting equipment					

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
4.9.1. Condition and operation	Visual inspection and by operation.	Not operating. Not operating for main beam headlamp or rear fog lamp.	X	X	
4.9.2. Compliance with requirements ⁽¹⁾	Visual inspection and by operation.	Not in accordance with the requirements ⁽¹⁾ .	X		
4.10. Electrical connections between towing vehicle and trailer or semi-trailer	Visual inspection: if possible examine the electrical continuity of the connection.	(a) Fixed components not securely attached. Loose socket.	X	X	
		(b) Damaged or deteriorated insulation. Likely to cause a short-circuit fault.	X	X	
		(c) Trailer or towing vehicle electrical connections not functioning correctly. Trailer brake lights not working at all.		X	X
4.11. Electrical wiring	Visual inspection with vehicle over a pit or on a hoist, including inside the engine compartment (if applicable).	(a) Wiring insecure or not adequately secured. Fixings loose, touching sharp edges, connectors likely to be disconnected. Wiring likely to touch hot parts, rotating parts or the ground, connectors disconnected (relevant parts for braking, steering).	X	X	X
		(b) Wiring slightly deteriorated. Wiring heavily deteriorated. Wiring extremely deteriorated (relevant parts for braking, steering).	X	X	X
		(c) Damaged or deteriorated insulation. Likely to cause a short-circuit fault. Imminent risk of fire, formation of sparks.	X	X	X
4.12. Non obligatory lamps and retro-reflectors (X) ⁽²⁾	Visual inspection and by operation.	(a) A lamp/retro-reflector fitted not in accordance with the requirements ⁽¹⁾ . Emitting/reflecting red light to the front or white light to the rear.	X	X	

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
		(b) Lamp operation not in accordance with the requirements ⁽¹⁾ . Number of headlights simultaneously operating exceeding permitted light brightness; Emitting red light to the front or white light to the rear.	X	X	
		(c) Lamp/retro-reflector not securely attached. Very serious risk of falling off.	X	X	
4.13. Battery(ies)	Visual inspection.	(a) Insecure. Not properly attached; likely to cause a short-circuit fault.	X	X	
		(b) Leaking. Loss of hazardous substances.	X	X	
		(c) Defective switch (if required).		X	
		(d) Defective fuses (if required).		X	
		(e) Inappropriate ventilation (if required).		X	
5. Axles, wheels, tyres and suspension					
5.1. Axles					
5.1.1. Axles	Visual inspection with vehicle over a pit or on a hoist. Wheel play detectors may be used and are recommended for vehicles having a maximum mass exceeding 3,5 tonnes	(a) Axle fractured or deformed.			X
		(b) Insecure fixing to vehicle. Stability impaired, functionality affected: Extensive movement relative to its fixtures.		X	X
		(c) Unsafe modification ⁽³⁾ . Stability impaired, functionality affected, insufficient clearance to other vehicle parts or to the ground.		X	X
5.1.2. Stub axles	Visual inspection with vehicle over a pit or on a hoist.	(a) Stub axle fractured.			X
		(b) Excessive wear in the swivel pin and/or bushes.		X	

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
	Wheel play detectors may be used and are recommended for vehicles having a maximum mass exceeding 3,5 tonnes. Apply a vertical or lateral force to each wheel and note the amount of movement between the axle beam and stub axle.	Likelihood of loosening; directional stability impaired.			X
		(c) Excessive movement between stub axle and axle beam. Likelihood of loosening; directional stability impaired.		X	X
		(d) Stub axle pin loose in axle. Likelihood of loosening; directional stability impaired.		X	X
5.1.3. Wheel bearings	Visual inspection with the vehicle over a pit or on a hoist. Wheel play detectors may be used and are recommended for vehicles having a maximum mass exceeding 3,5 tonnes. Rock the wheel or apply a lateral force to each wheel and note the amount of upward movement of the wheel relative to the stub axle.	(a) Excessive play in a wheel bearing. Directional stability impaired; danger of demolition.		X	X
		(b) Wheel bearing too tight, jammed. Danger of overheating; danger of demolition.		X	X
5.2. Wheels and tyres					

