



Dansk udgave

Retsforskrifter

57. årgang

29. april 2014

## Indhold

### I Lovgivningsmæssige retsakter

#### DIREKTIVER

- ★ **Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/40/EU af 3. april 2014 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes love og administrative bestemmelser om fremstilling, præsentation og salg af tobak og relaterede produkter og om ophævelse af direktiv 2001/37/EF <sup>(1)</sup> .....** 1
- ★ **Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/42/EU af 3. april 2014 om indefrysning og konfiskation af redskaber og udbytte fra strafbart forhold i Den Europæiske Union .....** 39
- ★ **Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU af 3. april 2014 om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF <sup>(1)</sup> .....** 51
- ★ **Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/46/EU af 3. april 2014 om ændring af Rådets direktiv 1999/37/EF om registreringsdokumenter for motorkøretøjer .....** 129
- ★ **Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/47/EU af 3. april 2014 om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område, og om ophævelse af direktiv 2000/30/EF <sup>(1)</sup> .....** 134

<sup>(1)</sup> EØS-relevant tekst

DA

De akter, hvis titel er trykt med magre typer, er løbende retsakter inden for landbrugspolitikken og har normalt en begrænset gyldighedsperiode.

Titlen på alle øvrige akter er trykt med fede typer efter en asterisk.



## I

(Lovgivningsmæssige retsakter)

## DIREKTIVER

## EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2014/40/EU

af 3. april 2014

**om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes love og administrative bestemmelser om fremstilling, præsentation og salg af tobak og relaterede produkter og om ophævelse af direktiv 2001/37/EF**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 53, stk. 1, artikel 62 og 114,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg <sup>(1)</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget <sup>(2)</sup>,

efter den almindelige lovgivningsprocedure <sup>(3)</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/37/EF <sup>(4)</sup> er der fastsat bestemmelser på EU-plan om tobaksvarer. For at afspejle udviklingen på det videnskabelige område, på markedet og i de internationale rammer ville det være nødvendigt at foretage væsentlige ændringer af nævnte direktiv, og det bør derfor ophæves og erstattes af et nyt direktiv.
- (2) I de rapporter, som Kommissionen fremlagde i 2005 og 2007 om gennemførelsen af direktiv 2001/37/EF, udpegede Kommissionen en række områder, hvor yderligere foranstaltninger vurderedes at ville være nyttige med henblik på det indre markeds rette funktion. I 2008 og 2010 ydede Den Videnskabelige Komité for Nye og Nyligt Identificerede Sundhedsrisici (VKNNPS) videnskabelig rådgivning til Kommissionen om røgfrie tobaksvarer og tilsætningsstoffer i tobaksvarer. I 2010 blev der gennemført en bred høring af interessenter, som blev efterfulgt af målrettede interessenthøringer og ledsaget af undersøgelser foretaget af eksterne konsulenter. Medlemsstaterne er blevet hørt under hele processen. Europa-Parlamentet og Rådet har gentagne gange opfordret Kommissionen til at revidere og ajourføre direktiv 2001/37/EF.
- (3) På visse områder, der er omfattet af direktiv 2001/37/EF, er medlemsstaterne retligt eller i praksis forhindret i at tilpasse deres lovgivning til den nye udvikling. Dette gælder især mærkningsbestemmelserne, idet medlemsstaterne ikke må øge størrelsen af sundhedsadvarsler, ændre deres placering på en individuel pakning («enkeltpakning») eller udskifte vildledende advarsler vedrørende indholdet af tjære, nikotin og kulilteemissioner.

<sup>(1)</sup> EUT C 327 af 12.11.2013, s. 65.

<sup>(2)</sup> EUT C 280 af 27.9.2013, s. 57.

<sup>(3)</sup> Europa-Parlamentets holdning af 26.2.2014 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 14.3.2014.

<sup>(4)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/37/EF af 5. juni 2001 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes love og administrative bestemmelser om fremstilling, præsentation og salg af tobaksvarer (EFT L 194 af 18.7.2001, s. 26).

- (4) På andre områder er der stadig væsentlige indbyrdes forskelle mellem medlemsstaternes love og administrative bestemmelser om fremstilling, præsentation og salg af tobak og relaterede produkter, og dette udgør en hindring for det indre markeds rette funktion. I lyset af udviklingen på det videnskabelige område, på markedet og i de internationale rammer forventes disse forskelle at ville øges. Dette gælder også for elektroniske cigaretter og genopfyldningsbeholdere til elektroniske cigaretter (»genopfyldningsbeholdere«), urtebaserede rygeprodukter, ingredienser og emissioner fra tobaksvarer, visse aspekter af mærkning og emballering samt for fjernsalg af tobaksvarer på tværs af grænser.
- (5) Disse hindringer bør ryddes af vejen, og der bør i det øjemed gennemføres en yderligere indbyrdes tilnærmelse af reglerne om fremstilling, præsentation og salg af tobak og relaterede produkter.
- (6) Størrelsen af det indre marked for tobak og relaterede produkter, den stigende tendens blandt tobakswarefabrikanter til at koncentrere produktionen til hele Unionen i et lille antal produktionsanlæg i Unionen og den deraf følgende betydelige handel med tobak og relaterede produkter på tværs af grænser gør det påkrævet med et forstærket lovgivningsmæssigt tiltag på EU-plan frem for i nationalt regi for at sikre det indre markeds rette funktion.
- (7) Der er også behov for et lovgivningsmæssigt tiltag på EU-plan for at gennemføre WHO's rammekonvention om tobakskontrol fra maj 2003 (»FCTC«), hvis bestemmelser er bindende for Unionen og dens medlemsstater. Af særlig relevans er FCTC-bestemmelserne om regulering af tobaksprodukters indhold, regulering af åbenhed vedrørende tobaksprodukter, pakning og mærkning af tobaksprodukter, reklame og ulovlig handel med tobaksprodukter. Parterne i FCTC, herunder Unionen og dens medlemsstater, vedtog et sæt retningslinjer for gennemførelsen af FCTC's bestemmelser med konsensus på diverse konferencer.
- (8) I overensstemmelse med artikel 114, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) bør der ved lovgivningsforslag tages udgangspunkt i et højt sundhedsbeskyttelsesniveau, navnlig bør der tages hensyn til enhver ny udvikling baseret på videnskabelige kendsgerninger. Tobaksvarer er ikke almindelige varer, og på grund af tobakkens særligt skadelige virkninger for menneskers sundhed bør sundhedsbeskyttelsesaspektet have en central placering, især med henblik på at nedbringe rygeprævalensen blandt unge.
- (9) Der er behov for at indføre en række nye definitioner for at sikre, at medlemsstaterne anvender dette direktiv ensartet. Når der i dette direktiv pålægges forskellige forpligtelser, der gælder for forskellige produktkategorier, og det relevante produkt falder ind under mere end én af disse kategorier (f.eks. pipe og rulletobak), bør de strengeste forpligtelser finde anvendelse.
- (10) Ved direktiv 2001/37/EF er der fastsat grænseværdier for indholdet af tjære, nikotin og kulilte i cigaretter, som også bør gælde for cigaretter, der eksporteres fra Unionen. Disse grænseværdier og denne tilgang har stadig gyldighed.
- (11) For så vidt angår måling af indholdet af tjære, nikotin og kulilte i cigaretter (i det følgende benævnt »emissionsindhold«) bør der henvises til de relevante internationalt anerkendte ISO-standarder. Kontrolprocessen bør beskyttes mod indflydelse fra tobaksindustrien ved anvendelse af uafhængige laboratorier, herunder statslaboratorier. Medlemsstaterne bør have mulighed for at benytte laboratorier i andre EU-medlemsstater. For andre emissioner fra tobaksvarer findes der ingen internationalt vedtagne standarder eller test til kvantificering af grænseværdier. De igangværende bestræbelser på internationalt plan på at udvikle sådanne standarder eller test bør fremmes.
- (12) For så vidt angår fastsættelse af grænseværdier for emissionsindholdet vil det kunne være nødvendigt og hensigtsmæssigt på et senere tidspunkt at reducere emissionsindholdet af tjære, nikotin og kulilte eller at fastsætte grænseværdier for andre emissioner fra tobaksvarer under hensyntagen til deres toksicitet eller deres afhængighedsskabende egenskaber.

- (13) For at kunne udføre deres reguleringsmæssige opgaver har medlemsstaterne og Kommissionen brug for omfattende oplysninger om ingredienser i og emissioner fra tobaksvarer for at kunne vurdere tobaksvarers tiltrækningskraft, afhængighedsskabende egenskaber og toksicitet samt de sundhedsmæssige risici ved forbrug af sådanne produkter. I det øjemed bør de nuværende forpligtelser vedrørende indberetning af oplysninger om ingredienser og emissioner styrkes. Der bør fastsættes supplerende, udvidede forpligtelser vedrørende indberetning af oplysninger om tilsætningsstoffer, der er omfattet af en prioriteret liste med henblik på bl.a. at vurdere deres toksicitet, deres afhængighedsskabende egenskaber og deres kræftfremkaldende, mutagene eller reproduktionstoksiske egenskaber (CMR-egenskaber), også i forbrændt form. Byrden for SMV'er ved en sådan udvidet indberetningsforpligtelse bør begrænses mest muligt. Det vurderes, at sådanne indberetningsforpligtelser er i overensstemmelse med Unionens forpligtelse til at sikre et højt sundhedsbeskyttelsesniveau.
- (14) Det, at der i øjeblikket anvendes flere forskellige indberetningsformater, gør det vanskeligt for fabrikanter og importører at opfylde deres indberetningsforpligtelser, og gør det byrdefuldt for medlemsstaterne og Kommissionen at sammenligne, analysere og drage konklusioner på grundlag af de modtagne oplysninger. Derfor bør der indføres et fælles format, som er obligatorisk at anvende ved indberetning af oplysninger om ingredienser og emissioner. Der bør sikres størst mulig gennemsigtighed for offentligheden i oplysninger om varerne, samtidig med at det påses, at der på passende måde tages hensyn til tobaksvarefabrikanternes forretningshemmeligheder. Der bør tages hensyn til gældende systemer for indberetning af oplysninger om ingredienser.
- (15) Manglen på en harmoniseret tilgang til reguleringen af ingredienser i tobaksvarer indvirker på det indre markeds rette funktion og har negative konsekvenser for de frie varebevægelser i Unionen. Nogle medlemsstater har vedtaget lovgivning eller indgået bindende aftaler med industrien om at tillade eller forbyde visse ingredienser. Som følge heraf er visse ingredienser reguleret i nogle medlemsstater, men ikke i andre. Medlemsstaterne har også forskellige tilgange for så vidt angår tilsætningsstoffer i cigaretfiltere, samt tilsætningsstoffer, der farver tobaksrøgen. Harmoniseres der ikke, forventes i de kommende år en forøgelse af hindringerne for det indre markeds rette funktion, under hensyntagen til gennemførelsen af FCTC og de relevante FCTC-retningslinjer i hele Unionen og i lyset af de erfaringer, der er høstet i andre jurisdiktioner uden for Unionen. I FCTC-retningslinjerne vedrørende regulering af tobaksprodukters indhold og regulering af åbenhed vedrørende tobaksprodukter opfordres navnlig til, at ingredienser, der forbedrer smagsindtrykket af tobaksvarer, skaber det indtryk, tobaksvarer har sundhedsmæssige fordele, sættes i forbindelse med energi og vitalitet eller har farvende egenskaber, fjernes.
- (16) Sandsynligheden for indbyrdes afvigelser mellem de forskellige regelsæt øges yderligere af bekymringerne vedrørende tobaksvarer med en kendetegnende aroma af andet end tobak, som kan påvirke antallet af personer, der indleder et tobaksforbrug, eller påvirke forbrugsmønstrene. Tiltag, der resulterer i uberettiget forskelsbehandling mellem forskellige typer aromatiserede cigaretter, bør undgås. Produkter med en kendetegnende aroma med en større salgsvolumen bør dog udfases over en længere periode med henblik på at give forbrugerne tilstrækkelig tid til at skifte til andre produkter.
- (17) Forbuddet mod tobaksvarer med kendetegnende aromaer udelukker ikke anvendelsen af de enkelte tilsætningsstoffer, men det medfører en forpligtelse for fabrikanterne til at reducere mængden af tilsætningsstoffet eller kombinationen af tilsætningsstoffer i en sådan grad, at tilsætningsstofferne ikke længere giver en kendetegnende aroma. Det bør være tilladt at anvende tilsætningsstoffer, der er nødvendige for at kunne fremstille tobaksvarer, f.eks. sukker til erstatning af sukker, der er forsvundet under tørringsprocessen, så længe de ikke giver produktet en kendetegnende aroma eller øger produktets afhængighedsskabende egenskaber, toksicitet eller CMR-egenskaber. Et uafhængigt europæisk rådgivende panel bør yde bistand i denne beslutningsproces. Anvendelsen af dette direktiv bør ikke indebære forskelsbehandling mellem forskellige tobakssorter, og den bør heller ikke hindre produktdifferentiering.
- (18) Visse tilsætningsstoffer anvendes for at give det indtryk, at tobaksvarerne frembyder sundhedsmæssige fordele, udgør en begrænset sundhedsrisiko eller skærper årvågenhed og fysiske præstationer. Disse tilsætningsstoffer samt tilsætningsstoffer, som har CMR-egenskaber også i uforbrændt form, bør forbydes for at sikre ensartede regler i hele Unionen og et højt sundhedsbeskyttelsesniveau. Tilsætningsstoffer, der øger produktets afhængighedsskabende egenskaber og toksicitet, bør også forbydes.

- (19) På baggrund af dette direktivs fokus på unge bør andre tobaksvarer end cigaretter og rulletobak være undtaget fra visse af kravene vedrørende ingredienser, så længe der ikke sker en væsentlig ændring i forholdene med hensyn til salgsvolumen eller forbrugsmønstrene blandt de unge.
- (20) På grund af det generelle forbud i Unionen mod salg af tobak, der indtages oralt, bør ansvaret for at regulere ingredienserne i tobak, der indtages oralt, hvilket kræver et indgående kendskab til dette produkts specifikke karakteristika og forbrugsmønstrene, i overensstemmelse med nærhedsprincippet forblive hos Sverige, hvor det er tilladt at sælge dette produkt i henhold til artikel 151 i akten vedrørende Østrigs, Finlands og Sveriges tiltrædelse.
- (21) I overensstemmelse med direktivets formål, som er at fremme den rette funktion af det indre marked for tobak og relaterede produkter med udgangspunkt i et højt sundhedsbeskyttelsesniveau, især for unge, og i overensstemmelse med Rådets henstilling 2003/54/EF <sup>(1)</sup> bør medlemsstaterne opfordres til at forhindre salg af sådanne produkter til børn og unge ved at træffe passende foranstaltninger, der fastsætter aldersgrænser og sikrer disses overholdelse.
- (22) Der er stadig indbyrdes forskelle mellem de nationale bestemmelser om mærkning af tobaksvarer, særlig med hensyn til brugen af kombinerede sundhedsadvarsler, som består af et billede og en tekst, oplysninger om hjælp til rygestop og lignende tjenester samt salgsfremmende elementer i og på enkeltpakninger.
- (23) Disse forskelle kan skabe handelshindringer og hindre den rette funktion af det indre marked for tobaksvarer og bør derfor fjernes. Det er endvidere muligt, at forbrugerne i nogle medlemsstater er bedre orienteret om de sundhedsmæssige risici ved tobaksvarer end forbrugere i andre medlemsstater. Uden yderligere initiativer på EU-plan vil de eksisterende forskelle kunne forventes at ville blive endnu større i de kommende år.
- (24) Det er også nødvendigt at tilpasse bestemmelserne om mærkning for at tilpasse de regler, der gælder på EU-plan, til den internationale udvikling. For eksempel opfordres der i FCTC-retningslinjerne om pakning og mærkning af tobaksprodukter til at anvende store billedadvarsler på begge de visuelt vigtigste overflader, obligatoriske oplysninger om hjælp til rygestop og lignende tjenester samt strenge regler om vildledende oplysninger. Bestemmelserne om vildledende oplysninger vil supplere det generelle forbud mod vildledende handelspraksis over for forbrugerne fra virksomhedernes side i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/29/EF <sup>(2)</sup>.

Medlemsstater, der på tobaksvarers emballage anvender banderoler eller nationale identifikationsmærker til afgiftsformål, kan i visse tilfælde blive nødt til at fastsætte, at disse banderoler eller identifikationsmærker skal anbringes et andet sted, så de kombinerede sundhedsadvarsler kan stå øverst på de visuelt vigtigste overflader i overensstemmelse med nærværende direktiv og FCTC-retningslinjerne. Der bør indføres overgangsordninger, så medlemsstaterne fortsat kan anbringe banderoler eller nationale identifikationsmærker til afgiftsformål øverst på enkeltpakningerne i en vis periode efter nærværende direktivs gennemførelse.

- (25) Mærkningsbestemmelserne bør ligeledes tilpasses til den seneste videnskabelige evidens. F.eks. har angivelserne af emissionsindholdet for tjære, nikotin og kulilte på enkeltpakninger for cigaretter vist sig at være vildledende, da de giver forbrugerne den opfattelse, at visse cigaretter er mindre skadelige end andre. Den foreliggende dokumentation tyder desuden på, at store, kombinerede sundhedsadvarsler bestående af en tekstadvarsel og et tilhørende farvefotografi er mere effektive end rent tekstbaserede advarsler (tekstadvarsler). Som følge heraf bør kombinerede sundhedsadvarsler være obligatoriske i hele Unionen og dække en betydelig del af enkeltpakningernes synlige overflader. Der bør fastsættes minimumsdimensioner for alle sundhedsadvarsler for at sikre, at de er synlige og effektive.

<sup>(1)</sup> Rådets henstilling 2003/54/EF af 2. december 2002 om forebyggelse af rygning og om initiativer til forbedring af bekæmpelse af tobaksrygning (EFT L 22 af 25.1.2003, s. 31).

<sup>(2)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/29/EF af 11. maj 2005 om virksomheders urimelige handelspraksis over for forbrugerne på det indre marked og om ændring af Rådets direktiv 84/450/EØF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 97/7/EF, 98/27/EF og 2002/65/EF og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2006/2004 (direktivet om urimelig handelspraksis) (EUT L 149 af 11.6.2005, s. 22).

- (26) Det bør fortsat være muligt at undtage anden røgtobak end cigaretter og rulletobak, som primært forbruges af ældre forbrugere og små grupper i befolkningen, fra visse mærkningskrav, så længe der ikke sker en væsentlig ændring i forholdene med hensyn til salgsvolumen eller forbrugsmønstrene blandt de unge. Mærkningen af disse andre tobaksvarer bør følge særlige regler. Det bør sikres, at sundhedsadvarslerne på røgfrie tobaksvarer er synlige. Sundhedsadvarsler bør derfor anbringes på de to primære overflader på røgfrie tobaksvarers emballage. Hvad angår vandpibetobak, som ofte opfattes som mindre skadelig end traditionel røgtobak, bør den fulde mærkningsordning finde anvendelse for at undgå, at forbrugerne vildledes.
- (27) Tobaksvarer eller deres emballage kan vildlede forbrugerne, især unge, ved at give indtryk af, at disse produkter er mindre sundhedsskadelige. Dette er f.eks. tilfældet, hvis visse ord eller features anvendes, såsom »lavt tjæreindhold«, »light«, »ultralight«, »mild«, »naturlig«, »økologisk«, »uden tilsætningsstoffer«, »uden aromastoffer« eller »tynd«, eller visse navne, billeder og figurer eller andre tegn. Andre vildledende elementer kan omfatte, men er ikke begrænset til, indlagt materiale eller andet medfølgende materiale såsom klistermærker, selvklebende mærkater, andet påsat materiale, skrabemærker og lommer eller kan være forbundet med selve tobakswarens form. Visse former for emballage og tobaksvarer vil også kunne vildlede ved at give indtryk af fordele i form af vægtskab, sexappeal, social status, sociale kontakter eller kvaliteter som femininitet, maskulinitet eller elegance. Tilsvarende kan de individuelle cigaretters størrelse og udseende være vildledende for forbrugerne, som kan få det indtryk, at de er mindre skadelige. Enkeltpakningerne med tobaksvarer og disses ydre emballage bør ikke have trykte kuponer, rabattilbud, henvisninger til gratis uddeling, »to-for-én«-tilbud eller andre lignende tilbud, som kan give forbrugerne indtryk af økonomiske fordele og dermed tilskynde dem til at købe disse tobaksvarer.
- (28) Med henblik på at sikre integriteten og synligheden af sundhedsadvarsler og opnå den maksimale effekt af disse bør der fastsættes bestemmelser vedrørende sundhedsadvarslernes dimensioner og vedrørende visse aspekter af udseendet af tobaksvarers enkeltpakninger, herunder dens form og åbningsmekanisme. Foreskrives en kasseform for en enkeltpakning, bør runde eller skråtskårne kanter betragtes som acceptable, forudsat at sundhedsadvarslens dækker et overfladeområde, der svarer til det, der er på en enkeltpakning uden sådanne kanter. Medlemsstaterne opererer med forskellige bestemmelser om minimumsantallet af cigaretter i en enkeltpakning. Disse bestemmelser bør bringes i overensstemmelse med hinanden for at sikre frie varebevægelser for de pågældende produkter.
- (29) Der markedsføres betydelige mængder ulovlige produkter, som ikke opfylder kravene i direktiv 2001/37/EF, og noget tyder på, at omsætningen muligvis kan forventes at ville stige. Disse ulovlige produkter underminerer de frie varebevægelser for produkter, der er i overensstemmelse med lovgivningen, og den beskyttelse, lovgivningen om tobakskontrol ellers skulle yde. FCTC kræver desuden, at Unionen bekæmper ulovlige tobaksvarer, herunder dem, der importeres ulovligt i Unionen, som led i en samlet EU-politik om tobakskontrol. Det bør derfor fastsættes, at enkeltpakninger af tobaksvarer skal mærkes med et entydigt identitetsmærke og sikkerhedsfeatures, og at flytning af dem skal registreres, således at sådanne produkter kan følges og spores i hele Unionen, og så deres overensstemmelse med nærværende direktiv kan overvåges og håndhæves bedre. Der bør tillige fastsættes bestemmelser om indførelse af sikkerhedsfeatures, som vil gøre det lettere at kontrollere tobaksvarers ægthed.
- (30) Der bør på EU-plan udvikles et interoperabelt følge- og sporingsystem (»tracking and tracing«) og sikkerhedsfeatures. I en indledende periode bør kun cigaretter og rulletobak være omfattet af reglerne vedrørende følge- og sporingsystemet og sikkerhedsfeatures. Derved vil fabrikanter af andre tobaksvarer kunne drage fordel af de erfaringer, der høstes, inden følge- og sporingsystemet og sikkerhedsfeatures finder anvendelse på disse andre varer.
- (31) Med henblik på at sikre uafhængighed og gennemsigtighed af følge- og sporingsystemet bør tobakswarefabrikanterne indgå aftaler om lagring af data med uafhængige tredjeparter. Kommissionen bør godkende disse uafhængige tredjeparters egnethed, og en uafhængig ekstern revisor bør overvåge deres aktiviteter. Data vedrørende følge- og sporingsystemet bør holdes adskilt fra andre virksomhedsrelevante data og bør til enhver tid være under kontrol af og tilgængelige for medlemsstaternes kompetente myndigheder og Kommissionen.

- (32) Ved Rådets direktiv 89/622/EØF <sup>(1)</sup> blev det i medlemsstaterne forbudt at sælge visse typer tobak, der indtages oralt. Dette forbud blev bekræftet ved direktiv 2001/37/EF. Ved artikel 151 i akten vedrørende Østrigs, Finlands og Sveriges tiltrædelse undtages Sverige fra forbuddet. Forbuddet mod salg af tobak, der indtages oralt, bør opretholdes for at forhindre, at et produkt, som er afhængighedsskabende, og som har sundhedsskadelige virkninger, indføres i Unionen (bortset fra Sverige). For andre røgfrie tobaksvarer, som ikke masseproduceres, betragtes strenge mærkningsregler og visse regler vedrørende deres ingredienser som tilstrækkelige som middel til at sikre, at markedet ikke udvides ud over, hvad traditionel anvendelse af de pågældende produkter tegner sig for.
- (33) Fjernsalg af tobaksvarer på tværs af grænser kan lette adgangen til tobaksvarer, der ikke overholder dette direktiv. Der er også en øget risiko for, at unge vil få adgang til tobaksvarer. Der er derfor en risiko for, at lovgivningen om tobakskontrol undermineres. Medlemsstaterne bør derfor have mulighed for at forbyde fjernsalg på tværs af grænser. Såfremt fjernsalg på tværs af grænser ikke forbydes, er det hensigtsmæssigt med fælles regler om registrering af de detailsalgssteder, der foretager sådanne salg, for at sikre den effektive virkning af dette direktiv. Medlemsstaterne bør i overensstemmelse med artikel 4, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Union (TEU) samarbejde med hinanden med henblik på at fremme gennemførelsen af dette direktiv, navnlig for så vidt angår foranstaltninger, som træffes vedrørende fjernsalg af tobaksvarer på tværs af grænser.
- (34) Alle tobaksvarer kan potentielt være årsag til død, sygdom og handicap. Fremstillingen, distributionen og forbruget af disse produkter bør således reguleres. Det er derfor vigtigt at følge udviklingen, for så vidt angår nye kategorier af tobaksvarer. Fabrikanter og importører bør have pligt til at indgive en anmeldelse af nye kategorier af tobaksvarer, uden at dette berører medlemsstaternes beføjelser til at forbyde eller godkende sådanne nye kategorier af tobaksvarer.
- (35) For at sikre lige konkurrencevilkår bør nye kategorier af tobaksvarer, der er tobaksvarer som defineret i dette direktiv, opfylde dette direktivs krav.
- (36) Elektroniske cigaretter og genopfyldningsbeholdere bør reguleres ved dette direktiv, medmindre de på grund af deres betegnelse eller funktion er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/83/EF <sup>(2)</sup> eller Rådets direktiv 93/42/EØF <sup>(3)</sup>. Der er indbyrdes forskelle mellem medlemsstaternes lovgivning og praksis vedrørende disse produkter, herunder med hensyn til sikkerhedskrav, hvilket kræver initiativer på EU-plan for at forbedre det indre markeds rette funktion. Ved reguleringen af disse produkter bør der tages hensyn til et højt sundhedsbeskyttelsesniveau. For at give medlemsstaterne mulighed for at udføre deres overvågnings- og kontrolopgaver bør det kræves, at fabrikanter og importører af elektroniske cigaretter og genopfyldningsbeholdere anmelder de relevante produkter inden de markedsføres.
- (37) Medlemsstaterne bør sikre, at elektroniske cigaretter og genopfyldningsbeholdere opfylder kravene i dette direktiv. Er fabrikanten af det relevante produkt ikke etableret i Unionen, bør ansvaret for, at disse produkter overholder kravene i dette direktiv, påhvile importøren af det pågældende produkt.
- (38) Markedsføring af nikotinholdig væske bør kun tillades i henhold til dette direktiv, såfremt nikotinkoncentrationen ikke overstiger 20 mg/ml. Ved denne koncentration opnås en dosis nikotin, der kan sammenlignes med den tilladte dosis nikotin, der opnås ved en standardcigaret i det tidsrum, der kræves for at ryge en sådan cigaret. For at begrænse de risici, der er forbundet med nikotin, bør der fastsættes maksimumstørrelser for genopfyldningsbeholdere, tanke og patroner.
- (39) Kun elektroniske cigaretter, der leverer nikotindoser i konstante mængder, bør tillades markedsført i henhold til dette direktiv. Levering af nikotindoser i konstante mængder ved normale anvendelsesbetingelser er nødvendig af hensyn til sundhedsbeskyttelsen, sikkerheden og kvaliteten, herunder for at undgå risikoen for et utilsigtet indtag af høje doser.
- (40) Elektroniske cigaretter og genopfyldningsbeholdere kan udgøre en sundhedsmæssig risiko i hænderne på børn. Det er derfor nødvendigt at sikre, at sådanne produkter er børne- og manipulationssikret, herunder ved hjælp af mærkning, lukninger og åbningsmekanisme, der er børnesikret.

<sup>(1)</sup> Rådets direktiv 89/622/EØF af 13. november 1989 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes love og administrative bestemmelser om mærkning af tobaksvarer samt om forbud mod markedsføring af visse tobaksvarer, som indtages oralt (EFT L 359 af 8.12.1989, s. 1).

<sup>(2)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/83/EF af 6. november 2001 om oprettelse af en fællesskabskodeks for humanmedicinske lægemidler (EFT L 311 af 28.11.2001, s. 67).

<sup>(3)</sup> Rådets direktiv 93/42/EØF af 14. juni 1993 om medicinsk udstyr (EFT L 169 af 12.7.1993, s. 1).



- (41) Eftersom nikotin er et toksisk stof og i betragtning af de potentielle sundhedsmæssige risici og sikkerhedsrisici, herunder for de personer, som produktet ikke er beregnet til, bør nikotinholdig væske kun markedsføres i elektroniske cigaretter eller i genopfyldningsbeholdere, der opfylder visse sikkerheds- og kvalitetskrav. Det er vigtigt at sikre, at elektroniske cigaretter ikke beskadiges eller lækker ved anvendelse og genopfyldning.
- (42) Disse produkters mærkning og emballage bør angive tilstrækkelige og passende oplysninger om deres sikre anvendelse med henblik på at beskytte menneskers sundhed og sikkerhed, bør være forsynet med passende sundhedsadvarsler og bør ikke omfatte vildledende elementer eller features.
- (43) Indbyrdes forskelle i national ret og praksis med hensyn til reklame og sponsoring vedrørende elektroniske cigaretter udgør en hindring for de frie varebevægelser og den frie udveksling af tjenesteydelser og skaber en mærkbar risiko for konkurrenceforvridninger. Uden yderligere initiativer på EU-plan vil de eksisterende forskelle kunne forventes at blive endnu større i de kommende år, også i betragtning af det voksende marked for elektroniske cigaretter og genopfyldningsbeholdere. Det er derfor nødvendigt indbyrdes at tilnærme de nationale bestemmelser om reklame og sponsoring af disse produkter, der har grænseoverskridende virkninger, med udgangspunkt i et højt sundhedsbeskyttelsesniveau. Elektroniske cigaretter kan bane vejen for nikotinafhængighed og i sidste ende et traditionelt tobaksforbrug, da de imiterer og normaliserer rygning. Det er derfor hensigtsmæssigt at indtage en restriktiv holdning til reklame for elektroniske cigaretter og genopfyldningsbeholdere.
- (44) For at kunne udføre deres reguleringsmæssige opgaver har Kommissionen og medlemsstaterne brug for omfattende oplysninger om udviklingen på markedet for elektroniske cigaretter og genopfyldningsbeholdere. I det øjemed bør fabrikanter og importører af disse produkter omfattes af indberetningsforpligtelser om salgsvolumen, forskellige forbrugergruppers præferencer og salgskanaler. Disse oplysninger gøres tilgængelige for offentligheden under behørig hensyntagen til behovet for beskyttelse af forretningshemmeligheder.
- (45) For at sikre, at medlemsstaterne kan udføre en passende markedsovervågning, er det nødvendigt, at fabrikanterne, importørerne og distributørerne har et passende system til at overvåge og registrere formodede skadelige virkninger og oplyse de kompetente myndigheder om sådanne virkninger, således at der kan træffes passende foranstaltninger. Det er berettiget at fastsætte en beskyttelsesklausul, der giver medlemsstaterne mulighed for at træffe foranstaltninger over for alvorlige risici for folkesundheden.
- (46) I forbindelse med et marked under opbygning for elektroniske cigaretter er det muligt, at bestemte elektronisk cigaretter eller genopfyldningsbeholdere eller en type elektroniske cigaretter eller genopfyldningsbeholdere, som markedsføres, selv om de overholder dette direktiv, vil kunne udgøre en uforudset risiko for menneskers sundhed. Det anbefales derfor, at der fastsættes en procedure, der tackler denne risiko, og som bør give en medlemsstat mulighed for at vedtage passende midlertidige foranstaltninger. Sådanne passende midlertidige foranstaltninger vil kunne indebære et forbud mod at markedsføre bestemte elektroniske cigaretter eller genopfyldningsbeholdere eller en type elektroniske cigaretter eller genopfyldningsbeholdere. I den forbindelse bør Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter med henblik på at forbyde markedsføring af bestemte elektroniske cigaretter eller genopfyldningsbeholdere eller af en type elektroniske cigaretter eller genopfyldningsbeholdere. Kommissionen bør tillægges beføjelse til dette, når mindst tre medlemsstater af berettigede grunde har forbudt det pågældende produkt, og det er nødvendigt at udvide dette forbud til alle medlemsstaterne for at sikre den rette funktion af det indre marked for produkter, der overholder dette direktiv, men som ikke giver anledning til de samme sundhedsmæssige risici. Kommissionen bør senest den 20. maj 2016 aflægge rapport om de potentielle risici, der er forbundet med genopfyldelige elektroniske cigaretter.
- (47) Dette direktiv harmoniserer ikke alle aspekter af elektroniske cigaretter eller genopfyldningsbeholdere. F.eks. har medlemsstaterne fortsat ansvaret for vedtagelsen af regler om aromastoffer. Det kunne være nyttigt for medlemsstaterne at overveje at tillade markedsføringen af produkter med aromaer. De bør i den forbindelse være opmærksomme på den potentielle tiltrækningskraft af sådanne produkter for unge og ikkerygere. Forbud mod sådanne produkter med aromaer vil skulle begrundes og en anmeldelse indgives i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/34/EF<sup>(1)</sup>.