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
5.2.1. Road wheel hub	Visual inspection.	(a) Any wheel nuts or studs missing or loose. Missing fixing or loose to an extent which very seriously affects road safety.		X	X
		(b) Hub worn or damaged. Hub worn or damaged in such a way that secure fixing of wheels is affected.		X	X
5.2.2. Wheels	Visual inspection of both sides of each wheel with vehicle over a pit or on a hoist.	(a) Any fracture or welding defect.			X
		(b) Tyre retaining rings not properly fitted. Likely to come off.		X	X
		(c) Wheel badly distorted or worn. Secure fixing to hub affected; secure fixing of tyre affected.		X	X
		(d) Wheel size, technical design, compatibility or type not in accordance with the requirements ⁽¹⁾ and affecting road safety.		X	
5.2.3. Tyres	Visual inspection of the entire tyre by either rotating the road wheel with it off the ground and the vehicle over a pit or on a hoist, or by rolling the vehicle backwards and forwards over a pit.	(a) Tyre size, load capacity, approval mark or speed category not in accordance with the requirements ⁽¹⁾ and affecting road safety. Insufficient load capacity or speed category for actual use, tyre touches other fixed vehicle parts impairing safe driving.		X	X
		(b) Tyres on same axle or on twin wheels of different sizes.		X	
		(c) Tyres on same axle of different construction (radial / cross-ply).		X	
		(d) Any serious damage or cut to tyre. Cord visible or damaged.		X	X
		(e) Tyre tread wear indicator becomes exposed. Tyre tread depth not in accordance with the requirements ⁽¹⁾ .		X	X

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
		(f) Tyre rubbing against other components (flexible anti spray devices). Tyre rubbing against other components (safe driving not impaired)	X	X	
		(g) Re-grooved tyres not in accordance with requirements ⁽¹⁾ . Cord protection layer affected.		X	X
		(h) Tyre pressure monitoring system malfunctioning or tyre obviously underinflated. Obviously inoperative.	X	X	
5.3. Suspension system					
5.3.1. Springs and stabiliser	Visual inspection with vehicle over a pit or on a hoist. Wheel play detectors may be used and are recommended for vehicles having a maximum mass exceeding 3,5 tonnes	(a) Insecure attachment of springs to chassis or axle.		X	
		Relative movement visible. fixings very seriously loose.			X
		(b) A damaged or fractured spring component. Main spring (-leaf), or additional leafs very seriously affected.		X	X
		(c) Spring missing Main spring (-leaf), or additional leafs very seriously affected.		X	X
		(d) Unsafe modification ⁽³⁾ Insufficient clearance to other vehicle parts; spring system inoperative.		X	X
5.3.2. Shock absorbers	Visual inspection with vehicle over a pit or on a hoist or using special equipment, if available.	(a) Insecure attachment of shock absorbers to chassis or axle. Shock absorber loose.	X	X	
		(b) Damaged shock absorber showing signs of severe leakage or malfunction.		X	

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
5.3.2.1 Efficiency testing of damping (X) ⁽²⁾	Use special equipment and compare left /right differences	(a) Significant difference between left and right.		X	
		(b) Given minimum values not reached.		X	
5.3.3. Torque tubes, radius arms, wishbones and suspension arms	Visual inspection with vehicle over a pit or on a hoist. Wheel play detectors may be used and are recommended for vehicles having a maximum mass exceeding 3,5 tonnes	(a) Insecure attachment of component to chassis or axle. Likelihood of loosening; directional stability impaired.		X	X
		(b) A damaged or excessively corroded component. Stability of component affected or component fractured.		X	X
		(c) Unsafe modification ⁽³⁾ . Insufficient clearance to other vehicle parts; system inoperative.		X	X
5.3.4.Suspension joints	Visual inspection with vehicle over a pit or on a hoist. Wheel play detectors may be used and are recommended for vehicles having a maximum mass exceeding 3,5 tonnes	(a) Excessive wear in swivel pin and/or bushes or at suspension joints. Likelihood of loosening; directional stability impaired.		X	X
		(b) Dust cover severely deteriorated. Dust cover missing or fractured.	X	X	
5.3.5. Air suspension	Visual inspection	(a) System inoperable.			X
		(b) Any component damaged, modified or deteriorated in a way that would adversely affect the functioning of the system. Functioning of system seriously affected.		X	X
		(c) Audible system leakage.		X	
6. Chassis and chassis attachments					