(<sup>1</sup>) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/34/EF af 22. juni 1998 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske standarder og forskrifter samt forskrifter for informationssamfundets tjenester (EFT L 204 af 21.7.1998, s. 27).

- (48) Derudover harmoniserer dette direktiv ikke bestemmelserne om røgfri miljøer eller nationale salgsordninger eller nationale reklamer eller brand stretching, og det indfører heller ikke en aldersgrænse for elektroniske cigaretter eller genopfyldningsbeholdere. Under alle omstændigheder bør præsentationen af og reklame for disse produkter ikke føre til fremme af tobaksforbrug eller give anledning til forveksling med tobaksvarer. Medlemsstaterne kan frit regulere sådanne spørgsmål på deres eget område og opfordres til at gøre dette.
- (49) Reguleringen af urtebaserede rygeprodukter varierer fra medlemsstat til medlemsstat, og disse produkter opfattes ofte som uskadelige eller mindre skadelige trods den sundhedsrisiko, deres forbrænding er årsag til. I mange tilfælde kender forbrugerne ikke indholdet af disse produkter. For at sikre det indre markeds rette funktion og forbedre forbrugeroplysningen bør der indføres fælles mærkningsbestemmelser og indberetning af oplysninger om ingredienser for disse produkter på EU-plan.
- (50) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af dette direktiv bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser med hensyn til fastsættelse og ajourføring af en prioriteret liste over tilsætningsstoffer, der er genstand for udvidet indberetning, fastsættelse og opdatering af standardformatet til brug ved indberetning af oplysninger om ingredienser og formidling af disse oplysninger, identificering af tobaksvarer med kendetegnende aromaer eller med øget toksicitet, afhængighedsskabende egenskaber eller CMR-egenskaber, metoder til identificering af tobaksvarer med kendetegnende aromaer, procedurerne for nedsættelse af og arbejdet i et uafhængigt rådgivende panel om identificering af tobaksvarer med kendetegnende aromaer, den nøjagtige anbringelse af sundhedsadvarsler for rulletobak i punge, de tekniske specifikationer for kombinerede sundhedsadvarslers udformning, layout og form, tekniske standarder for oprettelse og drift af følge- og sporingssystemet, tekniske standarder til sikring af, at de systemer, der anvendes til de entydige identitetsmærker, er kompatible med hinanden, og tekniske standarder for sikkerhedsfeaturen samt en fælles formular for anmeldelse af elektroniske cigaretter og genopfyldningsbeholdere og de tekniske standarder for genopfyldningsmekanismen for sådanne produkter. Disse gennemførelsesbeføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 <sup>(1)</sup>.
- (51) For at sikre en korrekt anvendelse af dette direktiv i praksis og for at tilpasse det den tekniske, videnskabelige og internationale udvikling inden for fremstilling, forbrug og regulering af tobaksvarer bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF for så vidt angår vedtagelse og tilpasning af grænseværdier for emissionsindholdet og metoder til måling af disse emissioner, fastsættelse af grænseværdier for tilsætningsstoffer, der resulterer i en kendetegnende aroma eller øger toksicitet eller afhængighedsskabende egenskaber, tilbagetrækning af visse undtagelser givet for andre tobaksvarer end cigaretter og rulletobak, tilpasning af sundhedsadvarsler, oprettelse og tilpasning af billedsamling, fastlæggelse af nøgleelementerne i de datagringsaftaler, der skal indgås med henblik på følge- og sporingssystemet, og udvidelse til hele Unionen af foranstaltninger vedtaget af medlemsstaterne vedrørende bestemte elektroniske cigaretter eller genopfyldningsbeholdere eller en type elektronisk cigaret eller genopfyldningsbeholder. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig fremsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.
- (52) Kommissionen bør følge udviklingen for så vidt angår gennemførelsen og indvirkningen af dette direktiv og fremlægge en rapport senest den 21. maj 2021 og derefter, når det er nødvendigt, så det kan vurderes, hvorvidt det er nødvendigt at foretage ændringer i direktivet. Rapporten bør indeholde oplysninger om arealer på enkelt-pakninger af tobaksvarer, der ikke er omfattet af dette direktiv, udviklingen på markedet vedrørende nye kategorier af tobaksvarer, udvikling på markedet, der udgør en væsentlig ændring af forholdene, udviklingen på markedet vedrørende og forbrugernes opfattelse af tynde cigaretter, af vandpibetobak samt af elektroniske cigaretter og genopfyldningsbeholdere.

Kommissionen bør udarbejde en rapport om gennemførligheden af, fordelene ved og følgerne af et europæisk system for regulering af ingredienser i tobaksvarer, herunder gennemførligheden af og fordelene ved opstilling af

<sup>(1)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

en liste over ingredienser på EU-plan, der må bruges, eller som findes i eller tilsættes tobaksvarer (en såkaldt positivliste). Ved udarbejdelsen af rapporten bør Kommissionen bl.a. vurdere den foreliggende videnskabelige evidens for ingrediensernes toksiske og afhængighedsskabende virkninger.

- (53) Tobak og relaterede produkter, der er i overensstemmelse med dette direktiv, bør være omfattet af fri bevægelighed for varer. På baggrund af de forskellige grader af harmonisering, der opnås med dette direktiv, bør medlemsstaterne dog under visse omstændigheder bevare beføjelsen til at pålægge yderligere krav i visse henseender for at beskytte folkesundheden. Dette gælder i forhold til andre aspekter end sundhedsadvarsler i forbindelse med præsentationen og emballeringen af tobaksvarer, bl.a. farver, for hvilke dette direktiv indeholder et første sæt grundlæggende fælles regler. Medlemsstaterne ville derfor f.eks. kunne indføre bestemmelser om yderligere standardisering af tobaksvarers emballage, forudsat at bestemmelserne er forenelige med TEUF og WTO-forpligtelserne og ikke indskrænker anvendelsen af dette direktiv.
- (54) For at tage hensyn til en mulig fremtidig udvikling på markedet bør medlemsstaterne desuden også kunne forbyde en bestemt kategori af tobak eller relaterede produkter på grund af de særlige forhold i den pågældende medlemsstat, hvis bestemmelserne er berettiget på grund af behovet for at beskytte folkesundheden, idet der tages hensyn til det høje beskyttelsesniveau, der opnås med dette direktiv. Medlemsstaterne bør underrette Kommissionen om sådanne strengere nationale bestemmelser.
- (55) En medlemsstat bør kunne opretholde eller indføre national lovgivning, som finder anvendelse på alle produkter, der markedsføres i denne stat, vedrørende aspekter, der ikke er omfattet af dette direktivs anvendelsesområde, forudsat at bestemmelserne er forenelige med TEUF og ikke bringer den fulde anvendelse af dette direktiv i fare. På disse betingelser vil en medlemsstat således bl.a. kunne regulere eller forbyde tilbehør til tobaksvarer (herunder vandpiber) og til urtebaserede rygeprodukter og regulere eller forbyde produkter, der af udseende minder om en type tobak eller relateret produkt. Der kræves forhåndsmeddelelse for nationale tekniske forskrifter i henhold til direktiv 98/34/EF.
- (56) Medlemsstaterne bør sikre, at personoplysninger kun behandles i overensstemmelse med de regler og garantier, der er fastsat ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF <sup>(1)</sup>.
- (57) Dette direktiv berører ikke EU-retten vedrørende brug og mærkning af genetisk modificerede organismer.
- (58) I henhold til den fælles politiske erklæring af 28. september 2011 fra medlemsstaterne og Kommissionen om forklarende dokumenter <sup>(2)</sup> har medlemsstaterne forpligtet sig til i tilfælde, hvor det er berettiget, at lade meddelelsen af gennemførelsesforanstaltninger ledsage af et eller flere dokumenter, der forklarer forholdet mellem et direktivs bestanddele og de tilsvarende dele i de nationale gennemførelsesinstrumenter. I forbindelse med nærværende direktiv finder lovgiver, at fremsendelse af sådanne dokumenter er berettiget.
- (59) Dette direktiv ændrer ikke ved forpligtelsen til at respektere de grundlæggende rettigheder og retsprincipper, som er nedfældet i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder. Flere grundlæggende rettigheder berøres af dette direktiv. Det er derfor nødvendigt at sikre, at de forpligtelser, der pålægges fabrikanter, importører og distributører af tobak og relaterede produkter, ikke blot sikrer et højt sundheds- og forbrugerbeskyttelsesniveau, men ligeledes beskytter alle andre grundlæggende rettigheder og står i rimeligt forhold til det indre markeds rette funktion. Anvendelsen af dette direktiv bør ske under overholdelse af EU-retten og relevante internationale forpligtelser.
- (60) Målene for dette direktiv, nemlig at gennemføre en indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes love og administrative bestemmelser om fremstilling, præsentation og salg af tobak og relaterede produkter, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af deres omfang og virkninger bedre nås på EU-plan;

<sup>(1)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF af 24. oktober 1995 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger (EFT L 281 af 23.11.1995, s. 31).

<sup>(2)</sup> EUT C 369 af 17.12.2011, s. 14.

Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

#### AFSNIT I

### ALMINDELIGE BESTEMMELSER

#### Artikel 1

#### Genstand

Målet med dette direktiv er at gennemføre en indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes love og administrative bestemmelser om:

- a) ingredienser i og emissioner fra tobaksvarer og de relevante indberetningsforpligtelser, herunder grænseværdierne for emissionsindholdet af tjære, nikotin og kulilte i cigaretter
- b) visse aspekter af mærkning og emballering af tobaksvarer, herunder de sundhedsadvarsler, der skal angives på enkelt-pakninger med tobaksvarer og eventuel ydre emballage om tobaksvarer samt sporbarhed og sikkerhedsfeatures, der anvendes i forbindelse med tobaksvarer med henblik på at sikre overholdelse af dette direktiv
- c) forbuddet mod markedsføring af tobak, der indtages oralt
- d) fjernsalg af tobaksvarer på tværs af grænser
- e) forpligtelsen til at indgive en anmeldelse af nye kategorier af tobaksvarer
- f) markedsføring og mærkning af visse produkter, der er beslægtet med tobaksvarer, nemlig elektroniske cigaretter og genopfyldningsbeholdere og urtebaserede rygeprodukter

for at fremme den rette funktion af det indre marked for tobak og relaterede produkter med udgangspunkt i et højt sundhedsbeskyttelsesniveau, navnlig for unge, og for at opfylde Unionens forpligtelser i henhold til WHO's rammekonvention om tobakskontrol («FCTC»).

#### Artikel 2

#### Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

- 1) »tobak«: blade og andre naturlige, forarbejdede eller uforarbejdede dele af tobaksplanter, herunder ekspanderet og rekonstitueret tobak
- 2) »pibetobak«: tobak, der kan forbruges via en forbrændingsproces, og som udelukkende er bestemt til brug i en pipe
- 3) »rulletobak«: tobak, der kan anvendes til fremstilling af cigaretter af forbrugeren eller detailsalgssteder
- 4) »tobaksvarer«: produkter, som kan anvendes, og som helt eller delvis består af tobak, uanset om den er genetisk modificeret
- 5) »røgfri tobaksvarer«: en tobaksvarer, der ikke forbruges via en forbrændingsproces, herunder tyggetobak, tobak, der indtages nasalt, og tobak, der indtages oralt
- 6) »tyggetobak«: en røgfri tobaksvarer, som udelukkende er bestemt til at tygges
- 7) »tobak, der indtages nasalt«: en røgfri tobaksvarer, som kan forbruges via næsen
- 8) »tobak, der indtages oralt«: alle tobaksprodukter, der er bestemt til oral indtagelse, med undtagelse af varer bestemt til at inhaleres eller tygges, og som helt eller delvis består af tobak i form af pulver eller fine partikler eller enhver kombination af disse former — navnlig varer i portionsbreve eller porøse breve
- 9) »røgtobak«: tobaksvarer, som ikke er røgfrie tobaksvarer

- 10) »cigaret«: en tobaksrulle, som kan forbruges via en forbrændingsproces og er nærmere defineret i artikel 3, stk. 1, i Rådets direktiv 2011/64/EU <sup>(1)</sup>
- 11) »cigar«: en tobaksrulle, som kan forbruges via en forbrændingsproces og er nærmere defineret i artikel 4, stk. 1, i direktiv 2011/64/EU
- 12) »cigarillo«: en lille type cigar, nærmere defineret i artikel 8, stk. 1, i Rådets direktiv 2007/74/EF <sup>(2)</sup>
- 13) »vandpibetobak«: en tobaksvare, der kan anvendes i en vandpipe. I dette direktiv anses vandpibetobak for at være røgtobak. Hvis et produkt kan anvendes både gennem vandpiber og som rulletobak, anses det som rulletobak
- 14) »ny kategori af tobaksvarer«: en tobaksvare, der
  - a) ikke falder ind under en af følgende kategorier: cigaretter, rulletobak, pibetobak, vandpibetobak, cigarer, cigarillos, tyggetobak, tobak, der indtages nasalt, eller tobak, der indtages oralt, og
  - b) markedsføres efter den 19. maj 2014
- 15) »urtebaseret rygeprodukt«: et produkt baseret på planter, urter eller frugter, som ikke indeholder tobak, og som kan forbruges via en forbrændingsproces
- 16) »elektronisk cigaret«: et produkt, der kan anvendes til forbrug af nikotinholdig damp gennem et mundstykke, eller dele af et sådant produkt, herunder en patron, en tank og en anordning uden patron eller tank. Elektroniske cigaretter kan være til engangsforbrug eller genopfyldelige ved hjælp af en genopfyldningsbeholder og en tank eller genlades med engangspatroner
- 17) »genopfyldningsbeholder«: en beholder indeholdende en nikotinholdig væske, som kan anvendes til genopfyldning af en elektronisk cigaret
- 18) »ingrediens«: tobak, et tilsætningsstof og ethvert andet stof eller element, der er til stede i en færdig tobaksvare eller relaterede produkter, herunder papir, filter, blæk, kapsler og klæbemiddel
- 19) »nikotin«: nikotinalkaloider
- 20) »tjære«: nikotinfrit anhydridt kondensat af ufiltreret røg
- 21) »emissioner«: stoffer, der frigives, når tobak eller et relateret produkt anvendes efter hensigten, såsom stoffer, der findes i røg, eller stoffer, der frigives i forbindelse med brug af røgfrie tobaksvarer
- 22) »grænseværdi« eller »grænseværdi for emissionsindholdet«: maksimumsgrænse, herunder også 0, for indholdet af et stof i en tobaksvare eller i emissionerne herfra målt i milligram
- 23) »tilsætningsstof«: et andet stof end tobak, der tilsættes en tobaksvare, en enkeltpakning eller en eventuel ydre emballage
- 24) »aromastof«: et tilsætningsstof, der giver duft og/eller smag
- 25) »kendetegnende aroma«: en fremtrædende duft eller smag af andet end tobak, som er resultatet af et tilsætningsstof eller en kombination af tilsætningsstoffer, herunder blandt andet frugt, krydderier, urter, alkohol, slik, mentol eller vanilje, og som bemærkes før eller under forbruget af tobaksvaren
- 26) »afhængighedsskabende egenskaber«: et stofs farmakologiske evne til at skabe afhængighed — en tilstand, der påvirker en persons evne til at styre sin adfærd, typisk ved at udløse en følelse af belønning eller dulme abstinenser

<sup>(1)</sup> Rådets direktiv 2011/64/EU af 21. juni 2011 om punktafgiftsstrukturen og -satserne for forarbejdet tobak (EUT L 176 af 5.7.2011, s. 24).

<sup>(2)</sup> Rådets direktiv 2007/74/EF af 20. december 2007 om fritagelse for merværdiafgift og punktafgifter på varer, der indføres af rejsende fra tredjelande (EUT L 346 af 29.12.2007, s. 6).

- 27) »toksicitet«: den grad, hvori et stof kan forårsage skadelige virkninger på den menneskelige organisme, herunder virkninger, der indtræffer over tid, normalt efter gentagen eller vedvarende forbrug eller eksponering
- 28) »væsentlig ændring i forholdene«: en stigning i salgsvolumen efter produktkategori på mindst 10 % i mindst fem medlemsstater baseret på salgsdata fremsendt i overensstemmelse med artikel 5, stk. 6, eller en stigning i udbredelsen af brugen af disse produkter i gruppen af forbrugere under 25 år på mindst fem procentpoint i mindst fem medlemsstater for den pågældende produktkategori baseret på den særlige Eurobarometerrapport 385 af maj 2012 eller tilsvarende undersøgelser af forbrugets omfang; en væsentlig ændring i forholdene anses under alle omstændigheder for ikke at være sket, hvis salgsvolumenet af produktkategorien i detailledet ikke overstiger 2,5 % af det samlede salg af tobaksvarer på EU-plan
- 29) »ydre emballage«: enhver emballage, som tobak eller relaterede produkter markedsføres i, og som omslutter en eller flere enkeltpakninger; gennemsigtigt indpakningsmateriale betragtes ikke som ydre emballage
- 30) »enkeltpakning«: den mindste individuelle pakning af en tobaksvarer eller et relateret produkt, der markedsføres
- 31) »pung«: en enkeltpakning af rulletobak, enten i form af en rektangulær lomme med en flap, der dækker åbningen, eller i form af en opretstående pose
- 32) »sundhedsadvarsel«: en advarsel vedrørende et produkts sundhedsskadelige virkninger eller andre uønskede konsekvenser ved forbrug heraf, herunder tekstadvarsler, kombinerede sundhedsadvarsler, generelle advarsler og informationsmeddelelser, som fastsat i dette direktiv
- 33) »kombineret sundhedsadvarsel«: en sundhedsadvarsel, som består af en kombination af en tekstadvarsel og et tilhørende fotografi eller en tilhørende illustration, som fastsat i dette direktiv
- 34) »fjernsalg på tværs af grænser«: fjernsalg til forbrugere, hvor forbrugeren på tidspunktet for bestilling af produktet fra et detailsalgssted befinder sig i en anden medlemsstat end den medlemsstat eller det tredjeland, hvor detailsalgsstedet er etableret; et detailsalgssted anses for at være etableret i en medlemsstat:
- a) såfremt der er tale om en fysisk person: hvis vedkommende har sit forretningssted i den pågældende medlemsstat
  - b) i andre tilfælde: hvis detailsalgsstedet har sit vedtægtsmæssige hjemsted, hovedkontor eller forretningssted, herunder en filial, et agentur eller enhver anden afdeling, i den pågældende medlemsstat
- 35) »forbruger«: en fysisk person, der optræder med et formål, der ikke har forbindelse med vedkommendes virksomhed i forbindelse med handel, industri, håndværk eller liberale erhverv
- 36) »alderskontrolsystem«: et IT-system, der entydigt bekræfter forbrugers alder elektronisk i overensstemmelse med nationale krav
- 37) »fabrikant«: enhver fysisk eller juridisk person, som fremstiller et produkt eller får et sådant produkt konstrueret eller fremstillet og markedsfører dette produkt under sit navn eller varemærke
- 38) »import af tobak eller relaterede produkter«: indførsel på Unionens område af sådanne produkter, medmindre produkterne ved indførslen til Unionen underlægges en toldsuspensionsprocedure eller -ordning, samt frigivelse af produkterne fra en toldsuspensionsprocedure eller -ordning

- 39) »importør af tobak eller relaterede produkter«: ejeren af eller en person med rådighedsret over tobak og relaterede produkter, der er blevet ført ind på Unionens område
- 40) »markedsføring«: tilrådighedsstillelse af produkter, uafhængigt af deres fremstillingssted, til forbrugere i Unionen mod eller uden vederlag, herunder ved fjernsalg; i tilfælde af fjernsalg på tværs af grænser anses produktet for at være blevet markedsført i den medlemsstat, hvor forbrugeren befinder sig
- 41) »detailsalgssted«: ethvert salgssted, hvor tobaksvarer markedsføres, eventuelt af en fysisk person.

## AFSNIT II

### TOBAKSVARER

#### KAPITEL I

#### **Ingredienser og emissioner**

##### Artikel 3

#### **Grænseværdier for emissionsindholdet af tjære, nikotin, kulilte og andre stoffer**

1. Emissionsindholdet i cigaretter, der markedsføres eller fremstilles i medlemsstaterne (»grænseværdier for emissionsindholdet«), må ikke være på mere end:
  - a) 10 mg tjære pr. cigaret
  - b) 1 mg nikotin pr. cigaret
  - c) 10 mg kulilte pr. cigaret.
2. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 27 vedrørende reduktion af grænseværdierne for emissionsindholdet i stk. 1, når dette er nødvendigt på grundlag af internationalt vedtagne standarder.
3. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen de grænseværdier for emissionsindholdet, de måtte fastsætte for andre emissioner end de i stk. 1 omhandlede fra cigaretter og for emissioner fra andre tobaksvarer end cigaretter.
4. Kommissionen vedtager delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 27 for at indarbejde standarder, som parterne i FCTC eller WHO har aftalt vedrørende grænseværdier for emissionsindholdet for andre emissioner end de i stk. 1 omhandlede fra cigaretter og for emissioner fra andre tobaksvarer end cigaretter, i EU-retten.

##### Artikel 4

#### **Målemetoder**

1. Emissionsindholdet af tjære, nikotin og kulilte i cigaretter måles efter ISO-standard 4387 (tjære), ISO-standard 10315 (nikotin) og ISO-standard 8454 (kulilte).

Nøjagtigheden af målingerne vedrørende tjære, nikotin og kulilte bestemmes ved hjælp af ISO-standard 8243.

2. De i stk. 1 omhandlede målinger kontrolleres af laboratorier, som er godkendt af de kompetente myndigheder i medlemsstaterne og overvåges af disse.

Disse laboratorier må ikke være ejet eller direkte eller indirekte kontrolleret af tobaksindustrien.

Medlemsstaterne meddeler Kommissionen en liste over godkendte laboratorier, idet de præciserer, hvilke kriterier der er lagt til grund for godkendelsen, samt hvilke metoder der anvendes til overvågning af dem, og de ajourfører den nævnte liste i forbindelse med enhver ændring. Kommissionen offentliggør listerne over godkendte laboratorier.

3. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 27 vedrørende tilpasning af metoderne til måling af emissionsindholdet af tjære, nikotin og kulilte, når dette er nødvendigt på grundlag af den videnskabelige og tekniske udvikling eller internationalt vedtagne standarder.

4. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen de målemetoder, de måtte benytte til andre emissioner end de i stk. 3 omhandlede fra cigaretter og for emissioner fra andre tobaksvarer end cigaretter.
5. Kommissionen vedtager delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 27 for at indarbejde standarder, som parterne i FCTC eller WHO har aftalt vedrørende målemetoder, i EU-retten.
6. Medlemsstaterne kan opkræve forholdsmæssige gebyrer fra fabrikanter og importører for kontrol af målingerne i denne artikels stk. 1.

#### Artikel 5

##### Indberetning af oplysninger om ingredienser og emissioner

1. Medlemsstaterne pålægger fabrikanter og importører af tobaksvarer at indgive følgende oplysninger til deres kompetente myndigheder, opdelt efter handelsnavn og type:
  - a) en liste over alle de ingredienser — og mængden heraf — som anvendes ved fremstillingen af tobaksvarerne, i rækkefølge efter faldende vægt for hver ingrediens, der er indeholdt i tobaksvarerne
  - b) emissionsindholdet, jf. artikel 3, stk. 1 og 4
  - c) oplysninger om andre emissioner og deres værdier, hvis de foreligger.

For produkter, der allerede er markedsført, forelægges disse oplysninger senest den 20. november 2016.

Fabrikanter eller importører skal desuden underrette de kompetente myndigheder i de pågældende medlemsstater, hvis sammensætningen af et produkt ændres på en måde, der påvirker de oplysninger, der fremlægges i henhold til denne artikel.

For nye eller ændrede tobaksvarer skal de i henhold til denne artikel påkrævede oplysninger indgives, inden disse produkter markedsføres.

2. Ingredienslisten, jf. stk. 1, litra a), skal ledsages af en erklæring om, hvorfor de pågældende ingredienser indgår i de pågældende tobaksvarer. Den nævnte liste skal også indeholde oplysninger om ingrediensernes status, herunder angivelse af, hvorvidt de er blevet registreret i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1907/2006 <sup>(1)</sup> samt angivelse af deres klassificering i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1272/2008 <sup>(2)</sup>.

3. Listen, jf. stk. 1, litra a), skal desuden indeholde relevante toksikologiske oplysninger om disse ingredienser, i forbrændt eller uforbrændt form, afhængigt af hvad der er relevant, med særlig henvisning til deres virkninger for forbrugernes sundhed, og under hensyntagen blandt andet til eventuelle afhængighedsskabende virkninger.

For cigaretter og rulletobak skal fabrikanten eller importøren desuden forelægge et teknisk dokument med en generel beskrivelse af de anvendte tilsætningsstoffer og deres egenskaber.

Fabrikanten og importøren skal angive, hvilke målemetoder for emissioner der er anvendt, dog ikke for tjære, nikotin og kulilte eller for emissioner som omhandlet i artikel 4, stk. 4. Medlemsstaterne kan endvidere kræve, at fabrikanter eller importører udfører undersøgelser, som de kompetente myndigheder måtte foreskrive med henblik på at vurdere ingrediensers sundhedsmæssige virkninger, bl.a. under hensyntagen til dens afhængighedsskabende egenskaber og toksicitet.

4. Medlemsstaterne sørger for, at oplysninger meddelt i henhold til denne artikels stk. 1 og artikel 6 gøres offentligt tilgængelige på et websted. Medlemsstaterne tager i forbindelse med offentliggørelsen af disse oplysninger behørigt hensyn til behovet for at beskytte forretningshemmeligheder. Medlemsstaterne pålægger fabrikanter og importører at specificere de oplysninger, som de anser for at udgøre forretningshemmeligheder, når de indsender oplysningerne i overensstemmelse med denne artikels stk. 1 og artikel 6.

<sup>(1)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1907/2006 af 18. december 2006 om registrering, vurdering og godkendelse af samt begrænsninger for kemikalier (REACH), om oprettelse af et europæisk kemikalieagentur og om ændring af direktiv 1999/45/EF og ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 793/93 og Kommissionens forordning (EF) nr. 1488/94 samt Rådets direktiv 76/769/EØF og Kommissionens direktiv 91/155/EØF, 93/67/EØF, 93/105/EF og 2000/21/EF (EUT L 396 af 30.12.2006, s. 1).

<sup>(2)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1272/2008 af 16. december 2008 om klassificering, mærkning og emballering af stoffer og blandinger og om ændring og ophævelse af direktiv 67/548/EØF og 1999/45/EF og om ændring af forordning (EF) nr. 1907/2006 (EUT L 353 af 31.12.2008, s. 1).



5. Kommissionen fastlægger og, hvis det er nødvendigt, opdaterer ved hjælp af gennemførelsesretsakter standardformatet til brug ved meddelelse og tilgængeliggørelse af de i denne artikels stk. 1 og 6 og artikel 6 omhandlede oplysninger. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 25, stk. 2.

6. Medlemsstaterne pålægger fabrikanter og importører at fremlægge de interne og eksterne undersøgelser, som de har adgang til, i form markedsanalyser og undersøgelser af forskellige forbrugergrupper, herunder unges og nuværende rygeres, præferencer for så vidt angår ingredienser og emissioner samt resuméer af eventuelle markedsundersøgelser, som de gennemfører ved lancering af nye produkter. Medlemsstaterne pålægger endvidere fabrikanter og importører årligt at indberette deres salgsvolumen pr. mærke og type, angivet i antal cigaretter/cigarer/cigarillos eller i kg, og pr. medlemsstat, med start den 1. januar 2015. Medlemsstaterne tilvejebringer eventuelle andre data vedrørende salgsvolumen, der er til rådighed for dem.

7. Alle data og oplysninger, der skal meddeles til og af medlemsstaterne i henhold til denne artikel og i henhold til artikel 6, fremlægges i elektronisk form. Medlemsstaterne opbevarer oplysningerne elektronisk og sørger for, at Kommissionen og de øvrige medlemsstater har adgang til disse oplysninger med henblik på dette direktivs anvendelse. Medlemsstaterne og Kommissionen sikrer, at forretningshemmeligheder og andre fortrolige oplysninger behandles fortroligt.

8. Medlemsstaterne kan opkræve forholdsmæssige gebyrer af fabrikanter og importører for modtagelse, lagring, håndtering, analyse og offentliggørelse af oplysninger, som de modtager i henhold til denne artikel.

#### Artikel 6

##### **Prioriteret liste over tilsætningsstoffer og udvidede indberetningsforpligtelser**

1. I tillæg til de i artikel 5 fastsatte indberetningsforpligtelser gælder der udvidede indberetningsforpligtelser for visse tilsætningsstoffer, der er indeholdt i cigaretter og rulletobak, og som er omfattet af en prioriteret liste. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, hvormed den fastlægger og efterfølgende ajourfører en sådan prioriteret liste over tilsætningsstoffer. Denne liste skal indeholde tilsætningsstoffer,

- a) hvortil der foreligger en første indikation, forskning eller regulering i andre jurisdiktioner, som antyder, at de indeholder en af de egenskaber, der er fastsat i denne artikels stk. 2, litra a)-d), og
- b) som er blandt de mest almindeligt anvendte tilsætningsstoffer efter vægt eller antal i henhold til indberetningen af ingredienser i medfør af artikel 5, stk. 1 og 3.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 25, stk. 2. En første liste over tilsætningsstoffer skal vedtages senest den 20. maj 2016 og indeholde mindst 15 tilsætningsstoffer.

2. Medlemsstaterne pålægger fabrikanter eller importører af cigaretter og rulletobak, der indeholder et tilsætningsstof, som er opført på den prioriterede liste, jf. stk. 1, at udføre omfattende undersøgelser, der for hvert tilsætningsstof skal undersøge, om det

- a) bidrager til de pågældende produkters toksicitet eller afhængighedsskabende egenskaber, og om dette bevirker, at nogle af de berørte produkters toksicitet eller afhængighedsskabende egenskaber øges væsentligt eller måleligt
- b) giver en kendetegnende aroma
- c) letter inhalering eller nikotinoptagelse eller
- d) medfører dannelsen af stoffer, der har CMR-egenskaber, mængden heraf, og om dette bevirker, at nogle af de berørte produkters CMR-egenskaber øges væsentligt eller måleligt.

3. Disse undersøgelser skal tage hensyn til den påtænkte anvendelse af de pågældende produkter og skal især undersøge de emissioner, der forårsages af den forbrændingsproces, der omfatter det pågældende tilsætningsstof. Undersøgelserne undersøger endvidere interaktionen af det pågældende tilsætningsstof med andre ingredienser, der er indeholdt i de pågældende produkter. Fabrikanter eller importører, der anvender det samme tilsætningsstof i deres tobaksvarer, kan foretage en fælles undersøgelse, når de bruger det pågældende tilsætningsstof i en sammenlignelig produktsammensætning.

4. Fabrikanter eller importører udarbejder en rapport om resultaterne af disse undersøgelser. Denne rapport skal indeholde et resumé og en omfattende oversigt, som samler den tilgængelige videnskabelige litteratur om det pågældende tilsætningsstof, og som sammenfatter interne data om virkningerne af tilsætningsstoffet.

Fabrikanter eller importører fremsender disse rapporter til Kommissionen og sender en kopi heraf til de kompetente myndigheder i de medlemsstater, hvor en tobaksvarer med dette tilsætningsstof markedsføres, senest 18 måneder efter, at det pågældende tilsætningsstof er opført på den prioriterede liste i medfør af stk. 1. Kommissionen og de berørte medlemsstater kan endvidere pålægge fabrikanter eller importører at fremlægge supplerende oplysninger om det pågældende tilsætningsstof. Disse supplerende oplysninger udgør en del af rapporten.

Kommissionen og de berørte medlemsstater kan kræve, at disse rapporter underkastes en peerevaluering af et uafhængigt videnskabeligt organ, navnlig hvad angår deres fuldstændighed, metodologi og konklusioner. De modtagne oplysninger indgår i Kommissionens og medlemsstaternes beslutningstagning i henhold til artikel 7. Medlemsstaterne og Kommissionen kan opkræve forholdsmæssige gebyrer af fabrikanter og importører for disse peerevalueringer.

5. Små og mellemstore virksomheder som defineret i Kommissionens henstilling 2003/361/EF <sup>(1)</sup> skal undtages fra forpligtelserne i denne artikel, såfremt en anden fabrikant eller importør udarbejder en rapport om det pågældende tilsætningsstof.

#### Artikel 7

### Bestemmelser om ingredienser

1. Medlemsstaterne forbyder markedsføring af tobaksvarer med en kendetegnende aroma.

Medlemsstaterne må ikke forbyde brug af tilsætningsstoffer, der er af afgørende betydning for fremstillingen af tobaksvarer, f.eks. sukker til erstatning af sukker, der forsvinder under tørringsprocessen, såfremt disse tilsætningsstoffer ikke resulterer i et produkt med en kendetegnende aroma og ikke væsentligt eller måleligt øger tobaksvarens afhængigheds-skabende egenskaber eller toksicitet eller tobaksvarens CMR-egenskaber.

Medlemsstaterne meddeler Kommissionen de foranstaltninger, de træffer i medfør af dette stykke.

2. Kommissionen afgør ved hjælp af gennemførelsesretsakter efter anmodning fra en medlemsstat eller på eget initiativ, hvorvidt en tobaksvarer er omfattet af stk. 1. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 25, stk. 2.

3. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter om fastsættelse af fælles regler for de procedurer, der skal anvendes for at fastslå, hvorvidt en tobaksvarer er omfattet af stk. 1. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 25, stk. 2.

4. Der nedsættes et uafhængigt rådgivende panel på EU-plan. Medlemsstaterne og Kommissionen kan høre dette panel, inden de vedtager en foranstaltning i henhold til denne artikels stk. 1 og 2. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter om fastsættelse af procedurer for panelets nedsættelse og arbejde.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 25, stk. 2.

5. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 27 vedrørende fastsættelse af grænseværdier for indholdet af visse tilsætningsstoffer eller den pågældende kombination af tilsætningsstoffer, der giver den kendetegnende aroma, når værdierne for indholdet eller koncentrationen af de pågældende tilsætningsstoffer eller kombinationen heraf har medført forbud i henhold til nærværende artikels stk. 1 i mindst tre medlemsstater.

6. Medlemsstaterne forbyder markedsføring af tobaksvarer, der indeholder følgende tilsætningsstoffer:

- a) vitaminer eller andre tilsætningsstoffer, der giver det indtryk, at en tobaksvarer frembyder en sundhedsmæssig fordel eller udgør en begrænset sundhedsrisiko
- b) koffein eller taurin eller andre tilsætningsstoffer og stimulerende forbindelser, der forbindes med energi og vitalitet
- c) tilsætningsstoffer, der har farvende egenskaber for emissioner

<sup>(1)</sup> Kommissionens henstilling 2003/361/EF af 6. maj 2003 om definitionen af mikrovirksomheder, små og mellemstore virksomheder (EUT L 124 af 20.5.2003, s. 36).

d) for røgtobak, tilsætningsstoffer, der letter inhalering eller nikotinoptagelse, og

e) tilsætningsstoffer, som har CMR-egenskaber i uforbrændt form.

7. Medlemsstaterne forbyder markedsføring af tobaksvarer, der indeholder aromastoffer i deres bestanddele såsom filtre, papir, emballage, kapsler eller enhver teknisk funktion, der gør det muligt at ændre de pågældende tobaksvarers duft eller smag eller deres røgdudviklingsintensitet. Filtre, papir og kapsler må ikke indeholde tobak eller nikotin.

8. Medlemsstaterne sikrer, at bestemmelserne og betingelserne i forordning (EF) nr. 1907/2006 anvendes på tobaksvarer, i det omfang det er relevant.

9. Medlemsstaterne forbyder, på grundlag af videnskabelig evidens, markedsføring af tobaksvarer, der indeholder tilsætningsstoffer i mængder, som ved forbrug væsentligt eller måleligt øger tobakswarens toksiske eller afhængighedsskabende virkning eller CMR-egenskaber.

Medlemsstaterne meddeler Kommissionen de foranstaltninger, de har truffet i medfør af dette stykke.

10. Kommissionen afgør ved hjælp af en gennemførelsesretsakt efter anmodning fra en medlemsstat eller på eget initiativ, hvorvidt en tobaksvarer er omfattet af stk. 9. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 25, stk. 2, og skal være baseret på den seneste videnskabelige evidens.

11. Når et tilsætningsstof eller en vis mængde heraf har vist sig at øge den toksiske eller afhængighedsskabende virkning af en tobaksvarer, og dette har ført til forbud i henhold til denne artikels stk. 9 i mindst tre medlemsstater, tillægges Kommissionen beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 27 vedrørende fastsættelse af maksimalværdier for indholdet af de pågældende tilsætningsstoffer. I så fald fastsættes maksimalværdien for indholdet til den laveste af de maksimalværdier, der førte til et af de nationale forbud, der er omhandlet i nærværende stykke.

12. Andre tobaksvarer end cigaretter og rulletobak er undtaget fra forbuddene i stk. 1 og 7. Kommissionen vedtager delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 27 for at trække denne undtagelse tilbage for en bestemt produktkategori, hvis der sker en væsentlig ændring i forholdene som konstateret i en rapport fra Kommissionen.

13. Medlemsstaterne og Kommissionen kan opkræve forholdsmæssige gebyrer af fabrikanter og importører for vurdering af, om en tobaksvarer har en kendetegnende aroma, om der er anvendt forbudte tilsætningsstoffer eller aromastoffer, og om en tobaksvarer indeholder tilsætningsstoffer i mængder, der væsentligt og måleligt øger tobakswarens toksiske eller afhængighedsskabende virkning eller dens CMR-egenskaber.

14. For så vidt angår tobaksvarer med en kendetegnende aroma, der har et salgsvolumen i Unionen på 3 % eller mere inden for en bestemt produktkategori, finder bestemmelserne i denne artikel anvendelse fra den 20. maj 2020.

15. Denne artikel finder ikke anvendelse på tobak, der indtages oralt.

## KAPITEL II

### Mærkning og emballering

#### Artikel 8

#### Generelle bestemmelser

1. Hver enkeltpakning og eventuel ydre emballage om en tobaksvarer skal være forsynet med sundhedsadvarselne omhandlet i dette kapitel på det eller de officielle sprog i den medlemsstat, hvor produktet markedsføres.

2. Sundhedsadvarsler skal dække hele det areal på enkeltpakningen eller den ydre emballage, der er forbeholdt dem, og de må ikke kommenteres, omformuleres eller være omfattet af henvisninger af nogen art.

3. Medlemsstaterne sikrer, at sundhedsadvarselne på en enkeltpakning og eventuel ydre emballage er påtrykt på en sådan måde, at de ikke kan fjernes eller slettes og er fuldt synlige, herunder at de ikke er helt eller delvist skjult eller brydes af banderoler, prismærkater, sikkerhedsfeatures, indpakningsmateriale, omslag, æsker/kasser eller andre elementer,

når tobaksvarer markedsføres. På enkeltpakninger af andre tobaksvarer end cigaretter og rulletobak i punge kan sundhedsadvarslerne påklæbes ved hjælp af mærkater, hvis disse ikke kan fjernes. Sundhedsadvarslerne skal forblive intakte ved åbning af enkeltpakningen, undtagen på pakninger med et flip-top-låg, hvor sundhedsadvarslerne må brydes ved åbning af pakken, men kun på en måde, der sikrer den grafiske integritet og synligheden af teksten, fotografierne og rygestop-oplysningerne.

4. Sundhedsadvarslerne må på ingen måde skjule eller være anbragt på tværs af banderoler, prismærkater, følge- og sporingsmærker eller sikkerhedsfeatures på enkeltpakningerne.

5. De i artikel 9, 10, 11 og 12 omhandlede sundhedsadvarslers dimensioner beregnes i forhold til den pågældende overflade, når pakningen er lukket.

6. Sundhedsadvarsler skal være omkranset af en sort kant med en bredde på 1 mm inden for det overfladeareal, der er forbeholdt disse advarsler, med undtagelse af sundhedsadvarsler i medfør af artikel 11.

7. Når en sundhedsadvarsel tilpasses i henhold til artikel 9, stk. 5, artikel 10, stk. 3, og artikel 12, stk. 3, sikrer Kommissionen, at den er faktuel, eller at medlemsstaterne har valget mellem to advarsler, hvoraf den ene er faktuel.

8. Billeder af enkeltpakninger og eventuel ydre emballage, der henvender sig til forbrugere i Unionen, skal være i overensstemmelse med bestemmelserne i dette kapitel.

#### Artikel 9

##### **Generelle advarsler og informationsmeddelelser på røgtobak**

1. Hver enkeltpakning og eventuel ydre emballage om røgtobak skal være forsynet med en af følgende generelle advarsler:

»Rygning dræber — stop i dag«

eller

»Rygning dræber«.

Medlemsstaterne bestemmer, hvilken af de i første afsnit nævnte generelle advarsler der skal anvendes.

2. Hver enkeltpakning og eventuel ydre emballage om røgtobak skal være forsynet med følgende informationsmeddelelse:

»Tobaksrøg indeholder over 70 kræftfremkaldende stoffer.«

3. For så vidt angår cigaretpakninger og rulletobak i kasseformede pakninger skal den generelle advarsel være anbragt på den nederste del af et af sidearealerne af enkeltpakningerne, og informationsmeddelelsen skal være anbragt på den nederste del af det andet sideareal. Disse sundhedsadvarsler skal være mindst 20 mm i bredden.

For pakninger i form af en klapæske med hængslet låg, hvor sidearealerne deles i to, når pakningen åbnes, skal den generelle advarsel og informationsmeddelelsen være anbragt i deres helhed på det største af de to delte arealer. Den generelle advarsel skal også stå på indersiden af det øverste areal, der er synligt, når pakningen er åben.

Sidearealerne på denne type pakning skal være mindst 16 mm i højden.

For så vidt angår rulletobak i punge skal den generelle advarsel og informationsmeddelelsen være anbragt på de overflader, der sikrer fuld synlighed af disse sundhedsadvarsler. For så vidt angår rulletobak i cylindriske pakninger skal den generelle advarsel være anbragt på ydersiden af lågets areal og informationsmeddelelsen på indersiden af lågets areal.

Både den generelle advarsel og informationsmeddelelsen skal dække 50 % af den overflade, de er påtrykt.

4. Den generelle advarsel og informationsmeddelelsen, jf. stk. 1 og 2, skal være
  - a) trykt med sort, fed skrift i skrifttypen Helvetica på hvid baggrund. For at sproglige krav kan imødekommes, kan medlemsstaterne selv fastsætte regler om skrifttypens størrelse, under forudsætning af at den skriftstørrelse, der fastsættes i national ret, sikrer, at den størst mulige andel af det areal, der er forbeholdt disse sundhedsadvarsler, bliver udfyldt med den relevante tekst, og
  - b) centreret på det areal, der er forbeholdt dem, og på kasseformede pakninger og eventuelt ydre emballage skal de være parallelle med sidekanten på enkeltpakningen eller på den ydre emballage.
5. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 27 vedrørende tilpasning af ordlyden af den i stk. 2 omhandlede informationsmeddelelse til den videnskabelige udvikling og udviklingen på markedet.
6. Kommissionen fastlægger ved hjælp af gennemførelsesretsakter den nøjagtige placering af den generelle advarsel og informationsmeddelelsen for rulletobak i punge under hensyntagen til pungenes forskellige former.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 25, stk. 2.

#### Artikel 10

#### **Kombinerede sundhedsadvarsler for røgtobak**

1. Hver enkeltpakning og eventuel ydre emballage om røgtobak skal være forsynet med kombinerede sundhedsadvarsler. De kombinerede sundhedsadvarsler skal:
  - a) indeholde en af tekstadvarslerne som opført i bilag I og et tilhørende farvefotografi som specificeret i billedsamlingen i bilag II
  - b) indeholde rygestopoplysninger såsom telefonnumre, e-mailadresser eller websteder, som har til formål at informere forbrugerne om de tilgængelige programmer til støtte for personer, der ønsker at holde op med at ryge
  - c) dække 65 % af ydersiden af både forsiden og bagsiden af enkeltpakningen og eventuel ydre emballage. Cylindriske pakninger skal bære to kombinerede sundhedsadvarsler, der er lige langt fra hinanden, og hver sundhedsadvarsel skal dække 65 % af deres respektive halvdel af den buede overflade
  - d) vise den samme tekstadvarsel med tilhørende farvefotografi på begge sider af enkeltpakningen og eventuel ydre emballage
  - e) være anbragt ved overkanten på en enkeltpakning og eventuel ydre emballage og være anbragt i samme retning som andre oplysninger på emballagens overflade. Der kan gælde følgende overgangsundtagelser fra denne forpligtelse om anbringelsen af den kombinerede sundhedsadvarsel i medlemsstater, hvor banderoler eller nationale identifikationsmærker til afgiftsformål stadig er obligatoriske:
    - i) i de tilfælde hvor banderolen eller det nationale identifikationsmærke til afgiftsformål er anbragt på overkanten af en enkeltpakning af karton, kan den kombinerede sundhedsadvarsel, der skal fremgå på bagsiden, anbringes lige under banderolen eller det nationale identifikationsmærke
    - ii) er en enkeltpakning af et blødt materiale kan medlemsstaterne afsætte en rektangulær overflade med en højde på højst 13 mm mellem overkanten af pakningen og den kombinerede sundhedsadvarsels overkant til banderolen eller det nationale identifikationsmærke til afgiftsformål

Undtagelserne i nr. i) og ii) finder anvendelse i en periode på tre år fra den 20. maj 2016. Handelsnavne eller logoer må ikke anbringes oven over sundhedsadvarslerne

- f) være gengivet i overensstemmelse med det format, det layout, den udformning og de proportioner, der er fastsat af Kommissionen i henhold til stk. 3

g) hvis der er tale om enkeltpakninger med cigaretter, have følgende dimensioner:

i) højde: ikke under 44 mm

ii) bredde: ikke under 52 mm.

2. De kombinerede sundhedsadvarsler inddeles i tre sæt, jf. bilag II, og hvert sæt skal anvendes i et givent år og udskiftes med det næste sæt det følgende år. Medlemsstaterne sikrer, at visningen af hver enkelt kombineret sundhedsadvarsel, som kan anvendes i et givent år, så vidt muligt er talmæssigt ligeligt fordelt på hvert tobaksmærke.

3. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 27 vedrørende:

a) tilpasning af tekstadvarslerne, som er opført i bilag I, under hensyntagen til den videnskabelige udvikling og udviklingen på markedet

b) oprettelse og tilpasning af den i stk. 1, litra a), nævnte billedsamling under hensyntagen til den videnskabelige udvikling og udviklingen på markedet.

4. Kommissionen fastlægger ved hjælp af gennemførelsesretsakter de tekniske specifikationer for de kombinerede sundhedsadvarslers layout, udformning og form, idet der tages hensyn til forskellige pakningsformer.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 25, stk. 2.

#### Artikel 11

#### Mærkning af anden røgtobak end cigaretter, rulletobak og vandpibetobak

1. Medlemsstaterne kan undtage røgtobak bortset fra cigaretter, rulletobak og vandpibetobak fra kravet om påføring af den i artikel 9, stk. 2, omhandlede informationsmeddelelse og de i artikel 10 omhandlede kombinerede sundhedsadvarsler. For sådanne produkter skal hver enkeltpakning og eventuel ydre emballage i så fald ud over den i artikel 9, stk. 1, omhandlede generelle advarsel være forsynet med en af tekstadvarslerne som opført i bilag I. Den i artikel 9, stk. 1, omhandlede generelle advarsel skal omfatte rygestopoplysninger, jf. artikel 10, stk. 1, litra b).

Den generelle advarsel skal fremgå på den mest synlige overflade på enkeltpakningen og eventuel ydre emballage.

Medlemsstaterne sikrer, at visningen af hver enkelt tekstadvarsel så vidt muligt er talmæssigt ligeligt fordelt på hver mærke af disse produkter. Tekstadvarslerne skal fremgå på den næstmest synlige overflade på enkeltpakningen og eventuel ydre emballage.

For enkeltpakninger med et hængslet låg er den næstmest synlige overflade den, der bliver synlig, når pakningen åbnes.

2. Den i stk. 1 omhandlede generelle advarsel skal dække 30 % af den relevante overflade på enkeltpakningen og eventuel ydre emballage. Denne procentsats forhøjes til 32 % i medlemsstater med to officielle sprog og til 35 % i medlemsstater med mere end to officielle sprog.

3. Den i stk. 1 omhandlede tekstadvarsel skal dække 40 % af den relevante overflade på enkeltpakningen og eventuel ydre emballage. Denne procentsats forhøjes til 45 % i medlemsstater med to officielle sprog og til 50 % i medlemsstater med mere end to officielle sprog.

4. Hvis de i stk. 1 omhandlede sundhedsadvarsler skal fremgå på en overflade, der er større end 150 cm<sup>2</sup>, skal advarslerne dække en overflade på 45 cm<sup>2</sup>. Den pågældende overflade forøges til 48 cm<sup>2</sup> i medlemsstater med to officielle sprog og til 52,5 cm<sup>2</sup> i medlemsstater med mere end to officielle sprog.

5. De i stk. 1 omhandlede sundhedsadvarsler skal opfylde kravene i artikel 9, stk. 4. Sundhedsadvarslernes tekst skal være parallel med hovedteksten på den overflade, der er forbeholdt disse advarsler.

Sundhedsadvarslerne skal være omkranset af en sort kant med en bredde på mindst 3 mm og højst 4 mm. Denne kant skal være anbragt uden for det areal, der er forbeholdt sundhedsadvarslerne.

6. Kommissionen vedtager delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 27 for at fjerne muligheden for at indrømme undtagelser for en af de særlige produktkategorier, der er omhandlet i stk. 1, hvis der sker en væsentlig ændring i forholdene som konstateret i en rapport fra Kommissionen vedrørende den pågældende produktkategori.

#### Artikel 12

##### Mærkning af røgfrie tobaksvarer

1. Hver enkeltpakning og eventuel ydre emballage om røgfrie tobaksvarer skal være forsynet med følgende sundhedsadvarsel:

»Denne tobaksvarer skader dit helbred og er afhængighedsskabende.«

2. Den i stk. 1 omhandlede sundhedsadvarsel skal opfylde kravene i artikel 9, stk. 4. Sundhedsadvarslernes tekst skal være parallel med hovedteksten på den overflade, der er forbeholdt disse advarsler.

Den skal desuden:

- a) være anbragt på de to største overflader på enkeltpakningen og eventuel ydre emballage
- b) dække 30 % af overfladen på enkeltpakningen og eventuel ydre emballage. Denne procentsats forhøjes til 32 % i medlemsstater med to officielle sprog og til 35 % i medlemsstater med mere end to officielle sprog.

3. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 27 vedrørende tilpasning af sundhedsadvarslens affattelse, jf. stk. 1, til den videnskabelige udvikling.

#### Artikel 13

##### Produktpræsentation

1. Mærkningen af en enkeltpakning og eventuel ydre emballage og selve tobaksvarer må ikke indeholde noget element eller træk, som:

- a) fremmer en tobaksvarer eller opfordrer til brug af den ved at give et fejlagtigt indtryk af produktets karakteristika, sundhedsmæssige virkning, risici eller emissioner; mærkningen må ikke omfatte oplysninger om tobaksvarerens indhold af nikotin, tjære eller kulilte
- b) giver indtryk af, at en bestemt tobaksvarer er mindre skadelig end andre eller har til formål at reducere virkningen af bestemte skadelige bestanddele i røgen eller har vitaliserende, energigivende, helbredende, foryngende, naturlige, økologiske egenskaber eller andre positive sundheds- eller livsstilmæssige virkninger
- c) henviser til smag, duft, aromastoffer eller andre tilsætningsstoffer eller oplyser, at produktet ikke indeholder sådanne
- d) får produktet til at ligne en fødevarer eller et kosmetisk produkt
- e) giver indtryk af, at en bestemt tobaksvarer har en forbedret biologisk nedbrydelighed eller andre miljømæssige fordele.

2. Enkeltpakningerne og eventuel ydre emballage må ikke give indtryk af økonomiske fordele ved at indeholde trykte kuponer, der tilbyder rabatter, gratis uddeling, »to-for-én«-tilbud eller andre lignende tilbud.

3. De elementer og træk, der er forbudte i henhold til stk. 1 og 2, kan omfatte, men er ikke begrænset til, tekst, symboler, navne, varemærker, figurer eller andre tegn.

*Artikel 14***Enkeltpakningers udseende og indhold**

1. Enkeltpakninger med cigaretter skal være kasseformet. Enkeltpakninger med rulletobak skal være kasseformet eller cylindrisk eller have form som en pung. En enkeltpakning med cigaretter skal indeholde mindst 20 cigaretter. En enkeltpakning med rulletobak skal indeholde tobak, der vejer mindst 30 g.
2. En enkeltpakning med cigaretter kan være fremstillet af karton eller et blødt materiale og må ikke have en åbning, der kan lukkes eller forsegles igen efter første åbning, bortset fra flip-top-låg og klapæsker med et hængslet låg. For så vidt angår flip-top-låg og hængslede låg må låget kun være hængslet på enkeltpakningens bagside.

*Artikel 15***Sporbarhed**

1. Medlemsstaterne sikrer, at alle enkeltpakninger med tobaksvarer er mærket med et entydigt identitetsmærke. Entydige identitetsmærker skal, med henblik på at sikre deres integritet, være påtrykt eller anbragt på en sådan måde, at de ikke kan fjernes eller slettes, og de må ikke være skjult eller brudt, heller ikke af banderoler eller prismærkater eller ved åbning af enkeltpakningen. For så vidt angår tobaksvarer fremstillet uden for Unionen gælder kravene i denne artikel kun for produkter, der er bestemt for eller markedsføres på EU-markedet.
2. Det entydige identitetsmærke skal gøre det muligt at bestemme følgende:
  - a) fremstillingsdato og -sted
  - b) produktionsanlægget
  - c) den maskine, der er anvendt til fremstilling af tobaksvarerne
  - d) det relevante produktionsskift eller fremstillingstidspunktet
  - e) produktbeskrivelsen
  - f) det påtænkte detailmarked
  - g) den påtænkte forsendelsesrute
  - h) i givet fald importøren, der har ført varen ind i Unionen
  - i) den faktiske forsendelsesrute fra fremstillingsstedet til det første detailsalgssted, herunder alle lagerfaciliteter, der er benyttet, og forsendelsesdatoen, bestemmelsessted, afsendelsessted og modtager
  - j) identiteten af alle købere fra fremstillingen til det første detailsalgssted, og
  - k) faktura, ordrenummer og betalingsoplysninger vedrørende alle købere fra fremstillingen til det første detailsalgssted.
3. Oplysningerne omhandlet i stk. 2, litra a), b), c), d), e), f), g) og i givet fald h) skal indgå i det entydige identitetsmærke.
4. Medlemsstaterne sikrer, at oplysningerne i stk. 2, litra i), j) og k) er tilgængelige elektronisk via et link til det entydige identitetsmærke.
5. Medlemsstaterne sikrer, at alle økonomiske aktører, der er involveret i handel med tobaksvarer, fra fabrikanten til den sidste økonomiske aktør inden det første detailsalgssted, registrerer alle enkeltpakninger, der kommer i deres besiddelse, samt alle mellemliggende flytninger og den endelige flytning af enkeltpakningerne væk fra deres besiddelse. Denne forpligtelse kan opfyldes ved mærkning og registrering af den samlede emballage såsom kartonner, mastercases eller paller, forudsat at det fortsat er muligt at spore alle enkeltpakningerne.



6. Medlemsstaterne sikrer, at alle fysiske og juridiske personer, der indgår i forsyningskæden for tobaksvarer, fører fuldstændige og nøjagtige registre over alle relevante transaktioner.

7. Medlemsstaterne sikrer, at tobaksvarefabrikanter stiller det udstyr, der er nødvendigt til registrering af tobaksvarer, der købes, sælges, oplagres, transporteres eller på anden måde håndteres, til rådighed for alle økonomiske aktører, der er involveret i handel med tobaksvarer, fra fabrikanten til den sidste økonomiske aktør inden det første detailsalgssted, herunder importører, lagerfaciliteter og transportvirksomheder. Udstyret skal kunne læse og overføre de registrerede data elektronisk til en datalagerfacilitet i medfør af stk. 8.

8. Medlemsstaterne sikrer, at fabrikanter og importører af tobaksvarer indgår aftaler om lagring af data med en uafhængig tredjepart, med henblik på administration af datalagerfaciliteten for alle relevante data. Datalagerfaciliteten skal fysisk være placeret på Unionens område. Tredjepartens egnethed, især hvad angår dennes uafhængighed og tekniske kapacitet, samt aftalen om lagring af data skal godkendes af Kommissionen.

Tredjepartens aktiviteter skal overvåges af en ekstern revisor, som foreslås og betales af tobaksfabrikanten og godkendes af Kommissionen. Den eksterne revisor aflægger en årsrapport til de kompetente myndigheder og til Kommissionen, især om eventuelle tilfælde af uregelmæssigheder vedrørende adgangen.

Medlemsstaterne sikrer, at Kommissionen, de kompetente myndigheder i medlemsstaterne og den eksterne revisor har fuld adgang til datalagerfaciliteterne. I behørigt begrundede tilfælde kan Kommissionen eller medlemsstaterne give fabrikanter eller importører adgang til de lagrede data, forudsat at forretningsmæssigt følsomme oplysninger forbliver behørigt beskyttet i overensstemmelse med den relevante EU-lovgivning og nationale lovgivning.

9. Registrerede data må ikke ændres eller slettes af en økonomisk aktør, der er involveret i handel med tobaksvarer.

10. Medlemsstaterne sikrer, at personoplysninger kun behandles i overensstemmelse med de regler og garantier, der er fastsat ved direktiv 95/46/EF.

11. Kommissionen fastlægger ved hjælp af gennemførelsesretsakter

a) tekniske standarder for oprettelse og drift af følge- og springssystemet som fastsat i denne artikel, herunder mærkning med et entydigt identitetsmærke, registrering, fremsendelse, behandling og lagring af data og adgang til lagrede data

b) tekniske standarder til sikring af, at de systemer, der anvendes til det entydige identitetsmærke, og de tilhørende funktioner er fuldt kompatible med hinanden i hele Unionen.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 25, stk. 2.

12. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 27 vedrørende fastlæggelse af nøgleelementerne i aftalerne om lagring af data, jf. nærværende artikels stk. 8, f.eks. deres varighed, muligheder for forlængelse, påkrævet ekspertise eller fortrolighed, herunder løbende tilsyn og evaluering af disse aftaler.

13. Stk. 1-10 finder anvendelse på cigaretter og rulletobak fra den 20. maj 2019 og på andre tobaksvarer end cigaretter og rulletobak fra den 20. maj 2024.

#### Artikel 16

#### Sikkerhedsfeature

1. Medlemsstaterne kræver, at alle enkeltpakninger med tobaksvarer, der markedsføres, foruden det entydige identitetsmærke, der er omhandlet i artikel 15, er forsynet med en sikkerhedsfeature, der er sikret mod manipulation, og som består af synlige og usynlige elementer. Sikkerhedsfeaturen skal være påtrykt eller anbragt på en sådan måde, at den ikke kan fjernes eller slettes og på ingen måde er skjult eller brydes, heller ikke af banderoler eller prismærkater eller andre elementer, der er påkrævet i henhold til lovgivningen.

Medlemsstater, der kræver banderoler eller nationale identifikationsmærker til afgiftsformål, kan tillade, at de benyttes til sikkerhedsfeaturen, hvis banderolerne eller de nationale identifikationsmærker opfylder alle de tekniske standarder og funktioner, der kræves i henhold til denne artikel.

2. Kommissionen fastlægger ved hjælp af gennemførelsesretsakter tekniske standarder for sikkerhedsfeatures og eventuel regelmæssig udskiftning heraf samt tilpasning af standarderne i overensstemmelse med den videnskabelige udvikling, udviklingen på markedet og den tekniske udvikling.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 25, stk. 2.

3. Stk. 1 finder anvendelse på cigaretter og rulletobak fra den 20. maj 2019 og på andre tobaksvarer end cigaretter og rulletobak fra den 20. maj 2024.

### KAPITEL III

## **Tobak, der indtages oralt, fjernsalg af tobaksvarer på tværs af grænser og nye kategorier af tobaksvarer**

### Artikel 17

#### **Tobak, der indtages oralt**

Medlemsstaterne forbyder markedsføring af tobak, der indtages oralt, jf. dog artikel 151 i akten vedrørende Østrigs, Finlands og Sveriges tiltrædelse.