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
6.1. Chassis or frame and attachments					
6.1.1. General condition	Visual inspection with vehicle over a pit or on a hoist.	(a) Slight fracture or deformation of any side or cross-member. Serious fracture or deformation of any side or cross-member.		X	X
		(b) Insecurity of strengthening plates or fastenings. Majority of fastenings loose; insufficient strength of parts.		X	X
		(c) Excessive corrosion which affects the rigidity of the assembly. Insufficient strength of parts.		X	X
6.1.2. Exhaust pipes and silencers	Visual inspection with vehicle over a pit or on a hoist.	(a) Insecure or leaking exhaust system.		X	
		(b) Fumes entering cab or passengers compartment. Danger to health of persons on board.		X	X
6.1.3. Fuel tank and pipes (including heating fuel tank and pipes)	Visual inspection with vehicle over a pit or on a hoist, use of leak detecting devices in the case of LPG/CNG/LNG systems.	(a) Insecure tank or pipes, creating particular risk of fire.			X
		(b) Leaking fuel or missing or ineffective filler cap. Risk of fire; excessive loss of hazardous material.		X	X
		(c) Chafed pipes. Damaged pipes.	X	X	
		(d) Fuel stopcock (if required) not operating correctly.		X	
		(e) Fire risk due to: – leaking fuel; – fuel tank or exhaust not properly shielded; – engine compartment condition.			X
		(f) LPG/CNG/LNG or hydrogen system not in accordance with requirements; any part of the system defective ⁽¹⁾			X

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
6.1.4. Bumpers, lateral protection and rear underrun devices	Visual inspection.	(a) Looseness or damage likely to cause injury when grazed or contacted. Parts likely to fall off; functionality heavily affected.		X	X
		(b) Device obviously not in compliance with the requirements ⁽¹⁾		X	
6.1.5. Spare wheel carrier (if fitted)	Visual inspection.	(a) Carrier not in proper condition	X		
		(b) Carrier fractured or insecure.		X	
		(c) A spare wheel not securely fixed in carrier Very serious risk of falling off.		X	X
6.1.6. Mechanical coupling and towing device	Visual inspection for wear and correct operation with special attention to any safety device fitted and /or use of measuring gauge.	(a) Component damaged, defective or cracked (if not in use). Component damaged, defective or cracked (if in use)		X	X
		(b) Excessive wear in a component. Below wear limit.		X	X
		(c) Attachment defective. Any attachment loose with a very serious risk of falling off.		X	X
		(d) Any safety device missing or not operating correctly.		X	
		(e) Any coupling indicator not working.		X	
		(f) Obstruct registration plate or any lamp (when not in use) Registration plate not readable (when not in use).	X	X	
		(g) Unsafe modification ⁽³⁾ (secondary parts). Unsafe modification ⁽³⁾ (primary parts).		X	X
		(h) Coupling too weak.		X	
6.1.7. Transmission	Visual inspection.	(a) Loose or missing securing bolts Loose or missing securing bolts to such an extent that road safety is seriously endangered.		X	X

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
		(b) Excessive wear in transmission shaft bearings. Very serious risk of loosening or cracking.		X	X
		(c) Excessive wear in universal joints or transmission chains/belts. Very serious risk of loosening or cracking.		X	X
		(d) Deteriorated flexible couplings. Very serious risk of loosening or cracking.		X	X
		(e) A damaged or bent shaft.		X	
		(f) Bearing housing fractured or insecure. Very serious risk of loosening or cracking.		X	X
		(g) Dust cover severely deteriorated. Dust cover missing or fractured.	X	X	
		(h) Illegal power-train modification.		X	
6.1.8. Engine mountings	Visual inspection not necessarily on a pit or hoist.	Deteriorated, obviously and severely damaged mountings. Loose or fractured mountings.		X	X
6.1.9 Engine performance (X) ⁽²⁾	Visual inspection and/or using electronic interface	(a) Control unit modified affecting safety and/or the environment.		X	
		(b) Engine modification affecting safety and/or the environment.			X
6.2. Cab and bodywork					
6.2.1. Condition	Visual inspection	(a) A loose or damaged panel or part likely to cause injury. Likely to fall off.		X	X
		(b) Insecure body pillar. Stability impaired.		X	X

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
		(c) Permitting entry of engine or exhaust fumes. Danger to health of persons on board.		X	X
		(d) Unsafe modification ⁽³⁾ . Insufficient clearance to rotating or moving parts and road.		X	X
6.2.2. Mounting	Visual inspection over a pit or on a hoist.	(a) Body or cab insecure. Stability affected.		X	X
		(b) Body/cab obviously not located squarely on chassis.		X	
		(c) Insecure or missing fixing of body/cab to chassis or cross-members and if symmetrical Insecure or missing fixing of body/cab to chassis or cross-members to such an extent that road safety is very seriously endangered.		X	X
		(d) Excessive corrosion at fixing points on integral bodies. Stability impaired.		X	X
6.2.3. Doors and door catches	Visual inspection.	(a) A door will not open or close properly.		X	
		(b) A door likely to open inadvertently or one that will not remain closed (sliding doors). A door likely to open inadvertently or one that will not remain closed (turning doors).		X	X
		(c) Door, hinges, catches or pillar deteriorated. Door, hinges, catches or pillar missing or loose.	X	X	
6.2.4. Floor	Visual inspection over a pit or on a hoist.	Floor insecure or badly deteriorated. Insufficient stability.		X	X
6.2.5. Driver's seat	Visual inspection.	(a) Seat with defective structure. Loose seat.		X	X