### Artikel 18

#### **Fjernsalg af tobaksvarer på tværs af grænser**

1. Medlemsstaterne kan forbyde fjernsalg på tværs af grænser af tobaksvarer til forbrugere. Medlemsstaterne skal samarbejde med henblik på at forbygge et sådant salg. Detailsalgssteder, der driver fjernsalg på tværs af grænser af tobaksvarer, må ikke levere sådanne varer til forbrugere i medlemsstater, hvor et sådant salg er forbudt. Medlemsstater, som ikke forbyder et sådant salg, skal kræve, at detailsalgssteder, der agter at drive fjernsalg på tværs af grænser til forbrugere i Unionen, lader sig registrere hos de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor detailsalgsstedet er etableret, og i den medlemsstat, hvor forbrugerne eller de potentielle forbrugere befinder sig. Detailsalgssteder etableret uden for Unionen skal registreres hos de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor forbrugerne eller de potentielle forbrugere befinder sig. Alle detailhandelssteder, der agter at drive fjernsalg på tværs af grænser, skal ved registreringen som minimum forelægge de kompetente myndigheder følgende oplysninger:

- a) navn eller firmanavn og fast adresse på det forretningssted, tobaksvarerne vil blive leveret fra
- b) datoen for, hvornår detailhandelsstedet begyndte at udbyde tobaksvarer til forbrugere ved fjernsalg ved hjælp af informationssamfundstjenester som defineret i artikel 1, nr. 2), i direktiv 98/34/EF
- c) adressen på det eller de websteder, der anvendes til formålet, og alle relevante oplysninger, der er nødvendige for at kunne identificere webstedet.

2. De kompetente myndigheder i medlemsstaterne sikrer, at forbrugerne har adgang til listen over alle detailsalgssteder, der er registreret hos dem. Når medlemsstaterne giver adgang til den nævnte liste, sikrer de, at de regler og garantier, der er fastsat ved direktiv 95/46/EF, overholdes. Et detailsalgssted kan først begynde at markedsføre tobaksvarer ved fjernsalg på tværs af grænser, når de har modtaget bekræftelse for deres registrering hos den relevante kompetente myndighed.

3. Bestemmelsesmedlemsstaten for tobaksvarer, der sælges ved fjernsalg på tværs af grænser, kan, hvis det er nødvendigt for at sikre overensstemmelse med og lette håndhævelsen af reglerne, kræve, at detailsalgsstedet, der forestår leveringen, udpeger en fysisk person, som, inden tobaksvarerne når ud til forbrugeren, skal være ansvarlig for at kontrollere, at de overholder de nationale bestemmelser, der er vedtaget i bestemmelsesmedlemsstaten i henhold til dette direktiv.

4. Detailsalgssteder, der driver fjernsalg på tværs af grænser, skal drive et alderskontrollsystem, hvormed det på salgstidspunktet kontrolleres, at den forbruger, der køber produktet, har den mindstealder, der er fastsat i bestemmelsesmedlemsstatens nationale lovgivning. Detailsalgsstedet eller den fysiske person udpeget i henhold til stk. 3 skal give de kompetente myndigheder i den pågældende medlemsstat nærmere oplysninger om alderskontrollsystemet og en beskrivelse af, hvordan det anvendes.

5. Detailsalgssteder må kun behandle personoplysninger om forbrugeren i overensstemmelse med direktiv 95/46/EF, og disse oplysninger må ikke videregives til tobaksvarefabrikanten eller andre virksomheder i samme koncern eller til andre tredjeparter. Personoplysninger må ikke anvendes eller videregives til andre formål end det pågældende køb. Dette gælder også, hvis detailhandelsstedet udgør en del af en tobaksvarefabrikant.

#### Artikel 19

##### **Anmeldelse af nye kategorier af tobaksvarer**

1. Medlemsstaterne pålægger fabrikanter og importører af nye kategorier af tobaksvarer at indgive en anmeldelse til de kompetente myndigheder i medlemsstaterne af ethvert sådant produkt, som de agter at markedsføre på det pågældende nationale marked. Anmeldelsen skal indgives elektronisk seks måneder før den påtænkte markedsføring. Den skal ledsages af en detaljeret beskrivelse af den pågældende nye kategori af tobaksvarer samt brugsanvisning og oplysninger om ingredienser og emissioner i overensstemmelse med artikel 5. Fabrikanter og importører, der indgiver anmeldelse af en ny kategori af tobaksvarer, skal også give de kompetente myndigheder:

- a) foreliggende videnskabelige undersøgelser af toksicitet, afhængighedsskabende egenskaber og tiltrækningskraft af den nye kategori af tobaksvarer, i særdeleshed hvad angår dens ingredienser og emissioner
- b) foreliggende undersøgelser, resuméer heraf og markedsanalyser af forskellige forbrugergrupper, herunder unges og nuværende rygeres, præferencer
- c) andre tilgængelige og relevante oplysninger, herunder en analyse af risici og fordele ved produktet, dets forventelige konsekvenser med hensyn til antallet af personer, der holder op med at bruge tobak, dets forventelige konsekvenser med hensyn til antallet af personer, der indleder et tobaksforbrug, og forudsigelige aspekter af forbrugernes opfattelse af produktet.

2. Medlemsstaterne pålægger fabrikanter og importører af nye kategorier af tobaksvarer at fremsende alle nye eller ajourførte oplysninger om undersøgelser, forskning eller andre oplysninger som omhandlet i stk. 1, litra a), b) og c), til deres kompetente myndigheder. Medlemsstaterne kan pålægge fabrikanter eller importører af nye kategorier af tobaksvarer at udføre yderligere test eller fremlægge supplerende oplysninger. Medlemsstaterne giver Kommissionen adgang til alle oplysninger, som de modtager i henhold til denne artikel.

3. Medlemsstaterne kan indføre en godkendelsesordning for nye kategorier af tobaksvarer. Medlemsstaterne kan opkræve forholdsmæssige gebyrer af fabrikanter og importører for denne godkendelse.

4. Nye kategorier af tobaksvarer, der markedsføres, skal overholde kravene i dette direktiv. Hvilke af bestemmelserne i dette direktiv, der finder anvendelse på nye kategorier af tobaksvarer, afhænger af, om de pågældende produkter falder ind under definitionen af en røgfri tobaksvare eller af røgtobak.

#### AFSNIT III

##### **ELEKTRONISKE CIGARETTER OG URTEBASEREDE RYGEPRODUKTER**

#### Artikel 20

##### **Elektroniske cigaretter**

1. Medlemsstaterne sikrer, at elektroniske cigaretter og genopfyldningsbeholdere kun markedsføres, hvis de overholder dette direktiv og al anden relevant EU-lovgivning.

Dette direktiv finder ikke anvendelse på elektroniske cigaretter og genopfyldningsbeholdere, der er omfattet af et krav om tilladelse i henhold til direktiv 2001/83/EF eller af kravene i direktiv 93/42/EØF.

2. Fabrikanter og importører af elektroniske cigaretter og genopfyldningsbeholdere indgiver en anmeldelse til de kompetente nationale myndigheder i medlemsstaterne af ethvert sådant produkt, som de agter at markedsføre. Anmeldelsen indgives elektronisk seks måneder før den påtænkte markedsføring. For elektroniske cigaretter og genopfyldningsbeholdere, der allerede markedsføres den 20. maj 2016, indgives anmeldelsen senest seks måneder efter den pågældende dato. Der indgives en ny anmeldelse for hver substantiel ændring af produktet.

Anmeldelsen skal, alt efter om produktet er en elektronisk cigaret eller en genopfyldningsbeholder, indeholde følgende oplysninger:

- a) navn og kontaktoplysninger for fabrikanten, en ansvarlig juridisk eller fysisk person i Unionen og i givet fald importøren, der har importeret produktet til Unionen
- b) en liste over alle de ingredienser, der indgår i, og emissioner, der opstår ved anvendelse af, produktet, opdelt efter handelsnavn og type, herunder mængden heraf
- c) toksikologiske oplysninger om produktets ingredienser og emissioner, herunder ved opvarmning, med særlig henvisning til deres virkninger for forbrugernes sundhed ved inhalering, og under hensyntagen blandt andet til eventuelle afhængighedsskabende virkninger
- d) oplysninger om doser og optagelse af nikotin ved forbrug under normale betingelser eller under betingelser, som med rimelighed kan forudses
- e) en beskrivelse af produktets bestanddele, herunder i givet fald elektroniske cigaretters eller genopfyldningsbeholderes åbnings- og genopfyldningsmekanisme
- f) en beskrivelse af produktionsprocessen, herunder om den indebærer serieproduktion, og en erklæring om, at produktionsprocessen sikrer, at kravene i denne artikel er opfyldt
- g) en erklæring om, at fabrikanten og importøren bærer det fulde ansvar for produktets kvalitet og sikkerhed ved markedsføring og anvendelse under normale betingelser eller under betingelser, som med rimelighed kan forudses.

Hvis medlemsstaterne finder, at de indgivne oplysninger er ufuldstændige, kan de anmode om supplerings af de pågældende oplysninger.

Medlemsstaterne kan opkræve forholdsmæssige gebyrer af fabrikanter og importører for modtagelse, lagring, håndtering og analyse af oplysninger, som de modtager.

3. Medlemsstaterne sikrer, at:

- a) nikotinholdig væske kun markedsføres i særlige genopfyldningsbeholdere med et volumen på højst 10 ml, i elektroniske engangscigaretter eller i patroner til engangsbrug, og at patroner og tanke har et volumen på højst 2 ml
- b) den nikotinholdige væske har et nikotinindhold på højst 20 mg/ml
- c) den nikotinholdige væske ikke indeholder de tilsætningsstoffer, der er opført i artikel 7, stk. 6
- d) der kun anvendes ingredienser med høj renhed til fremstilling af den nikotinholdige væske. Spor af andre stoffer end de i denne artikels stk. 2, andet afsnit, litra b), nævnte ingredienser forekommer kun i den nikotinholdige væske, hvis sådanne sporbare mængder er teknisk uundgåelige under fremstillingen

- e) der, bortset fra nikotin, i den nikotinholdige væske kun anvendes ingredienser, som ikke udgør en risiko for menneskers sundhed i opvarmet eller uopvarmet form
- f) elektroniske cigaretter leverer nikotindoser i konstante mængder ved anvendelse under normale betingelser
- g) elektroniske cigaretter og genopfyldningsbeholdere er børne- og manipulationssikret, er sikret mod beskadigelse og væskeudsivning og har en mekanisme, der forhindrer væskeudsivning ved genopfyldning.

4. Medlemsstaterne sikrer, at:

- a) enkeltpakninger af elektroniske cigaretter og genopfyldningsbeholdere indeholder oplysninger vedrørende:
  - i) brugsanvisning og lagring af produktet, herunder en notits om, at produktet ikke anbefales til brug for unge og ikkerygere
  - ii) kontraindikationer
  - iii) advarsler henvendt til specifikke risikogrupper
  - iv) mulige skadelige virkninger
  - v) afhængighedsskabende egenskaber og toksicitet og
  - vi) kontaktoplysninger for fabrikanten eller importøren og en ansvarlig juridisk eller fysisk person i Unionen
- b) enkeltpakninger og eventuel ydre emballage af elektroniske cigaretter og genopfyldningsbeholdere:
  - i) indeholder en liste over alle de ingredienser, der indgår i produktet i aftagende orden efter vægt, en angivelse af produktets nikotinindhold og levering pr. dosis, batchnummer og en anbefaling om at opbevare produktet utilgængeligt for børn
  - ii) ikke indeholder elementer eller træk som omhandlet i artikel 13, med undtagelse af artikel 13, stk. 1, litra a) og c), vedrørende oplysninger om nikotinindhold og aromastoffer, jf. dog nærværende litra, nr. i), og
  - iii) er forsynet med en af følgende sundhedsadvarsler:

»Dette produkt indeholder nikotin, som er et yderst afhængighedsskabende stof. Det anbefales ikke til brug for ikkerygere«

eller

»Dette produkt indeholder nikotin, som er et yderst afhængighedsskabende stof«.

Medlemsstaterne bestemmer, hvilken af disse sundhedsadvarsler der skal anvendes

- c) sundhedsadvarslerne overholder kravene fastsat i artikel 12, stk. 2.

5. Medlemsstaterne sikrer, at:

- a) kommerciel kommunikation, som har til formål at fremme salget af elektroniske cigaretter og genopfyldningsbeholdere eller har dette som en direkte eller indirekte virkning, er forbudt i forbindelse med informationsfundstjenester, i pressen og i de andre trykte publikationer, med undtagelse af publikationer, der udelukkende henvender sig til fagfolk i branchen for elektroniske cigaretter eller genopfyldningsbeholdere, og publikationer, der trykkes og udgives i tredjelande, såfremt de ikke hovedsagelig er bestemt for EU-markedet
- b) kommerciel kommunikation i radioen, som har til formål at fremme salget af elektroniske cigaretter og genopfyldningsbeholdere eller har dette som en direkte eller indirekte virkning, er forbudt

- c) enhver form for offentligt eller privat bidrag til radioprogrammer, som har til formål at fremme salget af elektroniske cigaretter og genopfyldningsbeholdere eller har dette som en direkte eller indirekte virkning, er forbudt
- d) enhver form for offentligt eller privat bidrag til arrangementer, aktiviteter eller enkeltpersoner, som har til formål at fremme salget af elektroniske cigaretter og genopfyldningsbeholdere eller har dette som en direkte eller indirekte virkning, eller som inddrager eller foregår i flere medlemsstater eller på anden vis har virkninger på tværs af grænserne, er forbudt
- e) audiovisuel kommerciel kommunikation, der er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/13/EU <sup>(1)</sup>, er forbudt for elektroniske cigaretter og genopfyldningsbeholdere

6. Artikel 18 i dette direktiv finder anvendelse på fjernsalg på tværs af grænser af elektroniske cigaretter og genopfyldningsbeholdere.

7. Medlemsstaterne pålægger fabrikanter og importører af elektroniske cigaretter og genopfyldningsbeholdere hvert år til de kompetente myndigheder at indsende:

- i) udførlige oplysninger vedrørende salgsvolumen, opdelt efter handelsnavn og produkttype
- ii) oplysninger om forskellige forbrugergruppers præferencer, herunder unges, ikkerygeres og de nuværende primære forbrugergruppers
- iii) oplysninger om salgskanaler og
- iv) resuméer af eventuelle markedsundersøgelser, der er gennemført med hensyn til ovenstående, herunder en engelsk oversættelse heraf.

Medlemsstaterne følger markedsudviklingen vedrørende elektroniske cigaretter og genopfyldningsbeholdere, herunder eventuel dokumentation for, at brug af produkterne fører til nikotinafhængighed og i sidste ende et traditionelt tobaksforbrug blandt unge og ikkerygere.

8. Medlemsstaterne sikrer, at oplysninger modtaget i henhold til stk. 2 gøres offentligt tilgængelige på et websted. Medlemsstaterne tager ved offentliggørelsen af disse oplysninger behørigt hensyn til behovet for beskyttelse af forretningshemmeligheder.

Medlemsstaterne stiller efter anmodning alle oplysninger modtaget i henhold til denne artikel til rådighed for Kommissionen og andre medlemsstater. Medlemsstaterne og Kommissionen sikrer, at forretningshemmeligheder og andre fortrolige oplysninger behandles fortroligt.

9. Medlemsstaterne pålægger fabrikanter, importører og distributører af elektroniske cigaretter og genopfyldningsbeholdere at etablere og opretholde et system til indsamling af oplysninger om alle formodede sundhedsskadelige virkninger af disse produkter.

Hvis en af disse økonomiske operatører finder eller har grund til at tro, at elektroniske cigaretter eller genopfyldningsbeholdere, som de er i besiddelse af, og som er bestemt til markedsføring eller er markedsført, ikke er sikre eller ikke er af god kvalitet eller på anden vis ikke er i overensstemmelse med dette direktiv, træffer den pågældende økonomiske operatør straks de nødvendige korrigerende foranstaltninger for at bringe det pågældende produkt i overensstemmelse med dette direktiv eller om nødvendigt trække det tilbage fra markedet eller kalde det tilbage. I sådanne tilfælde underretter den økonomiske operatør også straks markedsovervågningsmyndighederne i de medlemsstater, hvor produktet er tilgængeligt eller er bestemt til at blive gjort tilgængeligt, herom og giver nærmere oplysninger om især den sundheds- og sikkerhedsmæssige risiko, og om eventuelle korrigerende foranstaltninger, der er truffet, og resultaterne af de pågældende korrigerende foranstaltninger.

Medlemsstaterne kan også anmode de økonomiske operatører om supplerende oplysninger, for eksempel om sikkerheds- og kvalitetsmæssige aspekter eller eventuelle skadelige virkninger af elektroniske cigaretter eller genopfyldningsbeholdere.

10. Kommissionen aflægger rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om de potentielle risici for folkesundheden ved anvendelse af genopfyldelige elektroniske cigaretter senest den 20. maj 2016 og derefter, når det er hensigtsmæssigt.

<sup>(1)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/13/EU af 10. marts 2010 om samordning af visse love og administrative bestemmelser i medlemsstaterne om udbud af audiovisuelle medietjenester (direktiv om audiovisuelle medietjenester) (EUT L 95 af 15.4.2010, s. 1).

11. I de tilfælde, hvor elektroniske cigaretter og genopfyldningsbeholdere opfylder kravene i denne artikel, og en kompetent myndighed konstaterer eller har rimelig grund til at tro, at bestemte elektroniske cigaretter eller genopfyldningsbeholdere eller en type elektroniske cigaretter eller genopfyldningsbeholdere vil kunne udgøre en alvorlig risiko for menneskers sundhed, kan myndigheden træffe passende midlertidige foranstaltninger. Den underretter straks Kommissionen og de kompetente myndigheder i de øvrige medlemsstater om de foranstaltninger, der er truffet, og om eventuelle baggrundsdata. Kommissionen afgør snarest muligt efter at have modtaget disse oplysninger, om de midlertidige foranstaltninger er berettigede. Kommissionen informerer den pågældende medlemsstat om sine konklusioner, så medlemsstaten kan træffe passende opfølgingsforanstaltninger.

Hvis anvendelsen af dette stykkes første afsnit bevirker, at markedsføringen af bestemte elektroniske cigaretter eller genopfyldningsbeholdere eller en type elektroniske cigaretter eller genopfyldningsbeholdere er blevet forbudt af berettigede grunde i mindst tre medlemsstater, tillægges Kommissionen beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 27 vedrørende udvidelse af et sådant forbud til alle medlemsstaterne, hvis en sådan udvidelse er berettiget og står i rimeligt forhold til målet.

12. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 27 vedrørende tilpasning af sundhedsadvarslens affattelse i denne artikels stk. 4, litra b). Når en sundhedsadvarsel tilpasses, sikrer Kommissionen, at den er faktuel.

13. Kommissionen fastsætter ved hjælp af gennemførelsesretsakter et fælles format for anmeldelsen omhandlet i stk. 2 og de tekniske standarder for genopfyldningsmekanismen omhandlet i stk. 3, litra g).

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 25, stk. 2.

#### Artikel 21

### Urtebaserede rygeprodukter

1. Hver enkeltpakning og eventuel ydre emballage om urtebaserede rygeprodukter skal være forsynet med følgende sundhedsadvarsel:

»Rygning af dette produkt er sundhedsskadeligt.«

2. Sundhedsadvarslen skal være trykt på den ydre overflade på forsiden og bagsiden af enkeltpakningen (den udvendige overflade) og på eventuel ydre emballage.

3. Sundhedsadvarslen skal opfylde kravene i artikel 9, stk. 4. Den skal dække 30 % af arealet af den pågældende overflade på enkeltpakningen og af eventuel ydre emballage. Denne procentsats forhøjes til 32 % i medlemsstater med to officielle sprog og til 35 % i medlemsstater med mere end to officielle sprog.

4. Enkeltpakninger og eventuel ydre emballage om urtebaserede rygeprodukter må ikke indeholde elementer eller træk som fastsat i artikel 13, stk. 1, litra a), b) og d), og må ikke være forsynet med angivelser af, at produktet er frit for tilsætningsstoffer eller aromastoffer.

#### Artikel 22

### Indberetning af oplysninger om ingredienser i urtebaserede rygeprodukter

1. Medlemsstaterne pålægger fabrikanter og importører af urtebaserede rygeprodukter at indgive en liste til de kompetente myndigheder over alle de ingredienser, og mængden heraf, som anvendes ved fremstillingen af sådanne produkter, opdelt efter handelsnavn og type. Fabrikanter eller importører skal desuden underrette de kompetente myndigheder i de pågældende medlemsstater, når sammensætningen af et produkt ændres på en måde, der påvirker de oplysninger, der fremlægges i henhold til denne artikel. De i henhold til denne artikel påkrævede oplysninger skal indgives, inden et nyt eller ændret urtebaseret rygeprodukt markedsføres.

2. Medlemsstaterne sikrer, at oplysninger meddelt i henhold til stk. 1 gøres offentligt tilgængelige på et websted. Medlemsstaterne tager ved offentliggørelsen af de pågældende oplysninger behørigt hensyn til behovet for at beskytte forretningshemmeligheder. De økonomiske aktører skal angive nøjagtig, hvilke oplysninger de anser for at udgøre en forretningshemmelighed.

## AFSNIT IV

## AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

## Artikel 23

**Samarbejde og håndhævelse**

1. Medlemsstaterne sikrer, at fabrikanter og importører af tobak og relaterede produkter giver Kommissionen og de kompetente myndigheder i medlemsstaterne fuldstændige og korrekte oplysninger i henhold til dette direktiv og inden for de heri fastsatte tidsfrister. Forpligtelsen til at fremlægge de krævede oplysninger påhviler primært fabrikanten, hvis fabrikanten er etableret i Unionen. Forpligtelsen til at fremlægge de krævede oplysninger påhviler primært importøren, hvis fabrikanten er etableret uden for Unionen, og importøren er etableret i Unionen. Forpligtelsen til at fremlægge de krævede oplysninger påhviler fabrikanten og importøren i fællesskab, hvis de begge er etableret uden for Unionen.

2. Medlemsstaterne sikrer, at tobak og relaterede produkter, der ikke er i overensstemmelse med dette direktiv, herunder gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter vedtaget i henhold hertil, ikke markedsføres. Medlemsstaterne sikrer, at tobak og relaterede produkter ikke markedsføres, hvis indberetningsforpligtelserne i dette direktiv ikke overholdes.

3. Medlemsstaterne fastsætter regler for sanktioner, der skal anvendes ved overtrædelse af de nationale bestemmelser, der er vedtaget i medfør af dette direktiv, og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at disse sanktioner håndhæves. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. Eventuelle finansielle administrative sanktioner, der kan pålægges som følge af en forsætlig overtrædelse, kan være af en sådan størrelse, at de udglider de økonomiske fordele, der tilstræbes med overtrædelsen.

4. De kompetente myndigheder i medlemsstaterne samarbejder med hinanden og med Kommissionen med henblik på at sikre, at dette direktiv anvendes korrekt og håndhæves på behørig vis, og sender hinanden alle de oplysninger, som er nødvendige for at sikre, at dette direktiv anvendes på ensartet måde.

## Artikel 24

**Fri bevægelighed**

1. Medlemsstaterne må ikke af hensyn vedrørende aspekter, der er omfattet af dette direktiv, jf. dog denne artikels stk. 2 og 3, forbyde eller begrænse markedsføringen af tobak eller relaterede produkter, der er i overensstemmelse med dette direktiv.

2. Dette direktiv berører ikke en medlemsstats ret til at opretholde eller indføre yderligere krav, som finder anvendelse på alle produkter, der markedsføres i medlemsstaten, i forbindelse med standardiseringen af tobaksvarers emballage, når det er berettiget af hensyn til folkesundheden, idet der tages hensyn til det høje sundhedsbeskyttelsesniveau, der sikres med dette direktiv. Sådanne foranstaltninger skal stå i rimeligt forhold til målet og må ikke udgøre et middel til vilkårlig forskelsbehandling eller en skjult begrænsning af samhandelen mellem medlemsstaterne. Disse foranstaltninger meddeles til Kommissionen sammen med begrundelsen for at opretholde eller indføre dem.

3. En medlemsstat kan også forbyde en bestemt kategori af tobaksvarer eller relaterede produkter på grund af de særlige forhold i den pågældende medlemsstat, hvis bestemmelserne er berettiget på grund af behovet for at beskytte folkesundheden, idet der tages hensyn til det høje sundhedsbeskyttelsesniveau, der sikres med dette direktiv. Sådanne nationale bestemmelser meddeles til Kommissionen sammen med begrundelsen for at indføre dem. Kommissionen godkender eller forkaster inden for seks måneder efter at have modtaget meddelelsen omhandlet i dette stykke de nationale bestemmelser efter, under hensyntagen til det høje sundhedsbeskyttelsesniveau, der sikres med dette direktiv, at have efterprøvet, hvorvidt de er begrundede, nødvendige og står i rimeligt forhold til målet, og om de er et middel til vilkårlig forskelsbehandling eller en skjult begrænsning af samhandelen mellem medlemsstaterne. Hvis Kommissionen ikke har truffet nogen afgørelse inden for denne periode på seks måneder, betragtes de nationale bestemmelser som godkendt.



#### Artikel 25

##### Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af et udvalg. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011.
3. Når udvalgets udtalelse indhentes ved en skriftlig procedure, afsluttes proceduren uden noget resultat, hvis formanden for udvalget træffer beslutning herom, eller et simpelt flertal af udvalgsmedlemmerne anmoder herom, inden for tidsfristen for afgivelse af udtalelsen.
4. Afgiver udvalget ikke nogen udtalelse, vedtager Kommissionen ikke udkastet til gennemførelsesretsakt, og artikel 5, stk. 4, tredje afsnit, i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendes.

#### Artikel 26

##### Kompetente myndigheder

Senest tre måneder fra den 20. maj 2016 udpeger medlemsstaterne de kompetente myndigheder, der skal være ansvarlige for gennemførelsen og håndhævelsen af forpligtelserne i dette direktiv. Medlemsstaterne underretter straks Kommissionen om identiteten af de udpegede myndigheder. Kommissionen offentliggør disse oplysninger i *Den Europæiske Unions Tidende*.

#### Artikel 27

##### Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 3, stk. 2 og 4, artikel 4, stk. 3 og 5, artikel 7, stk. 5, 11 og 12, artikel 9, stk. 5, artikel 10, stk. 3, artikel 11, stk. 6, artikel 12, stk. 3, artikel 15, stk. 12, og artikel 20, stk. 11 og 12, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den 19. maj 2014. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.
3. Den i artikel 3, stk. 2 og 4, artikel 4, stk. 3 og 5, artikel 7, stk. 5, 11 og 12, artikel 9, stk. 5, artikel 10, stk. 3, artikel 11, stk. 6, artikel 12, stk. 3, artikel 15, stk. 12, og artikel 20, stk. 11 og 12, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
4. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
5. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 3, stk. 2 og 4, artikel 4, stk. 3 og 5, artikel 7, stk. 5, 11 og 12, artikel 9, stk. 5, artikel 10, stk. 3, artikel 11, stk. 6, artikel 12, stk. 3, artikel 15, stk. 12, og artikel 20, stk. 11 og 12, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

*Artikel 28***Rapport**

1. Senest fem år efter den 20. maj 2016 og derefter, når det er nødvendigt, forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget en rapport om anvendelsen af dette direktiv.

Ved udarbejdelsen af denne rapport bistår Kommissionen af videnskabelige og tekniske eksperter, så den råder over alle de fornødne tilgængelige oplysninger.

2. Kommissionen angiver i rapporten især de elementer i direktivet, der bør revideres eller tilpasses som følge af den videnskabelige og tekniske udvikling, herunder udviklingen af internationalt vedtagne regler og standarder for tobak og relaterede produkter. Kommissionen skal navnlig være opmærksom på:

- a) erfaringerne med hensyn til udformningen af pakningers overflader, der ikke er omfattet af dette direktiv, under hensyntagen til udviklingen i de nationale og internationale rammer samt på det juridiske, økonomiske og videnskabelige område
- b) udviklingen på markedet for nye kategorier af tobaksvarer, bl.a. for så vidt angår anmeldelser modtaget i henhold til artikel 19
- c) udvikling på markedet, der udgør en væsentlig ændring af forholdene
- d) gennemførligheden af, fordelene ved og de mulige virkninger af et europæisk system for regulering af ingredienser i tobaksvarer, herunder fastsættelse på EU-plan af en liste over ingredienser, der må bruges, eller som findes i eller tilsættes tobaksvarer, idet der bl.a. tages hensyn til de oplysninger, der er indsamlet i henhold til artikel 5 og 6
- e) udviklingen på markedet for cigaretter med en diameter på under 7,5 mm og forbrugernes opfattelse af deres skadelighed samt den vildledende karakter af sådanne cigaretter
- f) gennemførligheden af, fordelene ved og de mulige virkninger af en EU-database med oplysninger om ingredienser i og emissioner fra tobaksvarer indsamlet i henhold til artikel 5 og 6
- g) udviklingen på markedet for elektroniske cigaretter og genopfyldningsbeholdere, under hensyntagen bl.a. til oplysninger modtaget i henhold til artikel 20, herunder antallet af unge og ikkerygere, der indleder et forbrug af sådanne produkter, sådanne produkters konsekvenser for ryggestopindsatsen og de foranstaltninger, medlemsstaterne har truffet vedrørende aromaer
- h) udviklingen på markedet og forbrugernes præferencer for så vidt angår vandpibetobak, med særlig fokus på dens aromaer.

Medlemsstaterne bistår Kommissionen og giver den alle de tilgængelige oplysninger, den behøver for at kunne foretage vurderingen og udarbejde rapporten.

3. Rapporten skal følges op af forslag til ændring af dette direktiv, som Kommissionen skønner nødvendige med henblik på at tilpasse det til udviklingen inden for tobak og relaterede produkter, i det omfang det er nødvendigt for det indre markeds rette funktion, og tage hensyn til ny udviklinger baseret på videnskabelige kendsgerninger og udviklingen inden for internationalt vedtagne standarder for tobak og relaterede produkter.

*Artikel 29***Gennemførelse**

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 20. maj 2016. De meddeler straks Kommissionen teksten til disse love og bestemmelser.

Medlemsstaterne anvender disse love og bestemmelser fra den 20. maj 2016, jf. dog artikel 7, stk. 14, artikel 10, stk. 1, litra e), artikel 15, stk. 13, og artikel 16, stk. 3.

2. Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De skal ligeledes indeholde oplysning om, at henvisninger i gældende love og administrative bestemmelser til det direktiv, der ophæves ved nærværende direktiv, gælder som henvisninger til nærværende direktiv. De nærmere regler for henvisningen og for affattelsen af den nævnte oplysning fastsættes af medlemsstaterne.

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

#### Artikel 30

#### Overgangsbestemmelse

Medlemsstaterne kan indtil den 20. maj 2017 tillade markedsføring af følgende produkter, uden at de opfylder kravene i dette direktiv:

- a) tobaksvarer fremstillet eller overgået til fri omsætning og mærket i overensstemmelse med direktiv 2001/37/EF før den 20. maj 2016
- b) elektroniske cigaretter eller genopfyldningsbeholdere fremstillet eller overgået til fri omsætning før den 20. november 2016
- c) urtebaserede rygeprodukter fremstillet eller overgået til fri omsætning før den 20. maj 2016.

#### Artikel 31

#### Ophævelse

Direktiv 2001/37/EF ophæves med virkning fra den 20. maj 2016, uden at dette berører medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til fristerne for gennemførelse i national ret af nævnte direktiv.

Henvisninger til det ophævede direktiv gælder som henvisninger til nærværende direktiv og læses efter sammenligningstabellen i bilag III til nærværende direktiv.

#### Artikel 32

#### Ikrafttræden

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

#### Artikel 33

#### Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 3. april 2014.

På Europa-Parlamentets vegne

M. SCHULZ

Formand

På Rådets vegne

D. KOURKOULAS

Formand

## BILAG I

**LISTE OVER TEKSTADVARSLER****(jf. artikel 10 og artikel 11, stk. 1)**

- 1) Rygning er årsag til 9 ud af 10 tilfælde af lungekræft
  - 2) Rygning er årsag til strube- og mundhulekræft
  - 3) Rygning skader dine lunger
  - 4) Rygning er årsag til hjerteanfald
  - 5) Rygning er årsag til slagtilfælde og handicap
  - 6) Rygning er årsag til åreforkalkning
  - 7) Rygning øger risikoen for blindhed
  - 8) Rygning skader dine tænder og tandkød
  - 9) Rygning kan slå dit ufødte barn ihjel
  - 10) Din røg skader dine børn, din familie og dine venner
  - 11) Børn af rygere begynder oftere at ryge
  - 12) Stop i dag — lev længe for din families og dine venners skyld
  - 13) Rygning nedsætter forplantningsevnen
  - 14) Rygning øger risikoen for impotens
-

*BILAG II*

## BILLEDSAMLING

**(JF. ARTIKEL 10, STK. 1)****[skal oprettes af Kommissionen i medfør af artikel 10, stk. 3, litra b).]**

---

## BILAG III

## SAMMENLIGNINGSTABEL

Direktiv 2001/37/EF	Dette direktiv
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2	Artikel 2
Artikel 3, stk. 1	Artikel 3, stk. 1
Artikel 3, stk. 2 og 3	—
Artikel 4, stk. 1	Artikel 4, stk. 1
Artikel 4, stk. 2	Artikel 4, stk. 2
Artikel 4, stk. 3-5	—
Artikel 5, stk. 1	—
Artikel 5, stk. 2, første afsnit, litra a)	Artikel 9, stk. 1
Artikel 5, stk. 2, første afsnit, litra b)	Artikel 10, stk. 1, litra a), og artikel 10, stk. 2, Artikel 11, stk. 1
Artikel 5, stk. 3	Artikel 10, stk. 1
Artikel 5, stk. 4	Artikel 12
Artikel 5, stk. 5, første afsnit	Artikel 9, stk. 3, femte afsnit Artikel 11, stk. 2 og 3 Artikel 12, stk. 2, andet afsnit, litra b)
Artikel 5, stk. 5, andet afsnit	Artikel 11, stk. 4
Artikel 5, stk. 6, litra a)	Artikel 9, stk. 4, litra a)
Artikel 5, stk. 6, litra b)	—
Artikel 5, stk. 6, litra c)	Artikel 9, stk. 4, litra b)
Artikel 5, stk. 6, litra d)	Artikel 8, stk. 6, og artikel 11, stk. 5, andet afsnit
Artikel 5, stk. 6, litra e)	Artikel 8, stk. 1
Artikel 5, stk. 7	Artikel 8, stk. 3 og 4
Artikel 5, stk. 8	—

Direktiv 2001/37/EF	Dette direktiv
Artikel 5, stk. 9, første afsnit	Artikel 15, stk. 1 og 2
Artikel 5, stk. 9, andet afsnit	Artikel 15, stk. 11
Artikel 6, stk. 1, første afsnit	Artikel 5, stk. 1, første afsnit
Artikel 6, stk. 1, andet afsnit	Artikel 5, stk. 2 og 3
Artikel 6, stk. 1, tredje afsnit	—
Artikel 6, stk. 2	Artikel 5, stk. 4
Artikel 6, stk. 3 og 4	—
Artikel 7	Artikel 13, stk. 1, litra b)
Artikel 8	Artikel 17
Artikel 9, stk. 1	Artikel 4, stk. 3
Artikel 9, stk. 2	Artikel 10, stk. 2 og stk. 3, litra a)
Artikel 9, stk. 3	Artikel 16, stk. 2
Artikel 10, stk. 1	Artikel 25, stk. 1
Artikel 10, stk. 2 og 3	Artikel 25, stk. 2
Artikel 11, stk. 1 og 2	Artikel 28, stk. 1, første og andet afsnit
Artikel 11, stk. 3	Artikel 28, stk. 2, første afsnit
Artikel 11, stk. 4	Artikel 28, stk. 3
Artikel 12	—
Artikel 13, stk. 1	Artikel 24, stk. 1
Artikel 13, stk. 2	Artikel 24, stk. 2
Artikel 13, stk. 3	
Artikel 14, stk. 1, første afsnit	Artikel 29, stk. 1, første afsnit

Direktiv 2001/37/EF	Dette direktiv
Artikel 14, stk. 1, andet afsnit	Artikel 29, stk. 2
Artikel 14, stk. 2 og 3	Artikel 30, litra a)
Artikel 14, stk. 4	Artikel 29, stk. 3
Artikel 15	Artikel 31
Artikel 16	Artikel 32
Artikel 17	Artikel 33
Bilag I (Liste over supplerende advarsler)	Bilag I (Liste over tekstadvarsler)
Bilag II (Frister for gennemførelse og for anvendelse af de ophævede direktiver)	—
Bilag III (Sammenligningstabel)	Bilag III (Sammenligningstabel)



**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2014/42/EU****af 3. april 2014****om indefrysning og konfiskation af redskaber og udbytte fra strafbart forhold i Den Europæiske Union**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 82, stk. 2, og artikel 83, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg <sup>(1)</sup>,under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget <sup>(2)</sup>,efter den almindelige lovgivningsprocedure <sup>(3)</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Hovedmotivet bag grænseoverskridende organiseret kriminalitet, herunder mafialignende kriminelle organisationer, er økonomisk vinding. Derfor bør de kompetente myndigheder have mulighed for at opspore, indefryse, forvalte og konfiskere udbytte fra strafbart forhold. Effektiv forebyggelse og bekæmpelse af organiseret kriminalitet bør imidlertid opnås ved neutralisering af udbytte fra strafbart forhold og bør i visse tilfælde udvides til at omfatte alle formuegoder, der stammer fra strafbare handlinger.
- (2) Organiserede kriminelle grupper opererer uden grænser og erhverver i stigende grad aktiver i andre medlemsstater, end hvor de er baseret, og i tredjelande. Der er et stigende behov for et effektivt internationalt samarbejde vedrørende inddrivelse af aktiver og gensidig retlig bistand.
- (3) En af de mest effektive metoder til bekæmpelse af organiseret kriminalitet består i fastsættelse af alvorlige juridiske konsekvenser af at begå sådan kriminalitet, samt effektiv opdagelse, og indefrysning og konfiskation af redskaber og udbytte fra strafbart forhold.
- (4) Selv om der kun foreligger begrænsede statistikker, er de beløb, der inddrives fra udbytte fra strafbart forhold i Unionen, utilstrækkelige i forhold til det anslåede udbytte fra strafbart forhold. Undersøgelser har vist, at selv om konfiskation er reguleret af EU-retten og national ret, anvendes konfiskationsprocedurerne fortsat ikke i tilstrækkeligt omfang.
- (5) Vedtagelsen af minimumsregler vil medføre en tilnærmelse af medlemsstaternes indefrysnings- og konfiskationsordninger og således fremme den gensidige tillid og et effektivt tværnationalt samarbejde.

<sup>(1)</sup> EUT C 299 af 4.10.2012, s. 128.

<sup>(2)</sup> EUT C 391 af 18.12.2012, s. 134.

<sup>(3)</sup> Europa-Parlamentets holdning af 25. februar 2014 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 14.3.2014.

- (6) Stockholmprogrammet og Rådets (retlige og indre anliggender) konklusioner om konfiskation og inddrivelse af aktiver, der blev vedtaget i juni 2010, understreger betydningen af en mere effektiv identifikation, konfiskation og genanvendelse af aktiver fra kriminelle aktiviteter.
- (7) De nuværende EU-retlige rammer for indefrysning, beslaglæggelse og konfiskation af aktiver omfatter fælles aktion 98/699/RIA <sup>(1)</sup>, Rådets rammeafgørelse 2001/500/RIA <sup>(2)</sup>, Rådets rammeafgørelse 2003/577/RIA <sup>(3)</sup>, Rådets rammeafgørelse 2005/212/RIA <sup>(4)</sup> og Rådets rammeafgørelse 2006/783/RIA <sup>(5)</sup>.
- (8) Kommissionens gennemførelsesrapporter om rammeafgørelse 2003/577/RIA, 2005/212/RIA og 2006/783/RIA viser, at de eksisterende ordninger for udvidet konfiskation og gensidig anerkendelse af afgørelser om indefrysning og konfiskation ikke er fuldt ud effektive. Konfiskation vanskeliggøres af forskelle mellem medlemsstaternes retsregler.
- (9) Dette direktiv har til formål at ændre og udvide bestemmelserne i rammeafgørelse 2001/500/RIA og 2005/212/RIA. Disse rammeafgørelser bør delvis erstattes for de medlemsstater, der er bundet af dette direktiv.
- (10) Det står medlemsstaterne frit for at indbringe konfiskationssager i forbindelse med en straffesag for en hvilken som helst kompetent domstol.
- (11) Det er nødvendigt at præcisere det nuværende begreb udbytte fra strafbart forhold, så det omfatter direkte udbytte fra strafbare handlinger og alle indirekte fordele, herunder efterfølgende geninvestering eller omdannelse af direkte udbytte. Udbytte kan således omfatte alle formuegoder, herunder formuegoder, der er blevet fuldt eller delvist omdannet eller konverteret til andre formuegoder og er blevet blandet med formuegoder erhvervet på legitim måde, op til den anslåede værdi af det blandede udbytte. Det kan også omfatte indtægter eller andre fordele, der stammer fra udbytte fra strafbart forhold eller fra formuegoder, som et sådant udbytte er blevet omdannet eller konverteret til eller blandet med.
- (12) Dette direktiv fastlægger en bred definition af formuegoder, som kan være genstand for indefrysning eller konfiskation. Denne definition omfatter juridiske dokumenter eller papirer, der beviser adkomst til eller rettigheder over sådanne formuegoder. Sådanne dokumenter eller papirer kan f.eks. omfatte finansielle instrumenter eller dokumenter, som kan give anledning til krav fra kreditorer, og normalt findes hos den person, der berøres af de relevante procedurer. Dette direktiv berører ikke gældende nationale procedurer for opbevaring af juridiske dokumenter eller papirer, der beviser adkomst til eller rettigheder over formuegoder, da de anvendes af de kompetente nationale myndigheder eller offentlige organer i overensstemmelse med national lovgivning.
- (13) Indefrysning og konfiskation i henhold til dette direktiv er selvstændige begreber, som ikke bør forhindre medlemsstaterne i at gennemføre dette direktiv ved brug af instrumenter, som i henhold til national ret betragtes som sanktioner eller andre typer af foranstaltninger.

<sup>(1)</sup> Fælles aktion 98/699/RIA af 3. december 1998 vedtaget af Rådet på grundlag af artikel K.3 i traktaten om Den Europæiske Union vedrørende hvidvaskning af penge, identifikation, opsporing, indefrysning, beslaglæggelse og konfiskation af redskaber og udbytte fra strafbart forhold (EFT L 333 af 9.12.1998, s. 1).

<sup>(2)</sup> Rådets rammeafgørelse 2001/500/RIA af 26. juni 2001 om hvidvaskning af penge, identifikation, opsporing, indefrysning eller beslaglæggelse og konfiskation af redskaber og udbytte fra strafbart forhold (EFT L 182 af 5.7.2001, s. 1).

<sup>(3)</sup> Rådets rammeafgørelse 2003/577/RIA af 22. juli 2003 om fuldbyrdelse i Den Europæiske Union af kendelser om indefrysning af formuegoder eller bevismateriale (EUT L 196 af 2.8.2003, s. 45).

<sup>(4)</sup> Rådets rammeafgørelse 2005/212/RIA af 24. februar 2005 om konfiskation af udbytte, redskaber og formuegoder fra strafbart forhold (EUT L 68 af 15.3.2005, s. 49).

<sup>(5)</sup> Rådets rammeafgørelse 2006/783/RIA af 6. oktober 2006 om anvendelse af princippet om gensidig anerkendelse på afgørelser om konfiskation (EUT L 328 af 24.11.2006, s. 59).

- (14) Ved konfiskation af redskaber og udbytte fra strafbart forhold efter en endelig domstolsafgørelse og af formuegoder af en værdi, der svarer til disse redskaber og dette udbytte, bør den udvidede betydning af strafbare handlinger, der er omfattet af dette direktiv, anvendes. Rammeafgørelse 2001/500/RIA foreskriver, at medlemsstaterne skal sikre, at det er muligt at konfiskere redskaber og udbytte fra strafbart forhold efter en endelig domfældelse, og at det er muligt at konfiskere formuegoder af en værdi, der svarer til sådanne redskaber og sådant udbytte. Sådanne forpligtelser bør opretholdes for strafbare handlinger, der ikke er dækket af dette direktiv, og begrebet udbytte som defineret i dette direktiv bør fortolkes på lignende måde for så vidt angår strafbare handlinger, der ikke er omfattet af dette direktiv. Det står medlemsstaterne frit for at definere konfiskation af formuegoder af tilsvarende værdi som subsidier eller alternativ i forhold til direkte konfiskation, alt efter hvad der er hensigtsmæssigt i henhold til national ret.
- (15) Efter en endelig domfældelse for en strafbar handling bør det være muligt at konfiskere redskaber og udbytte fra strafbart forhold eller formuegoder, hvis værdi svarer til disse redskaber eller dette udbytte. En sådan endelig domfældelse kan også være resultatet af retsforhandlinger, hvor den tiltalte er udeblevet. Såfremt det ikke er muligt at foretage konfiskation på grundlag af en endelig domfældelse, bør det imidlertid på visse betingelser stadig være muligt at konfiskere redskaber og udbytte, i det mindste i tilfælde af den mistænkte eller sigtede persons sygdom eller forsvinden. I sådanne tilfælde af sygdom og forsvinden vil eksistensen af retsforhandlinger, hvor den tiltalte er udeblevet, i medlemsstaterne dog være tilstrækkelig til opfyldelse af denne forpligtelse. Når den mistænkte eller sigtede person er forsvundet, bør medlemsstaterne tage alle rimelige skridt og kan kræve, at den pågældende person indkaldes til eller gøres bekendt med konfiskationssagen.
- (16) I dette direktiv bør der ved sygdom forstås det forhold, at en mistænkt eller sigtet person er ude af stand til at deltage i straffesagen i en længere periode, hvorved sagen ikke kan fortsætte på normale vilkår. Mistænkte eller sigtede personer kan anmodes om at dokumentere sygdom, f.eks. ved en lægeattest, som retten bør kunne se bort fra, såfremt den ikke finder den fyldestgørende. Den pågældende persons ret til under retssagen at være repræsenteret ved en advokat bør ikke berøres.
- (17) I forbindelse med gennemførelsen af dette direktiv kan de relevante bestemmelser, for så vidt angår konfiskation af formuegoder, hvis værdi svarer til redskaber, finde anvendelse, såfremt denne foranstaltning, henset til den foreliggende sags konkrete omstændigheder, er forholdsmæssig under hensyntagen navnlig til værdien af de pågældende redskaber. Medlemsstaterne kan også tage hensyn til, hvorvidt og i hvilket omfang den dømte person er ansvarlig for at umuliggøre konfiskation af redskaberne.
- (18) Ved gennemførelsen af dette direktiv kan medlemsstaterne fastsætte, at der under ekstraordinære omstændigheder ikke skal ske konfiskation, for så vidt dette i overensstemmelse med national ret vil virke urimeligt tyngende for den berørte person, på grundlag af omstændighederne i det enkelte konkrete tilfælde, som bør være afgørende. Medlemsstaterne bør kun i meget begrænset omfang gøre brug af denne mulighed og bør kun kunne foreskrive, at der ikke sker konfiskation i tilfælde, hvor dette f.eks. ville sætte den berørte person i en situation, der ville gøre det meget vanskeligt for den pågældende at overleve.
- (19) Kriminelle grupper udfører en lang række kriminelle aktiviteter. For effektivt at tackle organiserede kriminelle aktiviteter kan der være situationer, hvor en straffedom bør følges op af konfiskation, ikke bare af de formuegoder, der er knyttet til en bestemt strafbar handling, men også af yderligere formuegoder, som retten fastslår, udgør udbytte fra andre strafbare forhold. Denne tilgang betegnes udvidet konfiskation. Rammeafgørelse 2005/212/RIA foreskriver tre forskellige mindstekrav, som medlemsstaterne kan vælge med henblik på at anvende udvidet konfiskation. Som følge heraf har medlemsstaterne i gennemførelsesfasen for nævnte rammeafgørelse valgt forskellige løsninger, der har medført forskellig brug af begrebet udvidet konfiskation i de nationale retssystemer. Denne forskellighed hæmmer det grænseoverskridende samarbejde i forbindelse med konfiskationssager. Det er derfor nødvendigt yderligere at harmonisere bestemmelserne om udvidet konfiskation ved at indføre en fælles minimumsstandard.
- (20) Ved afgørelsen af, hvorvidt en strafbar handling vil kunne give anledning til økonomiske fordele, kan medlemsstaterne tage hensyn til fremgangsmåden, f.eks. at det er en betingelse for den strafbare handling, at den er begået som led i organiseret kriminalitet eller med den hensigt at skabe regelmæssig fortjeneste fra strafbare handlinger. Dette bør imidlertid ikke i almindelighed berøre muligheden for at skride til udvidet konfiskation.

- (21) Udvidet konfiskation bør være mulig, når retten finder det godtgjort, at det pågældende formuegode stammer fra strafbar adfærd. Dette betyder ikke, at det skal være fastslået, at det pågældende formuegode stammer fra strafbar adfærd. Medlemsstaterne kan fastsætte, at det f.eks. kan være tilstrækkeligt, at retten finder det sandsynligt eller med rimelighed kan antage, at det er væsentligt mere sandsynligt, at det pågældende formuegode stammer fra strafbar adfærd end fra andre aktiviteter. I den forbindelse skal retten tage hensyn til sagens specifikke omstændigheder, herunder de forhold og det tilgængelige bevismateriale, på grundlag af hvilke der kan træffes en afgørelse om udvidet konfiskation. At personens formuegoder ikke svarer til dennes lovlige indkomst, kan være ét sådant forhold, som giver retten grundlag for at konkludere, at formuegoderne stammer fra strafbar adfærd. Medlemsstaterne kan også fastsætte et krav om, at formuegoderne i et bestemt tidsrum kan anses for at stamme fra strafbar adfærd.
- (22) Dette direktiv fastsætter minimumsregler. Det forhindrer ikke medlemsstaterne i at fastlægge mere vidtgående beføjelser i deres nationale ret, herunder f.eks. med hensyn til deres bevisregler.
- (23) Dette direktiv finder anvendelse på strafbare handlinger, som er omfattet af instrumenterne på listen i dette direktiv. Inden for disse instrumenters anvendelsesområde bør medlemsstaterne anvende udvidet konfiskation i det mindste på strafbare handlinger som defineret i dette direktiv.
- (24) Det forhold, at en mistænkt eller sigtet person med henblik på at undgå konfiskation overfører formuegoder til en tredjemand, der er bekendt med omstændighederne, er almindelig kendt og stadig mere brugt. Unionens nuværende retlige rammer indeholder ikke bindende regler for konfiskation af formuegoder, der overføres til tredjemand. Det er derfor i stigende grad nødvendigt at give mulighed for konfiskation af formuegoder, der overføres til eller erhverves af tredjemand. En tredjemands erhvervelse omhandler situationer, hvor formuegodet af tredjemanden er blevet erhvervet direkte eller indirekte, f.eks. via en tredjemand, fra en mistænkt eller sigtet person, herunder såfremt den strafbare handling er begået på dennes vegne eller til dennes fordel, og når en sigtet person ikke har formuegoder, der kan konfiskeres. En sådan konfiskation bør være mulig i det mindste i tilfælde, hvor tredjemanden, på grundlag af konkrete oplysninger og omstændigheder, herunder at overførslen skete vederlagsfrit eller mod betaling af et beløb, der er betydeligt lavere end markedsværdien, vidste eller burde have vidst, at formålet med overførslen eller erhvervelsen var at undgå konfiskation. Reglerne om konfiskation hos tredjemand bør omfatte både fysiske og juridiske personer. Rettigheder for tredjemand, der har handlet i god tro, bør under ingen omstændigheder berøres heraf.
- (25) Det står medlemsstaterne frit for at definere konfiskation hos tredjemand som subsidær eller alternativ i forhold til direkte konfiskation, alt efter hvad der er hensigtsmæssigt i henhold til national ret.
- (26) Konfiskation medfører en endelig berøvelse af formuegoder. Sikring af formuegoder kan dog være en forudsætning for konfiskation og kan være afgørende for fuldbyrdelsen af en afgørelse om konfiskation. Formuegoder sikres ved indefrysning. For at undgå, at et formuegode forsvinder, før der kan træffes en afgørelse om indefrysning, bør de kompetente myndigheder i medlemsstaterne tillægges beføjelser til at træffe øjeblikkelige foranstaltninger for at sikre formuegoder.
- (27) Eftersom formuegoder ofte sikres med henblik på konfiskation, er indefrysning og konfiskation tæt forbundet. I visse retssystemer betragtes indefrysning med henblik på konfiskation som en særskilt processuel foranstaltning af midlertidig karakter, som kan blive efterfulgt af en afgørelse om konfiskation. Uden at det berører de forskellige nationale retssystemer og rammeafgørelse 2003/577/RIA, bør dette direktiv tilnærme visse aspekter af de nationale ordninger for indefrysning med henblik på konfiskation.
- (28) Indefrysningsforanstaltninger udelukker ikke muligheden for, at et specifikt formuegode kan betragtes som bevismateriale under hele sagen, forudsat at det i sidste ende vil blive stillet til rådighed med henblik på en effektiv fuldbyrdelse af afgørelsen om konfiskation.

- (29) I forbindelse med en straffesag kan et formuegode også indefrys med henblik på en eventuel efterfølgende tilbagelevering heraf eller til sikring af erstatning for skader som følge af en strafbar handling.
- (30) Mistænkte eller sigtede personer skjuler ofte formuegoder under hele straffesagens forløb. Som følge heraf kan afgørelser om konfiskation ikke fuldbyrdes, og de personer, der er genstand for afgørelser om konfiskation, får derved mulighed for at drage nytte af deres formuegoder, når de har afsonet deres domme. Det er derfor nødvendigt præcist at kunne bestemme omfanget af de formuegoder, der skal konfiskeres efter en endelig domfældelse for en strafbar handling for at give mulighed for fuldstændig fuldbyrdelse af afgørelser om konfiskation, når der oprindeligt ikke blev identificeret formuegoder eller utilstrækkelige formuegoder, og afgørelsen om konfiskation ikke er fuldbyrdet.
- (31) I betragtning af den begrænsning af ejendomsretten, som afgørelser om indefrysning medfører, bør sådanne foreløbige foranstaltninger ikke opretholdes længere end nødvendigt for at sikre adgang til formuegodet med henblik på en eventuel efterfølgende konfiskation. Det kan kræve en domstolsprøvelse med henblik på at sikre, at formålet med at forhindre, at formuegodet går tabt, fortsat er gyldigt.
- (32) Formuegoder, der er indefrosset med henblik på en eventuel efterfølgende konfiskation, bør forvaltes på passende vis for ikke at miste økonomisk værdi. Medlemsstaterne bør træffe de nødvendige foranstaltninger, herunder muligt salg eller overførsel af formuegodet, for at mindske sådanne tab. Medlemsstaterne bør træffe relevante foranstaltninger, f.eks. oprettelse af nationale centrale kontorer for forvaltning af aktiver, en række særlige kontorer eller lignende mekanismer, for at sikre en effektiv forvaltning af de indefrosne aktiver, før de konfiskeres, og bevare deres værdi, indtil retten har truffet afgørelse.
- (33) Dette direktiv påvirker i væsentlig grad personers rettigheder, ikke kun mistænkte eller sigtede personer, men også tredjemænd, som ikke retsforfølges. Det er derfor nødvendigt at sørge for, at der er specifikke garantier og retsmidler, som sikrer deres grundlæggende rettigheder i forbindelse med gennemførelsen af dette direktiv. Dette omfatter retten til at blive hørt for tredjemænd, der gør krav på ejerskab af det berørte formuegode, eller som gør krav på andre former for ejendomsret (»tinglige rettigheder«, »jus in re«) såsom brugsret. Afgørelsen om indefrysning bør meddeles den berørte person så hurtigt som muligt efter fuldbyrdelsen. De kompetente myndigheder kan imidlertid udskyde meddelelsen af sådanne afgørelser til den berørte person, hvis efterforskningen kræver dette.
- (34) Formålet med meddelelsen af afgørelsen om indefrysning er bl.a. at give den berørte person mulighed for at gøre indsigelse mod afgørelsen. Derfor bør meddelelsen i det mindste kort angive grunden eller grundene til den pågældende afgørelse, idet det er underforstået, at denne angivelse kan være meget summarisk.
- (35) Medlemsstaterne bør overveje at træffe foranstaltninger, som gør det muligt at anvende konfiskerede formuegoder til almennyttige eller sociale formål. Sådanne foranstaltninger kan bl.a. omfatte øremærkning af formuegoder til projekter inden for retshåndhævelse og kriminalitetsforebyggelse samt andre projekter i samfundets interesse og med social nytteværdi. Dette kan f.eks. indebære en forpligtelse for medlemsstaterne til at foretage en juridisk analyse eller at drøfte fordele og ulemper ved indførelse af foranstaltninger. Medlemsstaterne bør, når de forvalter indefrosne formuegoder og træffer foranstaltninger vedrørende brug af konfiskerede formuegoder, tage passende forholdsregler med henblik på at forebygge kriminel eller ulovlig indtrængen.
- (36) Der mangler pålidelige datakilder om indefrysning og konfiskation af udbytte fra strafbart forhold. For at kunne evaluere dette direktiv er det nødvendigt at indsamle et sammenligneligt minimumssæt af passende statistiske oplysninger om indefrysning og konfiskation af formuegoder, opsporing af aktiver, retlige foranstaltninger og afhændelse af aktiver.

- (37) Medlemsstaterne bør bestræbe sig på at indsamle data til visse statistikker på centralt niveau med henblik på at sende dem til Kommissionen. Dette betyder, at medlemsstaterne bør gøre en rimelig indsats for at indsamle de pågældende data. Det betyder imidlertid ikke, at der påhviler medlemsstaterne en forpligtelse til at opnå det mål at indsamle dataene, hvis dette indebærer en uforholdsmæssig stor administrativ byrde eller er forbundet med høje omkostninger for den pågældende medlemsstat.
- (38) Dette direktiv respekterer de grundlæggende rettigheder og overholder de principper, som anerkendes i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder («chartret»), og den europæiske konvention til beskyttelse af menneskerettigheder og grundlæggende frihedsrettigheder («EMRK»), som denne er fortolket i Den Europæiske Menneskerettighedsdomstols retspraksis. Dette direktiv bør gennemføres i overensstemmelse med disse rettigheder og principper. Dette direktiv bør ikke berøre national lovgivning vedrørende retshjælp og indebærer ingen forpligtelser for medlemsstaternes retshjælpsordninger, der bør finde anvendelse i overensstemmelse med chartret og EMRK.
- (39) Der bør indføres specifikke garantier for at sikre, at der som hovedregel gives en begrundelse for afgørelser om konfiskation, medmindre den berørte person i forenklede straffesager i forbindelse med mindre grove sager har givet afkald på sin ret til en begrundelse.
- (40) Dette direktiv bør gennemføres under hensyntagen til bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/64/EU <sup>(1)</sup>, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/13/EU <sup>(2)</sup> og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/48/EU <sup>(3)</sup> vedrørende processuelle rettigheder i straffesager.
- (41) Målet for dette direktiv, nemlig at lette konfiskation af formuegoder i straffesager, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan bedre nås på EU-plan, Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union (TEU). I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.
- (42) I medfør af artikel 3 og artikel 4a, stk. 1, i protokol (nr. 21) om Det Forenede Kongeriges og Irlands stilling for så vidt angår området med frihed, sikkerhed og retfærdighed, der er knyttet som bilag til TEU og til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF), har Irland meddelt, at det ønsker at deltage i vedtagelsen og anvendelsen af dette direktiv. I overensstemmelse med nævnte protokol skal Irland kun være bundet af dette direktiv for så vidt angår strafbare handlinger, der er omfattet af de instrumenter, som det er bundet af.
- (43) I medfør af artikel 1 og 2 og artikel 4a, stk. 1, i protokol (nr. 21) om Det Forenede Kongeriges og Irlands stilling for så vidt angår området med frihed, sikkerhed og retfærdighed, der er knyttet som bilag til TEU og til TEUF, og med forbehold af artikel 4 i samme protokol, deltager Det Forenede Kongerige ikke i vedtagelsen af dette direktiv, som ikke er bindende for og ikke finder anvendelse i Det Forenede Kongerige. Med forbehold af dets deltagelse i henhold til artikel 4 i nævnte protokol skal Det Forenede Kongerige kun være bundet for så vidt angår strafbare handlinger, der er omfattet af de instrumenter, som det er bundet af.
- (44) I medfør af artikel 1 og 2 i protokol (nr. 22) om Danmarks stilling, der er knyttet som bilag til TEU og til TEUF, deltager Danmark ikke i vedtagelsen af dette direktiv, som ikke er bindende for og ikke finder anvendelse i Danmark —

<sup>(1)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/64/EU af 20. oktober 2010 om retten til tolke- og oversætterbistand i straffesager (EUT L 280 af 26.10.2010, s. 1).

<sup>(2)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/13/EU om ret til information under straffesager (EUT L 142 af 1.6.2012, s. 1).

<sup>(3)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/48/EU af 20. oktober 2010 om ret til adgang til advokatbistand i straffesager og i sager angående europæiske arrestordre og om ret til at få en tredjemand underrettet ved frihedsberøvelse og til at kommunikere med tredjemand og med konsulære myndigheder under frihedsberøvelsen (EUT L 294 af 6.11.2013, s. 1).

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

### Artikel 1

#### Formål

1. Dette direktiv fastsætter mindsteregler for indefrysning af formuegoder med henblik på eventuel efterfølgende konfiskation og for konfiskation af formuegoder i straffesager.
2. Dette direktiv berører ikke de procedurer, som medlemsstaterne kan anvende til at konfiskere de pågældende formuegoder.