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
		(b) Adjustment mechanism not functioning correctly. Seat moving or backrest not fixable.		X	X
6.2.6 Other seats	Visual inspection.	(a) Seats in defective condition or insecure (secondary parts). Seats in defective condition or insecure (main parts).	X	X	
		(b) Seats not fitted in accordance with requirements ⁽¹⁾ . Permitted number of seats exceeded; positioning not in compliance with approval.	X	X	
6.2.7. Driving controls	Visual inspection and by operation.	Any control necessary for the safe operation of the vehicle not functioning correctly. Safe operation affected.		X	X
6.2.8. Cab steps	Visual inspection.	(a) Step or step rung insecure. Insufficient stability.	X	X	
		(b) Step or rung in a condition likely to cause injury to users.		X	
6.2.9. Other interior and exterior fittings and equipment	Visual inspection.	(a) Attachment of other fitting or equipment defective.		X	
		(b) Other fitting or equipment not in accordance with the requirements ⁽¹⁾ . Parts fitted likely to cause injuries; safe operation affected.	X	X	
		(c) Leaking hydraulic equipment. Extensive loss of hazardous material.	X	X	
6.2.10. Mudguards (wings), spray suppression devices	Visual inspection.	(a) Missing, loose or badly corroded. Likely to cause injuries; likely to fall off.	X	X	
		(b) Insufficient clearance to tyre/wheel (spray suppression). Insufficient clearance to tyre/wheel (mudguards).	X	X	
		(c) Not in accordance with the requirements ⁽¹⁾ .	X		

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
		Insufficient coverage of tread.		X	
7. Other equipment					
7.1. Safety-belts/buckles and restraint systems					
7.1.1. Security of safety-belts/buckles mounting	Visual inspection.	(a) Anchorage point badly deteriorated. Stability affected.		X	X
		(b) Anchorage loose.		X	
7.1.2. Condition of safety-belts/buckles.	Visual inspection and by operation.	(a) Mandatory safety-belt missing or not fitted.		X	
		(b) Safety-belt damaged. Any cut or sign of overstretching.	X	X	
		(c) Safety-belt not in accordance with the requirements ⁽¹⁾ .		X	
		(d) Safety-belt buckle damaged or not functioning correctly.		X	
		(e) Safety-belt retractor damaged or not functioning correctly.		X	
7.1.3. Safety belt load limiter	Visual inspection, and/or using electronic interface	(a) Load limiter obviously missing or not suitable with the vehicle.		X	
		(b) System indicates failure via the electronic vehicle interface.			X
7.1.4. Safety belt Pre-tensioners	Visual inspection, and/or using electronic interface	(a) Pre-tensioner obviously missing or not suitable with the vehicle.		X	
		(b) System indicates failure via the electronic vehicle interface.			X
7.1.5. Airbag	Visual inspection, and/or using electronic interface	(a) Airbags obviously missing or not suitable with the vehicle.		X	
		(b) System indicates failure via the electronic vehicle interface.			X
		(c) Airbag obviously non-operative.		X	

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
7.1.6. SRS Systems	Visual inspection of MIL, and/or using electronic interface	(a) SRS MIL indicates any kind of failure of the system. (b) System indicates failure via the electronic vehicle interface.		X	X
7.2. Fire extinguisher (X) ⁽²⁾	Visual inspection.	(a) Missing.		X	
		(b) Not in accordance with the requirements ⁽¹⁾ If required (e.g. taxi, buses, coaches, etc).	X	X	
7.3. Locks and anti-theft device	Visual inspection and by operation	(a) Device not functioning to prevent vehicle being driven.	X		
		(b) Defective Inadvertently locking or blocking.		X	X
7.4. Warning triangle (if required) (X) ⁽²⁾	Visual inspection.	(a) Missing or incomplete.	X		
		(b) Not in accordance with the requirements ⁽¹⁾ .	X		
7.5. First aid kit. (if required) (X) ⁽²⁾	Visual inspection.	Missing, incomplete or not in accordance with the requirements ⁽¹⁾ .	X		
7.6. Wheel chocks (wedges) (if required) (X) ⁽²⁾	Visual inspection.	Missing or not in good condition, insufficient stability or dimension.		X	
7.7. Audible warning device	Visual inspection and by operation	(a) Not working properly. Not working at all.	X	X	
		(b) Control insecure.	X		
		(c) Not in accordance with the requirements ⁽¹⁾ . Emitted sound likely to be confused with official sirens.	X	X	
7.8. Speedometer	Visual inspection or by operation during road test	(a) Not fitted in accordance with the requirements ⁽¹⁾ . Missing (if required).	X	X	

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
	or by electronic means.	(b) Operation impaired. Not operational at all.	X	X	
		(c) Not capable of being sufficiently illuminated. Not capable of being illuminated at all.	X	X	
7.9. Tachograph (if fitted/required)	Visual inspection.	(a) Not fitted in accordance with the requirements ⁽¹⁾ .		X	
		(b) Not operational.		X	
		(c) Defective or missing seals.		X	
		(d) Installation plaque missing, illegible or out of date.		X	
		(e) Obvious tampering or manipulation.		X	
		(f) Size of tyres not compatible with calibration parameters.		X	
7.10. Speed limitation device (if fitted/required)	Visual inspection and by operation if equipment available.	(a) Not fitted in accordance with the requirements ⁽¹⁾ .		X	
		(b) Obviously not operational.		X	
		(c) Incorrect set speed (if checked).		X	
		(d) Defective or missing seals.		X	
		(e) Plaque missing or illegible.		X	
		(f) Size of tyres not compatible with calibration parameters.		X	
7.11 Odometer if available (X) ⁽²⁾	Visual inspection, and/or using electronic interface	(a) Obviously manipulated (fraud) to reduce or misrepresent the vehicle's distance record.		X	
		(b) Obviously inoperative.		X	
		(a) Wheel speed sensors missing or damaged.		X	

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
7.12 Electronic Stability Control (ESC) if fitted/required	Visual inspection, and/or using electronic interface	(b) Wirings damaged.		X	
		(c) Other components missing or damaged.		X	
		(d) Switch damaged or not functioning correctly.		X	
		(e) ESC MIL indicates any kind of failure of the system.		X	
		(f) System indicates failure via the electronic vehicle interface.		X	
8. Supplementary tests for passenger-carrying vehicles categories M ₂ , M ₃					
8.1. Doors					
8.1.1 Entrance and exit doors	Visual inspection and by operation.	(a) Defective operation.		X	
		(b) Deteriorated condition. Likely to cause injuries.	X	X	
		(c) Defective emergency control.		X	
		(d) Remote control of doors or warning devices defective.		X	
		(e) Not in accordance with the requirements ⁽¹⁾ . Insufficient door width.	X	X	
8.1.2 Emergency exits	Visual inspection and by operation (where appropriate)	(a) Defective operation.		X	
		(b) Emergency exits signs illegible. Emergency exits signs missing.	X	X	
		(c) Missing hammer to break glass.	X		
		(d) Not in accordance with requirements ⁽¹⁾ . Insufficient width or access blocked.	X	X	
8.2. Demisting and defrosting system (X) ⁽²⁾	Visual inspection and by operation	(a) Not operating correctly. Affecting safe operation of the vehicle.	X	X	

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
		(b) Emission of toxic or exhaust gases into driver’s or passenger compartment. Danger to health of persons on board.		X	X
		(c) Defective defrosting (if compulsory).		X	
8.3. Ventilation & heating system (X) ⁽²⁾	Visual inspection and by operation	(a) Defective operation. Risk to health of persons on board.	X	X	
		(b) Emission of toxic or exhaust gases into driver’s or passenger compartment. Danger to health of persons on board.		X	X
8.4. Seats					
8.4.1 Passenger seats (including seats for accompanying personnel)	Visual inspection	Folding seats (if allowed) not working automatically. Blocking an emergency exit.	X	X	
8.4.2. Driver's seat (additional requirements)	Visual inspection	(a) Defective special devices such as anti-glare shield. Field of vision impaired.	X	X	
		(b) Protection for driver insecure or not in accordance with requirements ⁽¹⁾ . Likely to cause injuries.	X	X	
8.5. Interior lighting and destination devices (X) ⁽²⁾	Visual inspection and by operation	Device defective or not in accordance with requirements ⁽¹⁾ . Not operational at all.	X	X	
8.6. Gangways, standing areas	Visual inspection	(a) Insecure floor. Stability affected.		X	X
		(b) Defective rails or grab handles. Insecure or un-useable.	X	X	
		(c) Not in accordance with the requirements ⁽¹⁾ .	X		