### Artikel 2

#### Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

- 1) »udbytte«: enhver økonomisk fordel, der direkte eller indirekte stammer fra en strafbar handling; det kan bestå af alle former for formuegoder og omfatter efterfølgende geninvestering eller omdannelse af direkte udbytte og eventuelle fordele af økonomisk værdi
- 2) »formuegoder«: alle formuegoder af enhver art, det være sig rørlige eller urørlige formuegoder, fast ejendom eller løsøre samt juridiske dokumenter eller papirer, der beviser adkomst til eller rettigheder over sådanne formuegoder
- 3) »redskaber«: enhver form for formuegode, der anvendes eller påtænkes anvendt på en hvilken som helst måde, helt eller delvist, til at begå en eller flere strafbare handlinger
- 4) »konfiskation«: en endelig berøvelse af formuegoder pålagt af retten i forbindelse med en strafbar handling
- 5) »indefrysning«: midlertidig foranstaltning med henblik på at forhindre overførsel, destruktion, omdannelse, afhændelse eller flytning af formuegoder eller midlertidig opbevaring af eller kontrol med formuegoder
- 6) »strafbar handling«: en lovovertrædelse, der er omfattet af et af de instrumenter, som er anført i artikel 3.

### Artikel 3

#### Anvendelsesområde

Dette direktiv finder anvendelse på strafbare handlinger, som er omfattet af:

- a) konventionen udarbejdet på grundlag af artikel K.3, stk. 2, litra c), i traktaten om Den Europæiske Union, om bekæmpelse af bestikkelse, som involverer tjenestemænd ved De Europæiske Fællesskaber eller i Den Europæiske Unions medlemsstater <sup>(1)</sup> (»konventionen om bekæmpelse af bestikkelse, som involverer tjenestemænd«)
- b) Rådets rammeafgørelse 2000/383/RIA af 29. maj 2000 om styrkelse af beskyttelsen mod falskmøntneri, ved hjælp af strafferetlige og andre sanktioner, i forbindelse med indførelse af euroen <sup>(2)</sup>
- c) Rådets rammeafgørelse 2001/413/RIA af 28. maj 2001 om bekæmpelse af svig og forfalskning i forbindelse med andre betalingsmidler end kontanter <sup>(3)</sup>

<sup>(1)</sup> EFT C 195 af 25.6.1997, s. 2.

<sup>(2)</sup> EFT L 140 af 14.6.2000, s. 1.

<sup>(3)</sup> EFT L 149 af 2.6.2001, s. 1.

- d) Rådets rammeafgørelse 2001/500/RIA af 26. juni 2001 om hvidvaskning af penge, identifikation, opsporing, indfrysning eller beslaglæggelse og konfiskation af redskaber og udbytte fra strafbart forhold <sup>(1)</sup>
- e) Rådets rammeafgørelse 2002/475/RIA af 13. juni 2002 om bekæmpelse af terrorisme <sup>(2)</sup>
- f) Rådets rammeafgørelse 2003/568/RIA af 22. juli 2003 om bekæmpelse af bestikkelse i den private sektor <sup>(3)</sup>
- g) Rådets rammeafgørelse 2004/757/RIA af 25. oktober 2004 om fastsættelse af mindsteregler for gerningsindholdet i strafbare handlinger i forbindelse med ulovlig narkotikahandel og straffene herfor <sup>(4)</sup>
- h) Rådets rammeafgørelse 2008/841/RIA af 24. oktober 2008 om bekæmpelse af organiseret kriminalitet <sup>(5)</sup>
- i) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/36/EU af 5. april 2011 om forebyggelse og bekæmpelse af menneskehandel og beskyttelse af ofrene herfor, og om erstatning af Rådets rammeafgørelse 2002/629/RIA <sup>(6)</sup>
- j) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/93/EU af 13. december 2011 om bekæmpelse af seksuelt misbrug og seksuel udnyttelse af børn og børnepornografi og om erstatning af Rådets rammeafgørelse 2004/68/RIA <sup>(7)</sup>
- k) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/40/EU af 12. august 2013 om angreb på informationssystemer og om erstatning af Rådets rammeafgørelse 2005/222/RIA <sup>(8)</sup>

samt andre retlige instrumenter, hvis disse instrumenter specifikt fastsætter, at dette direktiv finder anvendelse på de strafbare handlinger, der er harmoniseret deri.

#### Artikel 4

##### Konfiskation

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger med henblik på at sikre, at der kan ske hel eller delvis konfiskation af redskaber og udbytte eller formuegoder, hvis værdi svarer til disse redskaber eller dette udbytte, når der er sket endelig domfældelse for en strafbar handling, herunder som resultat af retsforhandlinger, hvor den tiltalte er udeblevet.

2. Såfremt det ikke er muligt at foretage konfiskation på grundlag af stk. 1, træffer medlemsstaterne, i det mindste hvis hindringen herfor er et resultat af den mistænkte eller sigtede persons sygdom eller forsvinden, de nødvendige foranstaltninger til at sikre konfiskation af redskaber og udbytte i tilfælde, hvor der er indledt en straffesag vedrørende en strafbar handling, som direkte eller indirekte vil kunne give anledning til økonomiske fordele, og en sådan straffesag kunne have ført til domfældelse, hvis den mistænkte eller sigtede person kunne have været stillet for en domstol.

#### Artikel 5

##### Udvidet konfiskation

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger med henblik på at sikre, at der kan ske hel eller delvis konfiskation af et formuegode, der tilhører en person, som er dømt for en strafbar handling, som direkte eller indirekte vil kunne give anledning til økonomiske fordele, når retten på grundlag af sagens omstændigheder, herunder de specifikke forhold og det tilgængelige bevismateriale, som f.eks. at formuegodets værdi ikke svarer til den dømte persons lovlige indkomst, finder det godtgjort, at det omhandlede formuegode stammer fra strafbar adfærd.

<sup>(1)</sup> EFT L 182 af 5.7.2001, s. 1.

<sup>(2)</sup> EFT L 164 af 22.6.2002, s. 3.

<sup>(3)</sup> EUT L 192 af 31.7.2003, s. 54.

<sup>(4)</sup> EUT L 335 af 11.11.2004, s. 8.

<sup>(5)</sup> EUT L 300 af 11.11.2008, s. 42.

<sup>(6)</sup> EUT L 101 af 15.4.2011, s. 1.

<sup>(7)</sup> EUT L 335 af 17.12.2011, s. 1.

<sup>(8)</sup> EUT L 218 af 14.8.2013, s. 8.



2. Begrebet »strafbar handling« i den i denne artikels stk. 1 anvendte betydning omfatter mindst følgende:

- a) aktiv og passiv bestikkelse i den private sektor, jf. artikel 2 i rammeafgørelse 2003/568/RIA, samt aktiv og passiv bestikkelse, der involverer tjenestemænd i EU-institutionerne eller medlemsstaterne, jf. henholdsvis artikel 2 og 3 i konventionen om bekæmpelse af bestikkelse, som involverer tjenestemænd
- b) strafbare handlinger med forbindelse til deltagelse i en kriminel organisation, jf. artikel 2 i rammeafgørelse 2008/841/RIA, i det mindste i tilfælde hvor den strafbare handling har ført til økonomiske fordele
- c) at få et barn til eller rekruttere det til at deltage i pornografiske optrædener, eller drage fordel af eller på anden måde udnytte et barn til sådanne formål, hvis barnet endnu ikke har nået den seksuelle lavalder, jf. artikel 4, stk. 2, i direktiv 2011/93/EU, distribution, udbredelse eller transmission af børnepornografi, jf. artikel 5, stk. 4, i nævnte direktiv, udbydelse, levering eller tilrådighedsstillelse af børnepornografi, jf. artikel 5, stk. 5, i nævnte direktiv, fremstilling af børnepornografi, jf. artikel 5, stk. 6, i nævnte direktiv
- d) ulovligt indgreb i informationssystemer og ulovligt indgreb i data, jf. henholdsvis artikel 4 og 5 i direktiv 2013/40/EU, når et betydeligt antal informationssystemer er blevet berørt gennem anvendelsen af et af værktøjerne, jf. artikel 7 i nævnte direktiv, og disse hovedsagelig er beregnet eller tilpasset til dette formål; bevidst at fremstille, sælge, erhverve med henblik på brug, importere, distribuere eller på anden måde stille værktøjer til rådighed, der anvendes til at begå strafbare handlinger, i det mindste i grovere tilfælde, jf. artikel 7 i nævnte direktiv
- e) en strafbar handling, der i overensstemmelse med det relevante instrument i artikel 3, eller i tilfælde af at det pågældende instrument ikke indeholder en strafferamme, i overensstemmelse med national ret, medfører frihedsstraf af en maksimal varighed på mindst fire år.

#### Artikel 6

##### Konfiskation hos tredjemand

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger med henblik på at sikre, at der kan ske konfiskation af udbytte eller andre formuegoder, hvis værdi svarer til udbyttet, som af en mistænkt eller sigtet person direkte eller indirekte er overført til tredjemænd, eller som er erhvervet af tredjemænd fra en mistænkt eller sigtet person, i det mindste hvis disse tredjemænd på grundlag af konkrete oplysninger og omstændigheder, herunder at overførslen eller erhvervelsen skete vederlagsfrit eller mod betaling af et beløb, der var betydeligt lavere end markedsværdien, vidste eller burde have vidst, at formålet med overførslen eller erhvervelsen var at undgå konfiskation.

2. Stk. 1 berører ikke rettighederne hos tredjemænd, der har handlet i god tro.

#### Artikel 7

##### Indefrysning

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger med henblik på at sikre, at der kan ske indefrysning af formuegoder med henblik på en eventuel efterfølgende konfiskation. Disse foranstaltninger, der skal pålægges af en kompetent myndighed, skal omfatte øjeblikkelig handling, der skal iværksættes, når det er nødvendigt for at sikre formuegoder.

2. Formuegoder, som en tredjemand er i besiddelse af, jf. artikel 6, kan gøres til genstand for indefrysning foranstaltninger med henblik på en eventuel efterfølgende konfiskation.

## Artikel 8

**Sikkerhedsforanstaltninger**

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de personer, der er berørt af foranstaltningerne i dette direktiv, har adgang til effektive retsmidler og en retfærdig rettergang med henblik på at gøre deres rettigheder gældende.
2. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at enhver afgørelse om indefrysning meddeles den berørte person så hurtigt som muligt, efter afgørelsen er fuldført. Meddelelsen herom skal, i det mindste kortfattet, angive grunden eller grundene til den pågældende afgørelse. Hvis det er nødvendigt for at undgå, at en strafferetlig efterforskning bringes i fare, kan de kompetente myndigheder vente med at meddele den berørte person afgørelsen om indefrysning.
3. Afgørelsen om indefrysning forbliver kun i kraft, så længe det er nødvendigt for at sikre formuegodet med henblik på en eventuel senere konfiskation.
4. Medlemsstaterne giver mulighed for, at personer, hvis formuegoder er berørt, kan gøre indsigelse mod afgørelsen om indefrysning ved domstolene i overensstemmelse med procedurerne foreskrevet i national ret. Disse procedurer kan bestemme, at afgørelsen, såfremt den oprindelige afgørelse om indefrysning er truffet af en anden kompetent myndighed end en retslig myndighed, først skal forelægges for en retslig myndighed med henblik på godkendelse eller fornyet prøvelse, før der kan gøres indsigelse mod den ved domstolene.
5. Indefrosne formuegoder, som ikke efterfølgende konfiskeres, tilbageleveres straks. Betingelserne eller procedurereglerne for tilbagelevering af sådanne formuegoder fastsættes i henhold til national lovgivning.
6. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at alle afgørelser om konfiskation begrundes, og at afgørelsen meddeles den berørte person. Medlemsstaterne giver mulighed for, at en person, som en afgørelse om konfiskation er rettet mod, kan gøre indsigelse mod afgørelsen om konfiskation ved domstolene.
7. Personer, hvis formuegoder er berørt af afgørelsen om konfiskation, har, uden at dette berører direktiv 2012/13/EU og direktiv 2013/48/EU, ret til at få adgang til en advokat under hele konfiskationssagen, hvad angår fastsættelse af udbytte og redskaber, med henblik på at gøre deres rettigheder gældende. De berørte personer oplyses om, at de har denne ret.
8. I de sager, der er nævnt i artikel 5, skal den berørte person have en reel mulighed for at anfægte sagens omstændigheder, herunder specifikke forhold og tilgængeligt bevismateriale, på grundlag af hvilke det pågældende formuegode anses som et formuegode, der stammer fra strafbar adfærd.
9. Tredjemænd skal kunne gøre krav på ejerskab eller andre former for ejendomsrettigheder, herunder i de i artikel 6 omhandlede tilfælde.
10. Såfremt ofre som resultat af en strafbar handling har krav mod en person, der er genstand for en konfiskationsforanstaltning i dette direktiv, træffer medlemsstaterne de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at denne konfiskationsforanstaltning ikke forhindrer de pågældende ofre i at søge erstatning.

*Artikel 9***Effektiv konfiskation og fuldbyrdelse**

Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger med henblik på at opdage og opspore formuegoder, der skal indefrysnes og konfiskeres, selv efter en endelig domfældelse for en strafbar handling eller i medfør af retsforfølgning som led i anvendelsen af artikel 4, stk. 2, og på at sikre en effektiv fuldbyrdelse af en afgørelse om konfiskation, hvis der allerede er truffet en sådan afgørelse.

*Artikel 10***Forvaltning af indefrosne og konfiskerede formuegoder**

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger, f.eks. ved oprettelse af centrale kontorer, særlige kontorer eller lignende mekanismer, for at sikre en passende forvaltning af indefrosne formuegoder med henblik på en eventuel efterfølgende konfiskation.
2. Medlemsstaterne sikrer, at de foranstaltninger, der er nævnt i stk. 1, omfatter muligheden for salg eller overførsel af formuegoder, hvor dette er nødvendigt.
3. Medlemsstaterne overvejer at træffe foranstaltninger, der gør det muligt at anvende konfiskerede formuegoder til almennyttige eller sociale formål.

*Artikel 11***Statistikker**

1. Medlemsstaterne indsamler og vedligeholder regelmæssigt samlede statistikker fra de relevante myndigheder. De indsamlede statistikker sendes hvert år til Kommissionen og skal omfatte:
  - a) antallet af fuldbyrdede afgørelser om indefrysning
  - b) antallet af fuldbyrdede afgørelser om konfiskation
  - c) den anslåede værdi af indefrosne formuegoder, som minimum af formuegoder, som er indefrosset med henblik på en eventuel efterfølgende konfiskation på indefrysningstidspunktet
  - d) den anslåede værdi af inddrevne formuegoder på konfiskationstidspunktet.
2. Medlemsstaterne sender endvidere hvert år, såfremt de er tilgængelige på centralt niveau i den berørte medlemsstat, følgende statistikker til Kommissionen:
  - a) antallet af anmodninger om fuldbyrdelse af afgørelser om indefrysning i en anden medlemsstat
  - b) antallet af anmodninger om fuldbyrdelse af afgørelser om konfiskation i en anden medlemsstat
  - c) værdien eller den anslåede værdi af inddrevne formuegoder efter fuldbyrdelse i en anden medlemsstat.
3. Medlemsstaterne bestræber sig på at indsamle de i stk. 2 omhandlede data på centralt niveau.

*Artikel 12***Gennemførelse**

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest 4. oktober 2015. Medlemsstaterne tilsender straks Kommissionen disse love og bestemmelser.
2. Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.
3. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen de vigtigste nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

*Artikel 13***Rapportering**

Senest 4. oktober 2018 forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om virkningen af eksisterende national lovgivning på konfiskation og inddrivelse af aktiver, eventuelt ledsaget af forslag til revision af direktivet.

Kommissionen vurderer endvidere i rapporten, om der er behov for at revidere listen over strafbare handlinger i artikel 5, stk. 2.

*Artikel 14***Erstatning af fælles aktion 98/699/RIA og visse bestemmelser i rammeafgørelse 2001/500/RIA og 2005/212/RIA**

1. Fælles aktion 98/699/RIA, artikel 1, litra a), og artikel 3 og 4 i rammeafgørelse 2001/500/RIA, og de fire første led i artikel 1 og artikel 3 i rammeafgørelse 2005/212/RIA erstattes af dette direktiv for de medlemsstater, der er bundet af dette direktiv, idet dette dog ikke berører disse medlemsstaters forpligtelser for så vidt angår fristerne for gennemførelse af rammeafgørelserne i national ret.
2. For de medlemsstater, der er bundet af dette direktiv, gælder henvisninger til fælles aktion 98/699/RIA og til bestemmelserne i rammeafgørelse 2001/500/RIA og 2005/212/RIA, der er nævnt i stk. 1, som henvisninger til dette direktiv.

*Artikel 15***Ikrafttræden**

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

*Artikel 16***Adressater**

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne i overensstemmelse med traktaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 3. april 2014.

*På Europa-Parlamentets vegne*

M. SCHULZ

*Formand*

*På Rådets vegne*

D. KOURKOULAS

*Formand*

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2014/45/EU****af 3. april 2014****om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF****(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg <sup>(1)</sup>,

efter høring af Regionsudvalget,

efter den almindelige lovgivningsprocedure <sup>(2)</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Kommissionen fremsatte i sin hvidbog af 28. marts 2011 med titlen »En køreplan for et fælles europæisk transportområde — mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem« en »nul-vision«, dvs. et mål, efter hvilket Unionen bør så godt som eliminere dødsulykker i vejtrafikken inden udgangen af 2050. Med henblik på at nå dette mål forventes køretøjsteknologi at yde et stort bidrag til at forbedre vejtransportens sikkerhedsniveau.
- (2) Kommissionen foreslog i sin meddelelse med titlen »På vej mod et europæisk trafiksikkerhedsområde: politiske retningslinjer for trafiksikkerheden for 2011-2020« en yderligere halvering af antallet af trafikdræbte i Unionen inden udgangen af 2020 i forhold til 2010. Med henblik på at opfylde dette mål fastsatte Kommissionen syv strategiske mål og fastlagde en indsats for at gøre køretøjer mere sikre, en strategi for at mindske antallet af personskader og foranstaltninger med henblik på at forbedre sikkerheden for bløde trafikanter, navnlig motorcyklister.
- (3) Teknisk kontrol indgår i en bredere ordning, som er udformet med henblik på at sikre, at køretøjerne holdes i en sikker og miljømæssigt acceptabel tilstand, så længe de benyttes. Denne ordning bør omfatte periodisk teknisk kontrol af alle køretøjer og syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer samt indførelse af en procedure til registrering af køretøjer for at give mulighed for at inddrage et køretøjs tilladelse til at blive anvendt til vejtrafik, hvis køretøjet udgør en umiddelbar risiko for trafiksikkerheden. Periodisk kontrol bør være det vigtigste redskab til at sikre trafiksikkerhed. Teknisk kontrol af erhvervskøretøjer ved vejsiden bør udelukkende fungere som supplement til den periodiske kontrol.
- (4) Medlemsstater bør have mulighed for at fastsætte højere kontrolstandarder end dem, der er påkrævet i dette direktiv.
- (5) Håndhævelsen af den tekniske kontrol kan omfatte oplysningskampagner rettet mod køretøjers ejere og mod udvikling af god praksis og gode vaner som et resultat af en grundlæggende kontrol af deres køretøjer.
- (6) Køretøjer med fejlbehæftede tekniske systemer indvirker på trafiksikkerhed og kan medvirke til færdselsulykker med deraf følgende kvæstelser eller dødsfald. Denne indflydelse kan nedbringes, hvis der gennemføres tilstrækkelige forbedringer af den tekniske kontrol. Tidlig opdagelse af en mangel ved et køretøjs trafiksikkerhed vil medvirke til afhjælpning af denne mangel og dermed til at forebygge ulykker.

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

<sup>(2)</sup> Europa-Parlamentets holdning af 11.3.2014 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 24.3.2014.

- (7) Køretøjer med svigtende emissionsbegrænsningssystemer har større påvirkning af miljøet end tilstrækkeligt vedligeholdte køretøjer. Derfor vil en ordning med periodisk teknisk kontrol også bidrage til miljøforbedringer ved at nedbringe den gennemsnitlige emission fra køretøjer.
- (8) Medlemsstaterne bør overveje at indføre tilstrækkelige foranstaltninger til at forhindre uheldig manipulation af eller indgreb i dele og komponenter i et køretøj, som kan have negativ indvirkning på et køretøjs sikkerheds- og miljømæssige egenskaber, navnlig gennem periodisk teknisk kontrol, herunder med sanktioner, der er effektive, står i rimeligt forhold til overtrædelsen, har afskrækkende virkning og ikke må medføre forskelsbehandling.
- (9) I løbet af de seneste to årtier er kravene vedrørende motorkøretøjers emissioner ved typegodkendelse løbende blevet skærpet. Imidlertid er luftkvalitet ikke blevet forbedret så meget som forudsat gennem skærpelsen af emissionsstandarderne for køretøjer, navnlig for så vidt angår kvælstofoxider (NOx) og fine partikler. Muligheden for at forbedre kontrolcyklusser, således at de kommer til at svare til forholdene på vejene, bør undersøges grundigt med henblik på at udvikle fremtidige løsninger, herunder indføre kontrolmetoder til måling af NOx-niveauer og grænseværdier for NOx-emissioner.
- (10) For køretøjer, der opfylder emissionsklasse Euro 6 og Euro VI, er egendiagnosesystemer blevet mere effektive til at vurdere emissioner, hvilket berettiger deres anvendelse på linje med den traditionelle emissionskontrol i forbindelse med teknisk kontrol. Med henblik på at gøre det muligt at anvende egendiagnosesystemer til teknisk kontrol for køretøjer op til emissionsklasse Euro 5 og Euro V bør medlemsstater kunne tillade denne testmetode i overensstemmelse med fabrikantens anbefalinger og andre krav for sådanne køretøjer, hvis overensstemmelsen under hensyntagen til enhver relevant typegodkendelseslovgivning, hvor dette er relevant, er blevet uafhængigt kontrolleret.
- (11) En række tekniske standarder og krav vedrørende køretøjers sikkerhed er vedtaget i Unionen. Det er nødvendigt gennem en ordning med periodisk teknisk kontrol at sikre, at køretøjer opfylder sikkerhedsstandarder i hele deres levetid. Denne ordning bør gælde for visse køretøjsskasser som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/24/EF <sup>(1)</sup>, 2003/37/EF <sup>(2)</sup> og 2007/46/EF <sup>(3)</sup>.
- (12) Hjultraktorer med en konstruktivt bestemt maksimalhastighed på over 40 km/h anvendes i stigende grad i stedet for lastbiler i lokal transport og til erhvervskørsel. Deres risikopotentiale kan sammenlignes med lastbiler, og køretøjer i denne kategori, som hovedsagelig anvendes på offentlig vej, bør derfor være genstand for teknisk kontrol.
- (13) Køretøjer af historisk betydning anses for at bevare kulturarven fra den periode, hvori de blev konstrueret, og de formodes at blive anvendt sjældent på offentlig vej. Det bør derfor overlades til medlemsstaterne at fastlægge hyppigheden af periodisk teknisk kontrol for sådanne køretøjer. Det bør ligeledes overlades til medlemsstaterne at regulere den tekniske kontrol for andre typer specialkøretøjer.
- (14) Køretøjer, der udelukkende anvendes i fjerntliggende områder i medlemsstaterne, særligt på små øer med færre end 5 000 indbyggere eller i tyndt befolkede områder med en befolkningstæthed på mindre end fem indbyggere pr. kvadratkilometer, anvendes under forhold, der kan kræve en særlig ordning for teknisk kontrol. Medlemsstaterne bør derfor have mulighed for at fritage sådanne køretøjer fra at være omfattet af dette direktivs anvendelsesområde.
- (15) Den tekniske kontrol er et nationalt anliggende og bør derfor udføres af medlemsstaterne eller af offentlige eller private organer udpegede til at udføre sådan kontrol under deres tilsyn. Medlemsstaterne bør altid forblive ansvarlige for den tekniske kontrol, selv når det nationale system gør det muligt for private organer, herunder dem, der også udfører reparationer af køretøjer, at udføre teknisk kontrol.

<sup>(1)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/24/EF af 18. marts 2002 om standardtypegodkendelse af to- og trehjulede motordrevne køretøjer og om ophævelse af Rådets direktiv 92/61/EØF (EFT L 124 af 9.5.2002, s. 1).

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

<sup>(3)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motor-køretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1).

- (16) Medlemsstaterne bør have beføjelse til at udpege synsvirksomheder, der er beliggende uden for deres område, til at udføre teknisk kontrol med køretøjer, der er registreret på deres område, hvis disse synsvirksomheder allerede er blevet godkendt til at udføre kontroller af køretøjer i den medlemsstat, hvor de er beliggende.
- (17) Af hensyn til inspektionen af køretøjer og især deres elektroniske sikkerhedskomponenter er det af afgørende betydning at have adgang til hvert enkelt køretøjs tekniske specifikationer. Derfor bør køretøjsfabrikanter stille de data til rådighed, der er nødvendige for at verificere sikkerheds- og miljørelaterede komponenters funktionsduelighed. Bestemmelserne vedrørende adgang til reparations- og vedligeholdelsesoplysninger bør ligeledes anvendes til dette formål, hvorved synsvirksomheder gives adgang til oplysninger, som er nødvendige for tekniske kontrol. Disse data bør indeholde oplysninger, der gør, at køretøjers sikkerhedssystemers funktionsduelighed kan kontrolleres, så sådanne systemer kan kontrolleres i forbindelse med periodiske tekniske kontroller. Dette har afgørende betydning, især for elektronisk styrede systemer, og bør omfatte alle de elementer, som er monteret af fabrikanten.
- (18) Køretøjer, der anvendes på offentlig vej, kræves at være trafik sikre, når de anvendes. Indehaveren af registreringsattesten og i givet fald føreren af køretøjet bør bære ansvaret for, at køretøjet konstant opfylder de tekniske forskrifter.
- (19) Det er vigtigt for trafik sikkerheden og for dens indvirkning på samfundet, at køretøjer, der anvendes på vejene, bør være i en ordentlig teknisk stand. Derfor bør medlemsstaterne ikke være forhindret i at tillade yderligere tekniske kontroller på frivillig basis.
- (20) For at indrømme indehavere af en registreringsattest og operatører en vis grad af fleksibilitet bør medlemsstaterne kunne fastlægge en periode på flere uger, inden for hvilken den periodiske tekniske kontrol skal foretages.
- (21) Kontrollen med et køretøj i løbet af dets levetid bør være relativt enkel, hurtig og billig, men skal samtidig være effektiv i forhold til at nå målene i dette direktiv.
- (22) Den tekniske kontrol bør omfatte alle de punkter, der er relevante i forhold til køretøjets specifikke design, konstruktion og udstyr. Kompatibilitet mellem dele og komponenter, såsom mellem hjul og hjulnav, bør behandles som et kritisk sikkerhedspunkt og bør derfor kontrolleres i forbindelse med en teknisk kontrol. I forbindelse med disse punkter og i betragtning af køretøjsteknologiens nuværende stade bør moderne elektroniske systemer føjes til listen over punkter, der skal kontrolleres. Med henblik på at harmonisere teknisk kontrol bør der fastsættes prøvningsmetoder for de enkelte kontrolpunkter. Disse punkter bør ajourføres i forhold til den seneste forskning og den tekniske udvikling på området for køretøjers sikkerhed.
- (23) For at fremme harmoniseringen og sikre ensartede standarder bør der findes en ikkeudtømmende liste over de vigtigste årsager til fejl for så vidt angår samtlige kontrolpunkter. For at opnå ensartethed i bedømmelsen af det kontrollerede køretøj bør konstaterede fejl vurderes på grundlag af en fælles standard.
- (24) Med henblik på bedre anvendelse af princippet om fri bevægelighed inden for Unionen bør medlemsstater anerkende synsrapporter, der er udstedt af en anden medlemsstat i forbindelse med omregistrering af et køretøj. Dette bør ikke indvirke på en medlemsstats ret til at kontrollere synsrapporten og køretøjets identifikation i forbindelse med en omregistrering samt til at kræve, at en ny teknisk kontrol udføres i henhold til betingelserne fastlagt i dette direktiv.
- (25) Svig med kilometertallet bør anses for en strafbar handling, fordi manipulation med en kilometertæller kan føre til en ukorrekt vurdering af et køretøjs tekniske stand. En registrering af kilometertallet i synsrapporten og inspektørers adgang til disse oplysninger bør gøre det lettere at afsløre indgreb i eller manipulation af kilometertælleren. Udvekslingen af oplysninger om kilometertal mellem medlemsstaters kompetente myndigheder bør kontrolleres af Kommissionen.

- (26) En synsrapport bør udstedes efter hver kontrol. Denne bør omfatte oplysninger om køretøjets identitet og om synsresultatet. Synsresultatet bør være tilgængelige i elektronisk form. Af hensyn til en korrekt opfølgning på en teknisk kontrol bør medlemsstaterne indsamle og opbevare disse oplysninger i en database, navnlig for at kunne analysere resultaterne af de periodiske tekniske kontroller.
- (27) Indehaveren af registreringsattesten for og i givet fald føreren af et køretøj, for hvilket der i forbindelse med den tekniske kontrol er konstateret mangler og navnlig mangler, der udgør en risiko for trafikikkerheden, bør straks afhjælpe disse mangler. Er manglerne farlige, kan der være nødvendigt at begrænse brugen af køretøjet, indtil manglerne er afhjulpet fuldt ud.
- (28) Tilhører det kontrollerede køretøj en køretøjsklasse, som ikke er underlagt registrering i den medlemsstat, hvor det er taget i drift, bør denne medlemsstat kunne kræve, at synsattesten opsættes på et synligt sted på køretøjet.
- (29) Med henblik på at sikre en kontrol af høj kvalitet i hele Unionen bør det udstyr, der anvendes ved kontrol, samt vedligeholdelsen og kalibreringen heraf kontrolleres i henhold til de specifikationer, der er givet af medlemsstaterne eller fabrikkerne.
- (30) Det bør være muligt, at anvende alternativt udstyr, der afspejler teknologisk fremskridt og innovation, forudsat at der sikres et tilsvarende højt kontrolniveau.
- (31) Medlemsstaterne bør i forbindelse med godkendelse af synsvirksomheder på deres område tage hensyn til det forhold, at Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/123/EF <sup>(1)</sup> udelader tjenesteydelser af almen interesse på transportområdet fra sit anvendelsesområde.
- (32) Synsvirksomhederne sikrer, at køretøjskontrollen er objektiv og af høj kvalitet. For at opfylde mindstekravene med hensyn til kvalitetsstyring skal synsvirksomhederne derfor opfylde kravene fastlagt af den medlemsstat, der har givet godkendelsen.
- (33) Høje standarder for teknisk kontrol forudsætter, at synsmedarbejderne besidder færdigheder og kompetencer på højt niveau. Der bør indføres et uddannelsessystem omfattende grunduddannelse og periodiske genopfriskningskurser eller en passende prøve. Der bør fastsættes en overgangsperiode for at sikre, at nuværende synsmedarbejdere problemfrit integreres i forløbet af periodiske genopfriskningskurser eller prøver. Med henblik på at sikre høje uddannelsesstandarder bør medlemsstaterne kunne fastsætte yderligere krav til kompetence og tilsvarende uddannelse.
- (34) Inspektører bør, når de udfører teknisk kontrol, handle uafhængigt, og deres bedømmelse bør ikke være påvirket af interessekonflikter, herunder af økonomisk eller personlig art. Der bør derfor ikke være nogen sammenhæng mellem betalingen af inspektørerne og resultatet af den tekniske kontrol. Det bør være muligt for medlemsstaterne at foreskrive krav vedrørende adskillelsen af aktiviteter eller give et privat organ tilladelse til at udføre såvel teknisk kontrol som reparationer af et køretøj, selv af samme køretøj, hvis det tilsynsførende organ har konstateret med fuld tilfredshed, at der er garanti for objektivitet på et højt niveau.
- (35) Resultaterne af en teknisk kontrol bør ikke ændres af forretningsmæssige hensyn. Det tilsynsførende organ bør kun kunne ændre resultaterne af en teknisk kontrol, hvis resultatet af denne kontrol, der er foretaget af en inspektør, er åbenbart ukorrekt.
- (36) Med henblik på at sikre, at kontrollens høje kvalitet opretholdes på længere sigt, bør medlemsstaterne oprette et kvalitetssikringssystem, der omfatter godkendelse, tilsyn, tilbagekaldelse, suspension eller ophævelse af tilladelsen til at udføre teknisk kontrol.