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
		Insufficient width or space.		X	
8.7. Stairs and steps	Visual inspection and by operation (where appropriate)	(a) Deteriorated condition. Damaged condition. Stability affected.	X	X	X
		(b) Retractable steps not operating correctly.		X	
		(c) Not in accordance with requirements ⁽¹⁾ Insufficient width or exceeding height.	X	X	
8.8. Passenger communication system (X) ⁽²⁾	Visual inspection and by operation.	Defective system. Not operational at all.	X	X	
8.9. Notices (X) ⁽²⁾	Visual inspection.	(a) Missing, erroneous or illegible notice.	X		
		(b) Not in accordance with requirements ⁽¹⁾ . False information.	X	X	
8.10. Requirements regarding the transportation of children. (X) ⁽²⁾					
8.10.1 Doors	Visual inspection	Protection of doors not in accordance with the requirements ⁽¹⁾ . regarding this form of transport.		X	
8.10.2 Signalling and special equipment	Visual inspection	Signalling or special equipment absent or not in accordance with requirements ⁽¹⁾	X		
8.11. Requirements regarding the transportation of persons with reduced mobility (X) ⁽²⁾					
8.11.1 Doors, ramps and lifts	Visual inspection and operation	(a) Defective operation. Safe operation affected.	X	X	
		(b) Deteriorated condition. Stability affected; likely to cause injuries.	X	X	
		(c) Defective control(s). Safe operation affected.	X	X	

Item	Method	Reasons for failure	Assessment of deficiencies		
			Minor	Major	Dangerous
		(d) Defective warning device(s). Not operating at all.	X	X	
		(e) Not in accordance with the requirements ⁽¹⁾ .		X	
8.11.2 Wheelchair restraint system	Visual inspection and by operation if appropriate	(a) Defective operation. Safe operation affected.	X	X	
		(b) Deteriorated condition. Stability affected; likely to cause injuries.	X	X	
		(c) Defective control(s). Safe operation affected.	X	X	
		(d) Not in accordance with the requirements ⁽¹⁾ .		X	
8.11.3 Signalling and special equipment	Visual inspection	Signalling or special equipment absent or not in accordance with requirements ⁽¹⁾ .		X	
8.12. Other special equipment (X) ⁽²⁾					
8.12.1. Installations for food preparation	Visual inspection	(a) Installation not in accordance with the requirements ⁽¹⁾ .		X	
		(b) Installation damaged to such an extent that it would be dangerous to use it.		X	
8.12.2.Sanitary installation	Visual inspection	Installation not in accordance with the requirements ⁽¹⁾ . Likely to cause injuries.	X	X	
8.12.3.Other devices (e.g. audio-visual systems)	Visual inspection	Not in accordance with the requirements ⁽¹⁾ . Safe operation of vehicle affected.	X	X	

Notes:

⁽¹⁾ 'Requirements' are laid down by type-approval at the date of approval, first registration or first entry into service as well as by retrofitting obligations or by national legislation in the country of registration. These reasons for failure apply only when compliance with requirements has been checked.

⁽²⁾ (X) identifies items which relate to the condition of the vehicle and its suitability for use on the road but which are not considered essential in a roadworthiness test.

⁽³⁾ Unsafe modification means a modification that adversely affects the road safety of the vehicle or has a disproportionately adverse effect on the environment.

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
2.5. Elektronisk styrenhet	Okulär inspektion	a) Funktionsstörning i varningsanordning b) Varningsanordning indikerar en funktionsstörning i systemet			X X
Anordning	Metod:	Huvudsakliga grunder för underkännande	Bedömning av brister		

				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	

Annex 1

Minimum inspection requirements

Item	Method	Main Reasons for Rejection	Defect Assessment		
			MiD	MaD	DD
1. Legal requirements of the gas installation	Visual inspection and checking of the appropriate documents	The installation is not approved according to UN Regulations Nos. 67, 110, 115 or 143 or equivalent		X	
2.1. Fuel control command, if present	Visual inspection and by operation	(a) Operation not possible (b) Not clear marking that may confuse the driver about the fuel in use		X X	
2.2. Ventilation housing, including its ventilation pipes	Visual inspection with the vehicle over a pit or on a hoist when appropriate	(a) Insecure or not adequately secured (b) Insecure or not adequately secured with immediate risk of detachment, gas leakage or fire (c) Components missing, damaged, corroded or not according to the requirements (d) Components missing, damaged, corroded or not according to the requirements with immediate risk of detachment, gas leakage or fire (e) Blocked ventilation pipes		X X	 X X X
2.3. Tank level gauge	Visual inspection	(a) Limit of 80% of the tank capacity not readable (only LPG)		X	
2.4. Other components of the gas filling system: valves, pipes, injectors	Visual inspection with the vehicle over a pit or on a hoist, including inside the engine compartment, passengers and luggage compartments when appropriated.	(a) Insecure or not adequately secured (b) Insecure or not adequately secured with immediate risk of detachment, gas leakage or fire (c) Components missing, damaged, corroded or not according to the requirements (d) Components missing, damaged, corroded or not according to the requirements with immediate risk of detachment, gas leakage or fire (e) Discharge valves with blocked discharge holes (f) Pipes without an appropriate protection when going through a body panel		X X X	 X X X
2.5. Electronic control unit	Visual inspection	(a) Warning device malfunctioning (b) Warning device shows system malfunction			X X

<i>Item</i>	<i>Method</i>	<i>Main Reasons for Rejection</i>	<i>Defect Assessment</i>		
			MiD	MaD	DD
2.6. Leakage	Inspection with the vehicle over a pit or on a hoist, including inside the engine compartment, passengers and luggage compartments when appropriated. Use of leak detecting devices with the engine both running with gas and switched off,	Presence of gas			X
3. Marking	Visual inspection	(a) Marking and data plate or component marking not in accordance with the requirements		X	

Bilaga

Minimikrav för kontroller av elfordon och hybridelfordon

Kontrollen ska åtminstone omfatta de föremål som anges nedan.

Föremål	Metod	Huvudsakliga grunder för underkännande	Bedömning av brister		
			MiD	MaD	DD
1. Elfordon och hybridelfordon 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

[illegible]

<i>Föremål</i>	<i>Metod</i>	<i>för underkännande</i>	<i>Bedömning av brister</i>
----------------	--------------	--------------------------	-----------------------------

		Huvudsakliga grunder	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 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		X X X X	X X X X X

		det finns omedelbar fallrisk, risk för kortslutning eller fastkilning i) Förekomst av spänning			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. Körriktningsvisare, 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

Annex

Minimum inspection requirements for electric and hybrid-electric vehicles

The inspection shall cover at least the items listed below.

Item	Method	Main Reasons for Rejection	Defect Assessment		
			MiD	MaD	DD
1. Electric Vehicle and Hybrid Electric Vehicle's electrical hazard marking as defined by UN Regulation No. 100 if required/fitted)	Visual inspection	(a) Missing or cannot be found (b) Incomplete or illegible (c) Not in accordance with vehicle documents or records		X X X	
2. Electric regenerative braking system	Visual inspection	(a) Components missing, damaged or corroded (b) Warning device malfunctioning (c) Warning device shows system malfunction		X X X	
3. Low voltage electrical wiring (as defined by UN Regulation No. 100)	Visual inspection with vehicle over a pit or on a hoist, including inside the engine compartment (if applicable)	(a) Wiring insecure or not adequately secured	X		
		(b) Fixings loose, touching sharp edges, connectors likely to be disconnected		X	
		(c) Wiring likely to touch hot parts, rotating parts or the ground, connectors disconnected (relevant parts for braking, steering)			X
		(d) Wiring slightly deteriorated (e) Wiring heavily deteriorated (f) Wiring extremely deteriorated (relevant parts for braking, steering).	X	X	X
		(g) Damaged or deteriorated insulation (h) Likely to cause a short-circuit fault (i) Imminent risk of fire, formation of sparks	X	X	X