<sup>(1)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/123/EF af 12. december 2006 om tjenesteydelser i det indre marked (EUT L 376 af 27.12.2006, s. 36).



- (37) Akkreditering af synsvirksomheder i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 765/2008 <sup>(1)</sup> bør ikke udgøre en forpligtelse for medlemsstaterne.
- (38) I flere medlemsstater foretager et stort antal private godkendte synsvirksomheder teknisk kontrol. For at sikre en effektiv informationsudveksling herom mellem medlemsstaterne bør der oprettes nationale kontaktpunkter.
- (39) Teknisk kontrol udgør en del af en bredere reguleringsordning, der gælder for køretøjer i hele deres levetid, fra godkendelse over registrering og syn indtil ophugning. Udveksling af oplysninger fra nationale og fabrikanters elektroniske databaser bør i princippet medvirke til at forbedre effektiviteten af den samlede administration af køretøjer og bør mindske omkostninger og administrative byrder. Kommissionen bør undersøge gennemførligheden af og omkostninger og fordele ved at oprette en elektronisk informationsplatform for køretøjer, der udnytter eksisterende og allerede implementerede IT-løsninger i forbindelse med international dataudveksling for at minimere omkostningerne og undgå gentagelser. I forbindelse med sin undersøgelse heraf bør Kommissionen overveje, hvordan de eksisterende nationale systemer forbindes bedst med henblik på at udveksle oplysninger om data vedrørende teknisk kontrol og kilometertal mellem medlemsstaternes kompetente myndigheder med ansvar for kontrol, registrering og godkendelse af køretøjer samt synsvirksomheder, prøvningsudstørsfabrikanter og bilfabrikanter. Kommissionen bør også undersøge gennemførligheden af og omkostninger og fordele ved indsamling og opbevaring af tilgængelige oplysninger vedrørende de vigtigste sikkerhedsrelaterede komponenter i køretøjer, som har været involveret i alvorlige ulykker, samt muligheden for at indgive oplysninger om ulykkesbeskrivelser og kilometertal i anonym form til inspektører, indehavere af registreringsattester og dem, der undersøger ulykker.
- (40) For at sikre ensartede betingelser for anvendelsen af dette direktiv bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 <sup>(2)</sup>.
- (41) Kommissionen bør ikke vedtage gennemførelsesretsakter vedrørende oplysninger, der skal gøres tilgængelige fra bilfabrikanternes side med henblik på den tekniske kontrol, hvis det udvalg, der nedsættes i henhold til dette direktiv, ikke fremkommer med nogen udtalelse om det udkast til gennemførelsesretsakt, som Kommissionen fremlægger.
- (42) For at ajourføre betegnelserne for køretøjsklasser i artikel 2, stk. 1, og artikel 5, stk. 1 og 2, ajourføre bilag I, punkt 3, for så vidt angår metoder og tilpasse bilag I, punkt 3, for så vidt angår listen over kontrolpunkter, metoder og vurdering af mangler, bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig fremsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.
- (43) Teknisk kontrol har direkte indflydelse på trafikikkerheden og bør derfor revideres periodisk. Kommissionen bør aflægge rapport om effektiviteten af bestemmelserne i dette direktiv, herunder om dem, der vedrører dets anvendelsesområde, kontrolhyppigheden, yderligere fremme af det tekniske kontrolsystem gennem elektronisk informationsudveksling samt muligheden af en fremtidig gensidig anerkendelse af synsrapporter.
- (44) Synsvirksomhedernes prøvningsfaciliteter og -udstyr skal opfylde de krav, som er fastsat for udførelsen af teknisk kontrol. Da dette nødvendiggør betydelige investeringer og tilpasninger, som muligvis ikke kan gennemføres øjeblikkeligt, bør synsvirksomhederne indrømmes en periode på fem år til at overholde disse krav. Tilsynsmyndighederne bør ligeledes indrømmes en periode på fem år til at opfylde alle kriterier og krav vedrørende godkendelse af og tilsyn med synsvirksomheder.

<sup>(1)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 765/2008 af 9. juli 2008 om kravene til akkreditering og markedsovervågning i forbindelse med markedsføring af produkter og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 339/93 (EUT L 218 af 13.8.2008, s. 30).

<sup>(2)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

- (45) Målet for dette direktiv, nemlig at forbedre trafikssikkerheden gennem fastlæggelse af fælles mindstekrav og harmoniserede regler om teknisk kontrol af køretøjer i Unionen, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af handlingens omfang og virkninger bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går direktivet ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.
- (46) Dette direktiv respekterer de grundlæggende rettigheder og overholder de principper, som navnlig anerkendes i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder, og som er omhandlet i artikel 6 i traktaten om Den Europæiske Union.
- (47) Dette direktiv integrerer og ajourfører bestemmelserne i Kommissionens henstilling 2010/378/EU <sup>(1)</sup> med henblik på at regulere resultaterne af de tekniske prøvningsmetoder bedre.
- (48) Dette direktiv ajourfører de tekniske krav fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/40/EF <sup>(2)</sup>, og anvendelsesområdet heraf udvides med henblik på bl.a. at inddrage bestemmelser om etableringen af synsvirk-somheder og deres tilsynsorganer samt om udpegelse af inspektører, som har til opgave at udføre teknisk kontrol. Nævnte direktiv bør derfor ophæves —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

#### KAPITEL I

### GENSTAND, DEFINITIONER OG ANVENDELSESOMRÅDE

#### Artikel 1

##### Genstand

Ved dette direktiv fastsættes mindstekrav til en ordning for periodisk teknisk kontrol af køretøjer, der anvendes på offentlig vej.

#### Artikel 2

##### Anvendelsesområde

1. Dette direktiv finder anvendelse på køretøjer med en konstruktivt bestemt maksimalhastighed på over 25 km/h af følgende klasser, som er omhandlet i direktiv 2002/24/EF, 2003/37/EF og 2007/46/EF:

- motorkøretøjer beregnet og konstrueret primært til befording af personer og deres bagage med højst otte siddepladser foruden førersædet — køretøjsklasse M<sub>1</sub>
- motorkøretøjer beregnet og konstrueret primært til befording af personer og deres bagage med mere end otte siddepladser foruden førersædet — køretøjsklasse M<sub>2</sub> og M<sub>3</sub>
- motorkøretøjer beregnet og konstrueret primært til godstransport med en totalvægt på højst 3,5 ton — køretøjsklasse N<sub>1</sub>
- motorkøretøjer beregnet og konstrueret primært til transport af gods og med en totalvægt på over 3,5 ton — køretøjsklasse N<sub>2</sub> og N<sub>3</sub>
- påhængsvogne beregnet og konstrueret til transport af gods eller personer samt til beboelse med en totalvægt på over 3,5 ton — køretøjsklasse O<sub>3</sub> og O<sub>4</sub>
- fra den 1. januar 2022 to- eller trehjulede motordrevne køretøjer — køretøjsklasse L3e, L4e, L5e og L7e med en slagvolumen på over 125 cm<sup>3</sup>
- hjultraktorer i klasse T5, der hovedsagelig anvendes på offentlig vej med en konstruktivt bestemt maksimalhastighed på over 40 km/h.

<sup>(1)</sup> Kommissionens henstilling 2010/378/EU af 5. juli 2010 om vurdering af defekter i forbindelse med teknisk kontrol i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/40/EF om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil (EUT L 173 af 8.7.2010, s. 74).

<sup>(2)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/40/EF af 6. maj 2009 om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil (EUT L 141 af 6.6.2009, s. 12).

2. Medlemsstaterne kan undtage følgende køretøjer, der er registreret på deres område, fra dette direktivs anvendelsesområde:

- køretøjer, der anvendes under særlige forhold, samt køretøjer, der aldrig eller næsten aldrig anvendes på offentlig vej, såsom køretøjer af historisk betydning eller konkurrencekøretøjer
- køretøjer dækket af diplomatisk immunitet
- køretøjer, der anvendes af de væbnede styrker, de styrker, der er ansvarlige for lov og orden, brandvæsenet, civilbeskyttelsestjenester og nødberedskabs- eller redningstjenester
- køretøjer, som anvendes til landbrugs-, gartneri-, skovbrugs-, opdræts- eller fiskeriformål udelukkende på den pågældende medlemsstats territorium og hovedsageligt på et område, hvor sådanne aktiviteter finder sted, herunder landbrugsveje, skovbrugsveje eller landbrugsmarker
- køretøjer, der udelukkende anvendes på små øer eller i tyndt befolkede områder
- specialkøretøjer, der benyttes til transport af cirkus- og tivoliudstyr med en konstruktivt bestemt maksimalhastighed på højst 40 km/h og kun færdes på den pågældende medlemsstats territorium
- køretøjer i køretøjsklasse L3e, L4e, L5e og L7e med en slagvolumen på over 125 cm<sup>3</sup>, hvor medlemsstaten har indført effektive alternative trafiksikkerhedsforanstaltninger for to- eller trehjulede køretøjer under hensyntagen til navnlig de relevante trafiksikkerhedsstatistikker dækkende de seneste fem år. Medlemsstaterne skal oplyse Kommissionen om sådanne undtagelser.

3. Medlemsstaterne kan indføre nationale krav om teknisk kontrol af køretøjer registreret på deres område, der ikke er omfattet af dette direktivs anvendelsesområde, og for køretøjer, som er anført i stk. 2.

### Artikel 3

#### Definitioner

I dette direktiv alene forstås ved:

- 1) »køretøj«: ethvert motorkøretøj, som ikke kører på skinner, eller påhængskøretøjer dertil
- 2) »motorkøretøj«: ethvert selvkørende motorkøretøj på hjul med en konstruktivt bestemt maksimalhastighed på over 25 km/h
- 3) »påhængskøretøj«: et køretøj på hjul, der ikke er selvkørende, men som er beregnet og konstrueret til at blive trukket af et motorkøretøj
- 4) »sættevogn«: ethvert påhængskøretøj, der er beregnet til at blive koblet til et motorkøretøj, således at påhængskøretøjet delvis hviler på motorkøretøjet, og en betydelig del af dets egenvægt og vægten af dets ladning bæres af motorkøretøjet
- 5) »to- og trehjulede køretøjer«: ethvert motordrevent køretøj på to hjul med eller uden en sidevogn samt enhver tricykel eller quadricykel
- 6) »køretøj, der er registreret i en medlemsstat«: et køretøj, der er registreret eller taget i brug i en medlemsstat
- 7) »køretøj af historisk betydning«: ethvert køretøj, der anses for at være historisk af den medlemsstat, hvor registrering er sket, eller et af dens udpegede godkendende organer, og som opfylder alle følgende betingelser:
  - det blev fremstillet eller registreret første gang for mindst 30 år siden
  - den særlige type, som defineret i relevant EU-ret eller national ret, er ikke længere i produktion
  - det er historisk bevaret og vedligeholdt i original stand, og der er ikke foretaget væsentlige ændringer af hoveddelenes tekniske specifikationer

- 8) »indehaver af en registreringsattest«: den juridiske eller fysiske person, i hvis navn køretøjet er registreret
- 9) »teknisk kontrol« (syn): inspektion i overensstemmelse med bilag I, der er udformet til at sikre, at et køretøj kan anvendes sikkert på offentlig vej, og at det er i overensstemmelse med de krævede og obligatoriske sikkerheds- og miljømæssige karakteristika
- 10) »godkendelse«: den procedure, hvorved en medlemsstat attesterer, at et køretøj opfylder de relevante administrative bestemmelser og tekniske krav som omhandlet i direktiv 2002/24/EF, direktiv 2003/37/EF og direktiv 2007/46/EF
- 11) »mangler«: tekniske defekter og andre tilfælde af manglende overensstemmelse, der er konstateret under en teknisk kontrol
- 12) »synsrapport«: en prøvningsrapport om teknisk kontrol, som udstedes af den kompetente myndighed eller en synsvirksomhed, og som indeholder resultatet af den tekniske kontrol
- 13) »inspektør«: en person, som en medlemsstat eller dens kompetente myndighed har godkendt til at foretage teknisk kontrol i en synsvirksomhed eller, hvor dette er relevant, på vegne af den kompetente myndighed
- 14) »kompetent myndighed«: en myndighed eller et offentligt organ, der er udpeget af en medlemsstat som ansvarlig for at forvalte ordningen for teknisk kontrol og herunder udføre teknisk kontrol, når dette er relevant
- 15) »synsvirksomhed«: et offentligt eller privat organ eller en virksomhed, der er godkendt af en medlemsstat til at foretage teknisk kontrol
- 16) »tilsynsorgan«: et eller flere organer, der er oprettet af en medlemsstat og er ansvarlige for at føre tilsyn med synsvirksomheder. Et tilsynsorgan kan være en del af den eller de kompetente myndigheder
- 17) »lille ø«: en ø med færre end 5 000 indbyggere, som ikke er forbundet med andre dele af territoriet med vejbroer eller vejtunneler
- 18) »tyndt befolket område«: et på forhånd afgrænset område med en befolkningstæthed på færre end fem indbyggere pr. kvadratkilometer
- 19) »offentlig vej«: en vej, der kan anvendes af den almindelige offentlighed, såsom lokale, regionale eller nationale veje, landeveje, motortrafikveje eller motorveje.

## KAPITEL II

### GENERELLE FORPLIGTELSE

#### Artikel 4

#### Forpligtelser

1. Hver medlemsstat sikrer, at periodisk kontrol af køretøjer, der er registreret på dens område, foretages i overensstemmelse med dette direktiv af synsvirksomheder, der er godkendt af den medlemsstat, hvor disse køretøjer er registreret.
2. Teknisk kontrol udføres af køretøjets registreringsmedlemsstat, af et offentligt organ, der er udpeget hertil af den medlemsstat, eller af de organer eller virksomheder, der er udpeget og overvåges af den medlemsstat, herunder autoriserede private organer.
3. I overensstemmelse med principperne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 <sup>(1)</sup> og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 <sup>(2)</sup> vedtager Kommissionen ved hjælp af gennemførelsesretsakter og inden den 20. maj 2018 følgende:

<sup>(1)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (EUT L 171 af 29.6.2007, s. 1).

<sup>(2)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 af 18. juni 2009 om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra tunge erhvervskøretøjer (Euro VI) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer og om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og direktiv 2007/46/EF og om ophævelse af direktiv 80/1269/EØF, 2005/55/EF og 2005/78/EF (EUT L 188 af 18.7.2009, s. 1).

- a) en række tekniske oplysninger vedrørende bremseudstyr, styreapparat, udsyn, lygter, refleksanordninger, elektrisk udstyr, aksler, hjul, dæk, affjedring, chassis og dele fastgjort til chassis, andet udstyr og gener, der er nødvendige for den tekniske kontrol af de punkter, der skal kontrolleres, og anvendelsen af de anbefalede kontrolmetoder i overensstemmelse med punkt 3 i bilag I, og
- b) de detaljerede bestemmelser vedrørende dataformat og procedurerne for adgang til de relevante tekniske oplysninger.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 19, stk. 2.

De i første afsnit, litra a) omhandlede tekniske oplysninger gøres tilgængelige af fabrikanten gratis eller til en rimelig pris for synsvirksomhederne og relevante kompetente myndigheder, uden at der opstår forskelsbehandling.

Kommissionen undersøger ligeledes muligheden for oprettelse af et enkelt adgangspunkt til disse oplysninger.

4. Medlemsstaterne sikrer, at ansvaret for, at køretøjet holdes i sikker og trafiksikker stand, er defineret i national ret.

### KAPITEL III

#### MINIMUMSKRAV VEDRØRENDE TEKNISK KONTROL

##### Artikel 5

#### Frister og kontrolhyppighed

1. Køretøjer skal underkastes en teknisk kontrol mindst inden for følgende intervaller, uden at dette berører den fleksibilitetsperiode, der anvendes af medlemsstaterne i henhold til stk. 3:

- a) køretøjer i klasse M<sub>1</sub> og N<sub>1</sub>: fire år efter, at køretøjet er registreret første gang, og derefter hvert andet år
- b) køretøjer i klasse M<sub>1</sub>, der anvendes som hyrevogne eller ambulancer; køretøjer i klasse M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> og O<sub>4</sub>: et år efter, at køretøjet er registreret første gang, og derefter årligt
- c) køretøjer i klasse T5, der hovedsagelig anvendes på offentlig vej til erhvervskørsel: fire år efter, at køretøjet er registreret første gang, og derefter hvert andet år.

2. Medlemsstaterne fastsætter passende intervaller for, hvornår køretøjer af klasse L3e, L4e, L5e og L7e med en slagvolumen på mere end 125 cm<sup>3</sup> skal være genstand for en teknisk kontrol.

3. Medlemsstaterne eller de kompetente myndigheder kan fastsætte en rimelig periode, inden for hvilken den tekniske kontrol skal udføres uden at overskride de intervaller, der er fastsat i stk. 1.

4. Uanset datoen for køretøjets seneste tekniske kontrol kan medlemsstaterne eller den pågældende kompetente myndighed i følgende tilfælde kræve, at køretøjet underkastes en teknisk kontrol før den dato, der er omhandlet i stk. 1 og 2:

- efter en ulykke, der påvirker køretøjets vigtigste sikkerhedsrelaterede komponenter, f.eks. hjul, ophæng, deformationszoner, airbagsystemer, styreapparat eller bremses
- når køretøjets sikkerheds- og miljørelaterede systemer og komponenter er ændret eller modificeret
- hvis indehaveren af et køretøjs registreringsattest har ændret sig
- når køretøjet har kørt over 160 000 km
- i tilfælde, hvor trafiksikkerheden påvirkes i alvorlig grad.

##### Artikel 6

#### Prøvningens indhold og metoder

1. For køretøjsklasser, der er omfattet af dette direktiv, med undtagelse af klasse L3e, L4e, L5e og L7e med en slagvolumen på over 125 cm<sup>3</sup>, skal medlemsstaterne sikre, at den tekniske kontrol mindst omfatter de områder, der er omhandlet i bilag I, punkt 2.

2. For hvert af de i stk. 1 nævnte områder skal medlemsstatens kompetente myndigheder eller synsvirksomheden foretage en teknisk kontrol, der mindst omfatter de punkter, som er omhandlet i bilag I, punkt 3, og benytte den anbefalede metode, eller en tilsvarende metode godkendt af en kompetent myndighed, der gælder for kontrol af de punkter, der er fastsat i bilag I, punkt 3. Kontrollen kan også omfatte en undersøgelse af, om det pågældende køretøjs respektive dele og komponenter svarer til de krævede sikkerheds- og miljømæssige karakteristika, som var gældende på tidspunktet for godkendelse eller i givet fald på tidspunktet for eftermontering.

Kontrollen udføres ved hjælp af eksisterende teknikker og udstyr og uden brug af værktøj til at afmontere eller fjerne nogen del af køretøjet.

3. For køretøjsklasse L3e, L4e, L5e og L7e med en slagvolumen på over 125 cm<sup>3</sup> fastlægger medlemsstaterne områder, punkter og hensigtsmæssige kontrolmetoder.

#### Artikel 7

##### Vurdering af mangler

1. For hvert kontrolpunkt indeholder bilag I en liste over mulige mangler og deres alvorgrad.
2. De mangler, der konstateres under den periodiske kontrol af køretøjer, klassificeres i en af følgende grupper:
  - a) mindre mangler, som ikke har væsentlig indflydelse på køretøjets sikkerhed eller indvirkning på miljøet, og andre mindre uoverensstemmelser
  - b) væsentlige mangler, som kan påvirke køretøjets sikkerhed eller have indvirkning på miljøet eller udsætte andre trafikanter for risiko, og andre mere alvorlige uoverensstemmelser
  - c) farlige mangler, som udgør en direkte og umiddelbar risiko for trafiksikkerheden eller har indvirkning på miljøet, som berettiger, at en medlemsstat eller dens kompetente myndigheder kan forbyde anvendelsen af køretøjet på offentlige veje.
3. Et køretøj med mangler i mere end en gruppe af de mangler, der er omhandlet i stk. 2, klassificeres i den gruppe, der svarer til den alvorligste mangel. Et køretøj med adskillige mangler inden for samme inspektionselementer som defineret i anvendelsesområdet for kontrollen omhandlet i bilag I, punkt 2, kan klassificeres i den næstfølgende gruppe af alvorlige mangler, hvis det kan påvises, at den kombinerede virkning af disse mangler resulterer i en højere risiko for trafiksikkerheden.

#### Artikel 8

##### Synsrapport

1. Medlemsstaterne sikrer, at de synsvirksomheder, eller i givet fald de kompetente myndigheder, der har udført en teknisk kontrol af et køretøj, udsteder en synsrapport for dette køretøj, som mindst angiver de standardiserede elementer fra de respektive harmoniserede EU-koder, der er fastsat i bilag II.
2. Medlemsstaterne sikrer, at synsvirksomheder, eller i givet fald de kompetente myndigheder, gør en synsrapport eller, såfremt synsrapporten udarbejdes elektronisk, en bekræftet udskrift af en sådan rapport tilgængelig for den person, der fremstiller køretøjet til teknisk kontrol.
3. Med forbehold af artikel 5 anerkender enhver medlemsstat i tilfælde af omregistrering af et køretøj, der allerede er registreret i en anden medlemsstat, en synsrapport udstedt af denne anden medlemsstat på samme måde, som hvis den selv havde udstedt denne rapport, forudsat at synsrapporten stadig er gyldig med hensyn til kontrolhyppigheden i den medlemsstat, der foretager omregistreringen. I tvivlstilfælde kan den medlemsstat, der foretager omregistreringen, verificere gyldigheden af synsrapporten, før den anerkendes. Medlemsstaterne sender Kommissionen en beskrivelse af synsrapporten inden den 20. maj 2018. Kommissionen informerer det i artikel 19 omhandlede udvalg. Dette stykke finder ikke anvendelse på køretøjsklasse L3e, L4e, L5e og L7e.
4. Med forbehold af artikel 5, stk. 4, og nærværende artikels stk. 3 skal medlemsstaterne principielt anerkende gyldigheden af synsrapporten i tilfælde af, at et køretøj, for hvilket der foreligger en gyldig synsattest, skifter ejer.

5. Fra den 20. maj 2018 og senest den 20. maj 2021 meddeler synsvirksomhederne elektronisk den pågældende medlemsstats kompetente myndighed oplysningerne i de synsrapporter, som de udsteder. Sådan meddelelse skal foretages inden for en rimelig frist efter udstedelsen af hver synsrapport. Indtil den sidstnævnte dato må synsvirksomheder meddele den kompetente myndighed de relevante oplysninger på enhver anden måde. Medlemsstaterne fastsætter den periode, i hvilken den kompetente myndighed skal opbevare disse oplysninger. Denne periodes varighed må ikke være på mindre end 36 måneder med forbehold af medlemsstaternes nationale skattesystemer.

6. Medlemsstaterne sikrer, at der i forbindelse med kontrol af en kilometertæller, hvis en kilometertæller normalt er monteret, stilles oplysninger omfattet af den foregående tekniske kontrol til rådighed for inspektørerne, så snart de er elektronisk tilgængelige. I tilfælde af at en kilometertæller er blevet manipuleret med henblik på at mindske eller forvanske den kilometerstand, der er registreret i et køretøj, skal sådan manipulation straffes med sanktioner, der er effektive, står i rimeligt forhold til overtrædelsen, har afskrækkende virkning og ikke medfører forskelsbehandling.

7. Medlemsstaterne sikrer, at resultaterne af den tekniske kontrol meddeles til eller gøres elektronisk tilgængelige for den for registreringen ansvarlige myndighed så hurtigt som muligt. Meddelelsen skal indeholde de oplysninger, der er nævnt i synsrapporten.

#### Artikel 9

##### Opfølgning på mangler

1. Er der kun tale om mindre mangler, skal køretøjet anses for at være godkendt ved kontrollen, manglerne skal udbedres, og køretøjet skal ikke kontrolleres på ny.
2. Er der tale om væsentlige mangler, anses køretøjet ikke for at være godkendt ved kontrollen. Medlemsstaten eller den kompetente myndighed træffer afgørelse om den periode, i hvilken et sådant køretøj kan anvendes, indtil det på ny skal underkastes en teknisk kontrol. Den efterfølgende tekniske kontrol skal finde sted inden for en frist fastsat af medlemsstaten eller den kompetente myndighed, dog senest to måneder efter den første kontrol.
3. Er der tale om farlige mangler, skal køretøjet ikke anses for at være godkendt ved kontrollen. Medlemsstaten eller den kompetente myndighed kan beslutte, at et sådant køretøj ikke må anvendes på offentlige veje, og at tilladelsen til anvendelse i vejtrafik suspenderes i en begrænset periode, uden at dette kræver en ny registreringsproces, indtil det tidspunkt hvor manglerne er udbedret, og en ny synsrapport udstedes, hvori det attesteres, at køretøjet opfylder de tekniske forskrifter.

#### Artikel 10

##### Synsattest

1. Synsvirksomheden, eller i givet fald den kompetente myndighed, i den medlemsstat, der har foretaget en teknisk kontrol af et køretøj registreret på dens område, skal fremlægge en attest, såsom en påtegning i registreringsattesten, en selvklæbende mærkat, et certifikat eller enhver anden lettilgængelig oplysning, for ethvert køretøj, som er godkendt efter en sådan kontrol. På attesten angives den dato, hvor den næste tekniske kontrol skal finde sted.

Medlemsstaterne sender Kommissionen en beskrivelse af denne attest inden den 20. maj 2018. Kommissionen underretter derefter det i artikel 19 omhandlede udvalg.

2. Tilhører det kontrollerede køretøj en køretøjsklasse, som ikke er underlagt registrering i den medlemsstat, hvor det er taget i drift, kan denne medlemsstat kræve, at synsattesten opsættes på et synligt sted på dette køretøj.
3. Af hensyn til den fri vareomsætning skal alle medlemsstater anerkende en attest, der er udstedt af en synsvirksomhed eller en kompetent myndighed i en anden medlemsstat i overensstemmelse med stk. 1.

#### KAPITEL IV

##### ADMINISTRATIVE BESTEMMELSER

#### Artikel 11

##### Prøvningsfaciliteter og -udstyr

1. Medlemsstaterne sikrer, at prøvningsfaciliteter og -udstyr, som benyttes til at foretage teknisk kontrol, opfylder de tekniske mindstekrav, der er fastsat i bilag III.

2. Medlemsstaterne sikrer, at synsvirksomhederne, eller i givet fald den kompetente myndighed, vedligeholder prøvningsfaciliteter og -udstyr efter specifikationerne fra fabrikkerne af udstyret.
3. Udstyr, der benyttes til målinger, skal regelmæssigt kalibreres i overensstemmelse med bilag III og kontrolleres efter specifikationer tilvejebragt af den pågældende medlemsstat eller af fabrikanten af udstyret.

#### Artikel 12

##### Synsvirksomheder

1. Synsvirksomheder, hvor inspektører udfører teknisk kontrol, skal godkendes af en medlemsstat eller af dens kompetente myndighed.
2. For at opfylde mindstekravene med hensyn til kvalitetsstyring skal synsvirksomhederne opfylde kravene fastsat af den medlemsstat, der har udstedt godkendelsen. Synsvirksomhederne sikrer, at den tekniske kontrol er objektiv og af høj kvalitet.

#### Artikel 13

##### Inspektører

1. Medlemsstaterne sikrer, at teknisk kontrol udføres af inspektører, som opfylder mindstekravene til kompetence og uddannelse fastsat i bilag IV. Medlemsstaterne kan fastsætte yderligere krav om kompetencer og tilsvarende uddannelse.
2. De kompetente myndigheder eller, hvor det er relevant, godkendte uddannelsescentre udsteder et certifikat til inspektører, som opfylder mindstekravene til kompetence og uddannelse. Dette certifikat skal mindst indeholde de oplysninger, der er nævnt i bilag IV, punkt 3.
3. Inspektører, der er ansat eller godkendt af medlemsstaternes kompetente myndigheder eller en synsvirksomhed den 20. maj 2018, er undtaget fra kravene i bilag IV, punkt 1.
4. Når der foretages en teknisk kontrol, skal inspektøren være fri for enhver interessekonflikt for at sikre, til den relevante medlemsstats eller kompetente myndigheds tilfredshed, at en høj grad af upartiskhed og objektivitet opretholdes.
5. Den person, der fremstiller køretøjet til teknisk kontrol, oplyses om enhver mangel, der er konstateret ved køretøjet, og som skal afhjælpes.
6. Resultaterne af en teknisk kontrol kan kun ændres, hvor dette er relevant, af det tilsynsførende organ eller i overensstemmelse med den procedure, der er fastlagt af den kompetente myndighed, hvis resultatet af den tekniske kontrol er åbenbart ukorrekt.

#### Artikel 14

##### Tilsyn med synsvirksomheder

1. Medlemsstaterne sikrer, at der føres tilsyn med synsvirksomhederne.
2. Et tilsynsorgan skal mindst udføre de opgaver, der er fastsat i bilag V, punkt 1, og skal opfylde kravene i punkt 2 og 3 i dette bilag.

Medlemsstaterne offentliggør regler og procedurer for tilrettelæggelsen samt opgaver og krav, herunder kravene om uafhængighed, som gælder for et tilsynsorgans personale.

3. Synsvirksomheder, som drives direkte af en kompetent myndighed, undtages fra kravene om godkendelse og tilsyn, i de tilfælde, hvor tilsynsorganet er en del af den kompetente myndighed.
4. De i denne artikels stk. 2 og 3 omhandlede krav kan betragtes som værende opfyldt af medlemsstater, der kræver, at synsvirksomheder akkrediteres i henhold til forordning (EF) nr. 765/2008.



## KAPITEL V

**SAMARBEJDE OG UDVEKSLING AF OPLYSNINGER***Artikel 15***Administrativt samarbejde mellem medlemsstaterne**

1. Medlemsstaterne udpeger et nationalt kontaktpunkt med ansvar for udveksling af oplysninger om anvendelsen af dette direktiv med de andre medlemsstater og Kommissionen.
2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen navne og kontaktoplysninger på deres nationale kontaktpunkt senest den 20. maj 2015 og underretter den omgående om enhver ændring heraf. Kommissionen udarbejder en liste over alle de nationale kontaktpunkter og sender den til medlemsstaterne.

*Artikel 16***Elektronisk informationsplatform for køretøjer**

Kommissionen undersøger gennemførligheden af og omkostninger og fordele ved at oprette en elektronisk informationsplatform for køretøjer, der udnytter eksisterende og allerede implementerede IT-løsninger i forbindelse med international dataudveksling for at minimere omkostningerne og undgå gentagelser. Ved undersøgelsen heraf overvejer Kommissionen, hvordan de eksisterende nationale systemer forbindes bedst med henblik på at fremme udveksling af oplysninger om data vedrørende teknisk kontrol og kilometertal mellem medlemsstaternes kompetente myndigheder med ansvar for kontrol, registrering og godkendelse af køretøjer samt synsvirksomheder, prøvningsudstyrsfabrikanter og bilfabrikanter.