Item	Method	Main Reasons for Rejection	Defect Assessment		
			MiD	MaD	DD
4. Electric power train (as defined by UN Regulation No. 100)					
4.1. Residual Energy Storage System (RESS), e.g. Traction battery(ies)	Visual inspection with vehicle over a pit or on a hoist, including inside the engine compartment when appropriated	(a) Not in accordance with requirements (b) Insecure or not adequately secured (c) Insecure or not adequately secured with immediate risk of falling, short-circuit or chock hazard (d) Damaged or corroded components (e) Damaged or corroded components with immediate risk of falling, short-circuit or chock hazard (f) Leaking (g) Shields not in place or damaged (h) Shields not in place or damaged with immediate risk of falling, short-circuit or chock hazard (i) Damaged or deteriorated electrical insulation (j) Damaged or deteriorated electrical insulation with immediate risk of falling, short-circuit or chock hazard		X X X X X X X X	 X
4.2. RESS management system if fitted / required, e.g. range information, state of charge indicator, battery thermal control.	Visual inspection when possible	(a) Not in accordance with requirements (b) Components missing or damaged (c) Components missing or damaged with immediate risk of falling, short-circuit or chock hazard (d) Warning device malfunctioning (e) Warning device shows system malfunction (f) Warning device shows critical system malfunction (g) Operation of RESS ventilation / cooling system impaired, e.g. blocking of ventilation holes, ducts, fluid leaks		X X X X X	 X
4.3. Electronic converters, motor and change control and wiring harness and connectors	Visual inspection with vehicle over a pit or on a hoist, including inside the engine compartment when appropriated	(a) Not in accordance with requirements (b) Insecure or not adequately secured (c) Insecure or not adequately secured with immediate risk of falling, short-circuit or chock hazard (d) Damaged or corroded components (e) Damaged or corroded components with immediate risk of falling, short-circuit or chock hazard (f) Shields not in place or damaged (g) Shields not in place or damaged with immediate risk of falling, short-circuit or chock hazard (h) Damaged or deteriorated electrical insulation (i) Damaged or deteriorated electrical insulation with immediate risk of falling, short-circuit or chock hazard		X X X X X X	 X
4.4. Traction motor(s)	Visual inspection with vehicle over a pit or on a hoist, including inside the engine compartment when appropriated	(a) Not in accordance with requirements (b) Insecure or not adequately secured (c) Insecure or not adequately secured with immediate risk of falling, short-circuit or chock hazard (d) Damaged or corroded components (e) Damaged or corroded components with immediate risk of falling, short-circuit or chock hazard (f) Shields not in place or damaged		X X X X	 X

Item	Method	Main Reasons for Rejection	Defect Assessment		
			MiD	MaD	DD
		(g) Shields not in place or damaged with immediate risk of falling, short-circuit or chock hazard (h) Damaged or deteriorated electrical insulation (i) Damaged or deteriorated electrical insulation with immediate risk of falling, short-circuit or chock hazard		X	X
4.5. Auxiliary power equipment, e.g. heating, defrosting	Visual inspection with vehicle over a pit or on a hoist, including inside the engine compartment when appropriated	(a) Not in accordance with requirements (b) Insecure or not adequately secured (c) Insecure or not adequately secured with immediate risk of falling, short-circuit or chock hazard (d) Damaged or corroded components (e) Damaged or corroded components with immediate risk of falling, short-circuit or chock hazard (f) Shields not in place or damaged (g) Shields not in place or damaged with immediate risk of falling, short-circuit or chock hazard (h) Damaged or deteriorated electrical insulation (i) Damaged or deteriorated electrical insulation with immediate risk of falling, short-circuit or chock hazard		X X X X X	X X X X
4.6. Service disconnect device	Visual inspection and voltage absence check, where possible without disassembling	(a) Insecure or not adequately secured (b) Insecure or not adequately secured with imminent risk of short-circuit or chock hazard (c) Damaged or corroded components (d) Damaged or corroded components with immediate risk of falling, short-circuit or chock hazard (e) Shields not in place or damaged (f) Shields not in place or damaged with immediate risk of falling, short-circuit or chock hazard (g) Damaged or deteriorated electrical insulation (h) Damaged or deteriorated electrical insulation with immediate risk of falling, short-circuit or chock hazard (i) Voltage presence		X X X X	X X X X X
4.7. "Active driving possible mode" indicator and associated information signal if driver leaves vehicle in active driving possible mode if fitted / required	Visual inspection and by operation if possible	(a) Indicator / information signal not fitted in accordance with the requirements (b) Indicator / information signal not functioning correctly		X X	
4.8. "State of drive direction" indicator if fitted / required	Visual inspection and by operation	(a) Indicator not fitted in accordance with the requirements (b) Indicator not functioning correctly		X X	

Item	Method	Main Reasons for Rejection	Defect Assessment		
			MiD	MaD	DD
4.9. RESS external charging system if fitted/required					
4.9.1. Charging cable(s) if fitted/required and if possible	Visual inspection if possible	(a) Not in accordance with requirements (b) Damaged or corroded components (c) Damaged or corroded components with immediate risk of falling, short-circuit or chock hazard (d) Damaged or deteriorated electrical insulation (e) Damaged or deteriorated electrical insulation with immediate risk of falling, short-circuit or chock hazard		X X X	X X