Kommissionen undersøger også gennemførligheden af og omkostninger og fordele ved indsamling og opbevaring af foreliggende oplysninger vedrørende de vigtigste sikkerhedsrelaterede komponenter i køretøjer, som har været involveret i alvorlige ulykker, samt muligheden for at overgive oplysninger om ulykkesbeskrivelser og kilometertal i anonym form til inspektører, indehavere af registreringsattester og dem, der undersøger ulykker.

## KAPITEL VI

**DELEGEREDE RETSAKTER OG GENNEMFØRELSESAKTER***Artikel 17***Delegerede retsakter**

Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 18 med henblik på:

- kun at ajourføre betegnelserne for køretøjsklasser, som omhandlet i artikel 2, stk. 1, og artikel 5, stk. 1 og 2, hvis det er relevant i tilfælde af ændringer af køretøjsklasserne som følge af ændringer i den lovgivning om typegodkendelse, som er omhandlet i artikel 2, stk. 1, uden at berøre kontrollens omfang og hyppighed
- ajourføre bilag I, punkt 3, for så vidt angår metoder i tilfælde af, at mere effektive kontrolmetoder bliver tilgængelige, uden at udvide listen over punkter, der skal kontrolleres
- tilpasse bilag I, punkt 3, efter en positiv vurdering af omkostninger og fordele herved for så vidt angår listen over kontrolpunkter, metoder samt årsager til, at køretøjer ikke godkendes, og vurdering af mangler i tilfælde af ændringer af obligatoriske krav, der er relevante for typegodkendelse i Unionens sikkerheds- og miljølovgivning.

*Artikel 18***Udøvelse af de delegerede beføjelser**

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 17, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den 19. maj 2014. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af fem-årsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.

3. Den i artikel 17 omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

4. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

5. En delegeret retsakt, vedtaget i henhold til artikel 17, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

#### Artikel 19

##### Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af et udvalg (»udvalget vedrørende teknisk kontrol«). Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.

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

#### KAPITEL VII

##### AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

#### Artikel 20

##### Rapport

1. Senest den 30. april 2020 fremlægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen og virkningerne af dette direktiv, navnlig for så vidt angår niveauet af harmonisering af periodisk teknisk kontrol, effektiviteten af bestemmelserne om dets anvendelsesområde, kontrolhyppighed, gensidig anerkendelse af synsrapporter i tilfælde af omregistrering af køretøjer, der stammer fra en anden medlemsstat, og resultaterne af undersøgelsen af gennemførligheden af at indføre en elektronisk informationsplatform for køretøjer som omhandlet i artikel 16. Rapporten skal også analysere, om det er nødvendigt at ajourføre bilagene, navnlig i lyset af den tekniske udvikling og praksis. Rapporten forelægges efter høring af det i artikel 19 nævnte udvalg og ledsages, hvis det er relevant, af lovgivningsmæssige forslag.

2. Senest den 30. april 2019 fremlægger Kommissionen på grundlag af uafhængige undersøgelser en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om effektiviteten af inddragelsen af lette påhængsvogne og to- og trehjulede køretøjer i dette direktivs anvendelsesområde. Rapporten skal indeholde en vurdering af trafikikkerhedssituationen i Unionen og for hver enkelt underkategori af L-køretøjer, en sammenligning af resultaterne af nationale trafikikkerhedsforanstaltninger under hensyntagen til de gennemsnitlige distancer, disse køretøjer har tilbagelagt. Navnlig skal Kommissionen vurdere, om standarder og omkostninger ved periodiske tekniske kontroller for hver enkelt køretøjsklasse er proportionelle med de fastsatte trafikikkerhedsmål, der er opstillet. Rapporten skal være ledsaget af en detaljeret konsekvensanalyse vedrørende omkostningerne og fordelene over hele Unionen, herunder medlemslandenes særlige forhold. Rapporten gøres tilgængelig mindst seks måneder før fremlæggelse af eventuelle lovgivningsmæssige forslag, hvis det er relevant, om inddragelse af nye klasser i dette direktivs anvendelsesområde.

#### Artikel 21

##### Sanktioner

Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af dette direktiv og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre gennemførelsen heraf. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen, have en afskrækkende virkning og må ikke medføre forskelsbehandling.

#### Artikel 22

##### Overgangsbestemmelser

1. Medlemsstaterne kan tillade, at prøvningsfaciliteter og -udstyr som omhandlet i artikel 11, der ikke opfylder mindstekravene fastsat i bilag III, i en periode på højst fem år efter den 20. maj 2018 må anvendes til at foretage teknisk kontrol.

2. Medlemsstaterne anvender kravene i bilag V senest fra den 1. januar 2023.

*Artikel 23*

**Gennemførelse**

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør inden den 20. maj 2017 de nødvendige love og administrative foranstaltninger for at efterkomme dette direktiv. De underretter straks Kommissionen herom.

Medlemsstaterne anvender disse bestemmelser fra den 20. maj 2018.

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

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

*Artikel 24*

**Ophævelse**

Direktiv 2009/40/EF ophæves med virkning fra den 20. maj 2018.

*Artikel 25*

**Ikrafttræden**

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

*Artikel 26*

**Adressater**

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 3. april 2014.

*På Europa-Parlamentets vegne*

M. SCHULZ

*Formand*

*På Rådets vegne*

D. KOURKOULAS

*Formand*

## BILAG I

**MINDSTEKRAV VEDRØRENDE PRØVNINGENS INDHOLD OG ANBEFALEDE METODER**

## 1. GENERELT

I dette bilag beskrives de køretøjssystemer og -komponenter, der skal kontrolleres, de metoder, der anbefales anvendt til at kontrollere dem, og de kriterier, der skal anvendes til at fastslå, om køretøjets tilstand kan godkendes.

Prøvningen skal mindst omfatte de i skemaet i nedenstående punkt 3 anførte punkter, forudsat at disse vedrører udstyr, som findes i køretøjet, der prøves i den pågældende medlemsstat. Kontrollen kan også omfatte en verifikation af, om det relevante køretøjs dele og komponenter svarer til de respektive krav vedrørende sikkerheds- og miljømæssige karakteristika, som var gældende på tidspunktet for godkendelse eller, hvis relevant, på tidspunktet for eftermontering.

Hvis køretøjets konstruktion betyder, at kontrolmetoderne fastsat i dette bilag ikke kan anvendes, udføres kontrollen i overensstemmelse med de anbefalede kontrolmetoder, som de kompetente myndigheder har accepteret. Den kompetente myndighed skal være overbevist om, at sikkerheds- og miljømæssige standarder overholdes.

Kontrol af alle de nedenfor anførte punkter betragtes som obligatorisk i forbindelse med en periodisk teknisk kontrol, med undtagelse af de punkter, der er markeret med »X«, og som vedrører køretøjets tilstand og dets egnethed til brug på vejen, men som ikke betragtes som væsentlig i forbindelse med en teknisk kontrol.

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

Hvis en prøvningsmetode angives som visuel, betyder det, at inspektøren foruden at se på punktet i givet fald også skal afprøve den pågældende anordning, vurdere støj herfra eller anvende andre passende metoder uden anvendelse af måleudstyr.

## 2. PRØVNINGENS OMFANG

Prøvningen skal mindst omfatte følgende områder:

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

## 3. PRØVNINGENS INDHOLD OG METODER, VURDERING AF MANGLER VED KØRETØJER

Prøvningen skal mindst omfatte de punkter og benytte de minimumsstandarder og -metoder, der er anført i nedenstående tabel.

Hvad angår de systemer og komponenter, der skal kontrolleres for hvert køretøj, foretages en individuel vurdering af manglerne i overensstemmelse med de kriterier, der er fastsat i tabellen.

Mangler, der ikke er anført i dette bilag, vurderes i forhold til de risici, de udgør for trafiksikkerheden.

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
<b>0. IDENTIFIKATION AF KØRETØJET</b>					
0.1. Nummerplader (hvis påbudt i henhold til kravene <sup>1</sup> )	Visuel inspektion.	a) Nummerplade(r) mangler eller er så utilstrækkeligt fastgjort, at den/de kan forventes at falde af.		X	
		b) Påskrift mangler eller er ulæselig.		X	
		c) Ikke i overensstemmelse med køretøjets registreringspapirer.		X	
0.2. Køretøjets stel-/serienummer	Visuel inspektion.	a) Mangler eller forefindes ikke.		X	
		b) Ufuldstændigt, ulæseligt, tydeligvis forfalsket eller ikke i overensstemmelse med køretøjets registreringspapirer.		X	
		c) Køretøjets registreringspapirer ulæselige eller indeholder skrivefejl.	X		
<b>1. BREMSEUDSTYR</b>					
<b>1.1. Mekanisk tilstand og virkemåde</b>					
1.1.1. Pedalaksel til driftsbremse/håndbremseaksel	Visuel inspektion af komponenterne under aktivering af bremseapparatet.  <i>Bemærk: Køretøjer med servoforstærket bremseapparat bør undersøges med motoren slukket.</i>	a) Aksel for stram.		X	
		b) For stort slid eller slør.		X	
1.1.2. Pedalens/håndtagets tilstand og betjeningsanordningens vandring	Visuel inspektion af komponenterne under aktivering af bremseapparatet.  <i>Bemærk: Køretøjer med servoforstærket bremseapparat bør undersøges med motoren slukket.</i>	a) For stor eller for lille uudnyttet vandring.		X	
		b) Betjeningsanordningen returnerer ikke korrekt.  Hvis funktionsdueligheden påvirkes.	X		X
		c) Skridsikker belægning på bremsepedal mangler, sidder løst eller er slidt glat.		X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
1.1.3. Vakuumpumpe eller kompressor og beholdere	Visuel inspektion af komponenterne under normalt arbejdstryk. Kontrollér, hvor lang tid det tager vakuummet eller lufttrykket at nå et sikkert arbejdstryk, og kontrollér funktionen af alarmanordningen, flervejssikkerhedsventilen og overtryksventilen.	a) Utilstrækkeligt lufttryk/vakuum til at aktivere bremsen mindst fire gange, efter at alarmanordningen har givet signal (eller trykmåleren er uden for det sikre område). Mindst to gange, efter at alarmanordningen har givet signal (eller trykmåleren er uden for det sikre område).		X	X
		b) For lang tid til opnåelse af sikkert arbejdstryk i forhold til kravene <sup>1</sup> .		X	
		c) Flervejssikkerhedsventil eller overtryksventil virker ikke.		X	
		d) Lækager, der bevirker et mærkbart trykfald, eller hørlig luftudsivning.		X	
		e) Ydre beskadigelse, som kan forventes at påvirke bremseapparatets funktion. Nødbremsevirkning ikke opfyldt.		X	X
1.1.4. Trykmåler eller -indikator med alarmanordning ved for lavt tryk	Funktionel kontrol.	Trykmåler eller -indikator virker ikke korrekt eller er defekt. Lavt tryk angives ikke.	X	X	
1.1.5. Håndaktiveret bremseventil	Visuel inspektion af komponenterne under aktivering af bremseapparatet.	a) Betjeningsanordning revnet, beskadiget eller for slidt.		X	
		b) Betjeningsanordning utilstrækkeligt fastgjort på ventil eller ventil utilstrækkeligt fastgjort.		X	
		c) Løse tilslutninger eller utætheder i systemet.		X	
		d) Utilfredsstillende funktion.		X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
1.1.6. Parkeringsbremseudløser, betjeningsarm, parkeringsbremsetandkrans, elektronisk parkeringsbremser	Visuel inspektion af komponenterne under aktivering af bremseapparatet.	a) Tandkransen spærrer ikke tilstrækkeligt.		X	
		b) Slid på betjeningsarmens aksel eller spærreanordningen. For stort slid.	X	X	
		c) For stor vandring i betjeningsarmen som tegn på forkert justering.		X	
		d) Udløser mangler, er beskadiget eller virker ikke.		X	
		e) Virker ikke korrekt, alarmanordning giver signal om defekt.		X	
1.1.7. Ventiler (bremseventiler, styreventiler, regulatorer mv.)	Visuel inspektion af komponenterne under aktivering af bremseapparatet.	a) Ventil beskadiget eller for stor luftudsivning. Hvis funktionsdueligheden påvirkes.		X	X
		b) For stort olieforbrug i kompressoren.	X		
		c) Ventil utilstrækkeligt fastgjort eller ukorrekt monteret.		X	
		d) Udsivning af bremsevæske. Hvis funktionsdueligheden påvirkes.		X	X
1.1.8. Koblinger til bremsesystem-kobling mellem det trækkende køretøj og påhængskøretøjet.	Afbryd og genetablér bremsesystem-kobling mellem det trækkende køretøj og påhængskøretøjet.	a) Tap eller selvlukkende ventil defekt. Hvis funktionsdueligheden påvirkes.	X	X	
		b) Tap eller ventil utilstrækkeligt fastgjort eller ukorrekt monteret. Hvis funktionsdueligheden påvirkes.	X	X	
		c) For store utætheder. Hvis funktionsdueligheden påvirkes.		X	X

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
		d) Virker ikke korrekt. Bremsseaktivering påvirkes.		X	X
1.1.9. Ekstra trykluftbeholder	Visuel inspektion.	a) Beholder lettere beskadiget eller svagt tæret. Beholder svært beskadiget, tæret eller utæt.	X	X	
		b) Aftapningsanordning påvirkes. Aftapningsanordning virker ikke.	X	X	
		c) Beholder utilstrækkeligt fastgjort eller ukorrekt monteret.		X	
1.1.10. Servobremseaggregat, hovedcylinder (hydrauliske systemer)	Visuel inspektion af komponenterne under aktivering af bremseapparatet, hvis muligt.	a) Servoforstærker defekt eller virker ikke. Hvis den er ude af funktion.		X	X
		b) Hovedcylinder defekt, men bremses kan stadig aktiveres Hovedcylinder defekt eller utæt.		X	X
		c) Hovedcylinder utilstrækkeligt fastgjort, men bremses kan stadig aktiveres Hovedcylinder utilstrækkeligt fastgjort.		X	X
		d) For lavt bremsevæskniveau, under MIN-mærket. For lavt bremsevæskniveau, betydeligt under MIN-mærket. Ingen bremsevæske synlig.	X	X	X
		e) Dæksel på hovedcylinder mangler.	X		
		f) Kontrollampe for bremsevæske lyser eller er defekt.	X		
		g) Advarselsanordning for bremsevæskniveau virker ikke korrekt.	X		



Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
1.1.11. Faste bremsrerør	Visuel inspektion af komponenterne under aktivering af bremseapparatet, hvis muligt.	a) Overhængende fare for svigt eller brud.			X
		b) Utætheder i rør eller tilslutninger (trykluftsbremssystemer). Utætheder i rør eller tilslutninger (hydrauliske bremssystemer)		X	X
		c) Rør beskadigede eller stærkt tærede. Bremsers funktion påvirkes i form af blokering eller overhængende risiko for udsivning.		X	X
		d) Rør forkert monteret. Risiko for beskadigelse.	X	X	
1.1.12. Bremseslanger	Visuel inspektion af komponenterne under aktivering af bremseapparatet, hvis muligt.	a) Overhængende fare for svigt eller brud.			X
		b) Slanger beskadigede, slidte, snoede eller for korte. Slanger beskadigede eller slidte.	X	X	
		c) Utætheder i slanger eller tilslutninger (trykluftsbremssystemer). Utætheder i slanger eller tilslutninger (hydrauliske bremssystemer).		X	X
		d) Slanger spiles ud under tryk. Indvendig fletforstærkning beskadiget.		X	X
		e) Slanger porøse.		X	
1.1.13. Bremsebakker og -klodser	Visuel inspektion.	a) Bakke eller klods for slidt (minimumsmærke nået). Bakke eller klods for slidt (minimumsmærke ikke synligt).		X	X

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
		b) Bakke eller klods tilsmudset (olie, fedt osv.). Bremsevirkning påvirkes.		X	X
		c) Bakke eller klods mangler eller er forkert monteret.			X
1.1.14. Bremsetromler, bremseskiver	Visuel inspektion.	a) Tromle eller skive slidt. Tromle eller skive stærkt slidt eller ridset, revnet, utilstrækkeligt fastgjort eller har brud.		X	X
		b) Tromle eller skive tilsmudset (olie, fedt osv.). Bremsevirkning påvirkes		X	X
		c) Tromle eller skive mangler.			X
		d) Ankerplade utilstrækkeligt fastgjort.		X	
1.1.15. Bremskabler, stænger, arme, forbindelsesled	Visuel inspektion af komponenterne under aktivering af bremseapparatet, hvis muligt.	a) Kabel beskadiget eller har knuder. Bremsevirkning påvirkes.		X	X
		b) Komponent stærkt slidt eller tæret. Bremsevirkning påvirkes.		X	X
		c) Løst kabel, stang eller forbindelsesled.		X	
		d) Kabelstyr defekt.		X	
		e) Bremsesystemets frie bevægelse begrænset.		X	
		f) Unormal bevægelse af arme/forbindelsesled som tegn på forkert justering eller stærkt slid.		X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
1.1.16. Bremseslakter (herunder fjederbremses og hydrauliske cylindre)	Visuel inspektion af komponenterne under aktivering af bremseapparatet, hvis muligt.	a) Slakter revnet eller beskadiget. Bremsevirkning påvirkes.		X	X
		b) Slakter utæt. Bremsevirkning påvirkes.		X	X
		c) Slakter utilstrækkeligt fastgjort eller ukorrekt monteret. Bremsevirkning påvirkes.		X	X
		d) Slakter stærkt tæret. Kan forventes at revne.		X	X
		e) For lille eller for stor vandring i arbejdstempel eller membran. Bremsevirkning påvirkes (manglende frigang).		X	X
		f) Støvhætte beskadiget. Støvhætte mangler eller er stærkt beskadiget.	X	X	
1.1.17. Automatisk ventil for lastafhængig bremsekraftregulering	Visuel inspektion af komponenterne under aktivering af bremseapparatet, hvis muligt.	a) Forbindelse defekt.		X	
		b) Forbindelse forkert justeret.		X	
		c) Ventil har sat sig fast eller virker ikke (ABS virker). Ventil har sat sig fast eller virker ikke.		X	X
		d) Ventil mangler (hvis påkrævet).			X
		e) Dataplade mangler.	X		

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
		f) Data ulæselige eller ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .	X		
1.1.18. Justeringsanordninger og indikatorer	Visuel inspektion.	a) Justeringsanordning beskadiget, har sat sig fast eller bevæger sig unormalt, har stærkt slid eller er forkert justeret.		X	
		b) Justeringsanordning defekt.		X	
		c) Monteret eller udskiftet forkert.		X	
1.1.19. Retarder-system (hvis monteret eller påbudt)	Visuel inspektion.	a) Løs forbindelse eller montering. Hvis funktionsdueligheden påvirkes.	X	X	
		b) Systemet er tydeligvis defekt eller mangler.		X	
1.1.20. Automatisk aktivering af anhængerbremsen	Afbryd bremsekobling mellem det trækkende køretøj og påhængskøretøjet.	Påhængskøretøjets bremse virker ikke automatisk, når koblingen er afbrudt.			X
1.1.21. Samlede bremseapparat	Visuel inspektion.	a) Andet bremseudstyr (f.eks. frostvæskpumpe, lufttørrer osv.) beskadiget udvendigt eller stærkt tæret på en måde, som påvirker bremseapparatet negativt. Bremsevirkning påvirkes.		X	X
		b) Udsivning af luft eller frostvæske. Systemets funktionsduelighed påvirkes.	X	X	
		c) Enhver komponent, der er utilstrækkeligt fastgjort eller ukorrekt monteret.		X	
		d) Uforsvarlig ændring af en given komponent <sup>3</sup> . Bremsevirkning påvirkes.		X	X

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
1.1.22. Prøvetilslutninger (hvis monteret eller påbudt)	Visuel inspektion.	a) Mangler.		X	
		b) Beskadigede. Ubrugelige eller utætte.	X	X	
1.1.23. Påløbsbremse	Visuel inspektion og aktivering.	Utilstrækkelig effektivitet.		X	

## 1.2. Driftsbremse — præstationer og virkning

1.2.1. Præstationer	Bremsene aktiveres gradvist op til maksimal bremsekraft under afprøvnings på et bremsefelt, eller såfremt dette ikke er muligt under en testkørsel på vej.	a) Utilstrækkelig bremsevirkning på et eller flere hjul. Ingen bremsevirkning på et eller flere hjul.		X	X
		b) Bremsevirkning på et hjul er mindre end 70 % af den højeste registrerede bremsevirkning på et andet hjul på samme aksel. Ved bremseprøve på vej afviger køretøjet stærkt fra sin kurs under opbremsningen. Bremsevirkning på et hjul er mindre end 50 % af den højeste registrerede bremsevirkning på det andet hjul på samme aksel for styrende akslers vedkommende.		X	X
		c) Bremsevirkning ikke gradvis (hug).		X	
		d) Funktionstid unormalt lang på et givet hjul.		X	
		e) Kraftige udsving i bremsevirkningen under hver hele hjulomdrejning.		X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
1.2.2. Bremsedevirkning	<p>Prøvning på et bremsefelt, eller såfremt et sådant ikke kan anvendes af tekniske årsager under en prøvekørsel på vej ved anvendelse af en registrerende decelerationsmåler at fastlægge bremsekoeficienten i forhold til den højeste tilladte masse eller, når det drejer sig om sættevogne, til summen af det tilladte akseltryk.</p> <p>Køretøjer eller et påhængskøretøj med en tilladt totalvægt på over 3,5 ton skal afprøves i henhold til ISO-standard 21069 eller tilsvarende metoder.</p> <p>Testkørsler på vej bør udføres under tørre vejrforhold på en flad, lige strækning.</p>	<p>Følgende minimumsbremsevirkninger opnås ikke <sup>(1)</sup>:</p> <p>1. Køretøjer, der er registreret første gang efter 1.1.2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Klasse M<sub>1</sub>: 58 %</li> <li>— Klasse M<sub>2</sub> og M<sub>3</sub>: 50 %</li> <li>— Klasse N<sub>1</sub>: 50 %</li> <li>— Klasse N<sub>2</sub> og N<sub>3</sub>: 50 %</li> <li>— Klasse O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> og O<sub>4</sub>: <ul style="list-style-type: none"> <li>— for sættevogne: 45 % <sup>(2)</sup></li> <li>— for påhængskøretøjer med trækstang: 50 %</li> </ul> </li> </ul>		X	
		<p>2. Køretøjer, der er registreret første gang før 1.1.2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Klasse M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> og M<sub>3</sub>: 50 % <sup>(3)</sup></li> <li>— Klasse N<sub>1</sub>: 45 %</li> <li>— Klasse N<sub>2</sub> og N<sub>3</sub>: 43 % <sup>(4)</sup></li> <li>— Klasse O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> og O<sub>4</sub>: 40 % <sup>(5)</sup></li> </ul>		X	
		<p>3. Andre klasser</p> <p>Klasse L (begge bremsesystemer):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Klasse L1e: 42 %</li> <li>— Klasse L2e, L6e: 40 %</li> <li>— Klasse L3e: 50 %</li> <li>— Klasse L4e: 46 %</li> <li>— Klasse L5e og L7e: 44 %</li> </ul> <p>Klasse L (baghjulsbremse):</p> <p>alle klasseer: 25 % af køretøjets samlede masse</p> <p>Mindre end 50 % af de ovennævnte værdier er opnået.</p>		X	X

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
1.3. Nødbremse — præstationer og virkning (hvis der anvendes separate systemer)					
1.3.1. Præstationer	Anvend den metode, der er beskrevet under punkt 1.2.1., hvis nødbremsesystemet er et separat system i forhold til driftsbremsesystemet.	a) Utilstrækkelig bremsevirkning på et eller flere hjul. Ingen bremsevirkning på et eller flere hjul.		X	X
		b) Bremsevirkning på et hjul er mindre end 70 % af den højeste registrerede bremsevirkning på et andet hjul på samme aksel. Ved bremseprøve på vej afviger køretøjet stærkt fra sin kurs under opbremsningen. Bremsevirkning på et hjul er mindre end 50 % af den højeste registrerede bremsevirkning på det andet hjul på samme aksel, for styrende akslers vedkommende.		X	X
		c) Bremsevirkning ikke gradvis (hug).		X	
1.3.2. Bremsevirkning	Anvend den metode, der er beskrevet under punkt 1.2.2., hvis nødbremsesystemet er et separat system i forhold til driftsbremsesystemet.	Bremsekraft under 50 % (6) af driftsbremsens virkning som fastlagt i punkt 1.2.2 i forhold til den tilladte totalvægt. Mindre end 50 % af de ovennævnte bremsevirkningsværdier er opnået.		X	X
1.4. Parkeringsbremse — præstationer og virkning					
1.4.1. Præstationer	Aktiver bremsen under afprøvning på et bremsefelt.	Bremsen virker ikke på den ene side, eller ved bremseprøve på vej afviger køretøjet stærkt fra sin kurs under opbremsningen. Mindre end 50 % af de i punkt 1.4.2. nævnte bremsevirkningsværdier er opnået i forhold til køretøjets masse under prøvning.		X	X

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
1.4.2. Bremservirkning	Prøvning på et bremsefelt. Hvis dette ikke er muligt, så afprøvning på vej, enten ved anvendelse af en indikerende eller registrerende decelerationsmåler, eller når køretøjet befinder sig på en bakke med en kendt hældning.	Bremsekoefficienten er ikke, for alle køretøjer, mindst 16 % i forhold til den tilladte totalvægt; eller for motorkøretøjer mindst 12 % i forhold til køretøjets tilladte vogntogsvægt, idet den højeste værdi lægges til grund. Mindre end 50 % af de ovennævnte bremssevirkningsværdier er opnået.		X	X
1.5. Retarders ydeevne	Visuel inspektion, og afprøv om muligt, om systemet virker.	a) Bremservirkning ikke gradvis (gælder ikke motorbremse).		X	
		b) Systemet virker ikke.		X	
1.6. Blokeringsfri bremses (ABS)	Visuel inspektion og besigtigelse af advarselsanordningen og/eller anvendelse af køretøjets elektroniske grænseflade.	a) Advarselsanordning virker ikke korrekt.		X	
		b) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		c) Hjulhastighedssensorer mangler eller er beskadigede.		X	
		d) Ledningsnet beskadiget.		X	
		e) Andre komponenter mangler eller er beskadigede.		X	
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade.		X	



Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
1.7. Elektronisk bremsesystem (EBS)	Visuel inspektion og besigtigelse af advarselsanordningen og/eller anvendelse af køretøjets elektroniske grænseflade.	a) Advarselsanordning virker ikke korrekt.		X	
		b) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		c) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade.		X	
1.8. Bremsevæske	Visuel inspektion.	Bremsevæsken forurenet eller med bundfald. Overhængende fare for svigt.		X	X
2. STYREAPPARAT					
2.1. Mekanisk tilstand					
2.1.1. Styreapparatets tilstand	Drej rattet fra yderstilling til yderstilling, når køretøjet står over en grav eller på en lift med hjulene fri fra jorden eller på drejplader. Visuel inspektion af aktiveringen af styreapparatet.	a) Modstand ved ratdrejning.		X	
		b) Styreaksel snoet eller splines slidte. Funktionsduelighed påvirkes.		X	X
		c) Styreaksel stærkt slidt. Funktionsduelighed påvirkes.		X	X
		d) For stor vandring i styreaksel. Funktionsduelighed påvirkes.		X	X
		e) Udsivning. Dråbedannelse.	X	X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
2.1.2. Fastgørelse af styrehus	Drej rattet/styret med uret og mod uret, eller anvend en specialtilpasset ratslørs-måler, når køretøjet står over en grav eller på en lift med vægten hvilende på hjulene. Visuel inspektion af fastgørelsen af styrehuset til chassiset.	a) Styrehus ikke korrekt fastgjort. Monteringsdele sidder løst i farlig grad eller synlige slidspor mod chassis og karrosseri.		X	X
		b) Udvidede fastgørelshuller i chassis. Monteringsdele påvirkes i alvorlig grad.		X	X
		c) Fastgørelsesbolte mangler eller har brud. Monteringsdele påvirkes i alvorlig grad.		X	X
		d) Styrehus har brud. Husets stabilitet eller fastgørelse påvirkes.		X	X
2.1.3. Styreapparatets deles tilstand	Bevæg rattet med uret og mod uret, eller anvend en specialtilpasset ratslørs-måler, når køretøjet står over en grav eller på en lift med vægten hvilende på hjulene. Visuel inspektion af styredele for slid, brud og sikkerhed.	a) Relativ bevægelse mellem dele, som bør udbedres. For stor vandring eller sandsynlighed for at ville løsnes.		X	X
		b) For stort slid ved samlinger. Meget alvorlig risiko for at ville løsnes.		X	X
		c) Brud på eller deformation af en given del. Funktionsduelighed påvirkes.		X	X
		d) Låseanordninger mangler.		X	
		e) Skævhed i dele (f.eks. forbindelsesstang eller styrestang).		X	
		f) Uforsvarlig ændring <sup>3</sup> . Funktionsduelighed påvirkes.		X	X

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
		g) Støvhætte beskadiget eller forringet. Støvhætte mangler eller er i alvorligt forringet tilstand.	X	X	
2.1.4. Aktivering af styreapparatets dele	Bevæg rattet med uret og mod uret, eller anvend en specialtilpasset ratslørsmål, når køretøjet står over en grav eller på en lift med vægten hvilende på hjulene. Visuel inspektion af styredele for slid, brud og sikkerhed.	a) Bevægende styredele rammer en fastmonteret del af chassiset.		X	
		b) Styrestop fungerer ikke eller mangler.		X	
2.1.5. Servostyring	Undersøg styreapparatet for udsivning, og kontrollér væskestanden i hydrauliskvæskebeholderen (hvis synlig). Kontrollér, at servostyringssystemet virker med hjulene på jorden og motoren kørende.	a) Væskeudsivning eller funktionsduelighed påvirkes.		X	
		b) Utilstrækkelig mængde væske (under MIN-mærket). Utilstrækkelig beholder.	X	X	
		c) Anordning virker ikke. Styreevne påvirkes.		X	X
		d) Anordning har brud eller er utilstrækkeligt fastgjort. Styreevne påvirkes.		X	X
		e) Skævhed i eller tilsmudsning af komponenter. Styreevne påvirkes.		X	X
		f) Uforsvarlig ændring <sup>3</sup> . Styreevne påvirkes.		X	X

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
		g) Kabler/slanger beskadigede eller stærkt tærede. Styreevne påvirkes.		X	X
2.2. Rat, ratsøjle og styr					
2.2.1. Rattets/styrets tilstand	Skub og træk i rattet i lige linje med ratsøjlen, og skub rattet/styret i forskellige retninger i rette vinkler i forhold til ratsøjlen/gaflerne, når køretøjet står over en grav eller på en lift med vægten hvilende på hjulene. Visuel inspektion af slør og forbindelsesslangers eller kardanleds tilstand.	a) Relativ bevægelse mellem rat og ratsøjle som tegn på løshed. Meget alvorlig risiko for at ville løsnes.		X	X
		b) Fastholdelsesanordning på ratnav mangler. Meget alvorlig risiko for at ville løsnes.		X	X
		c) Brud på eller løshed i ratnav, ratkrans eller rateger. Meget alvorlig risiko for at ville løsnes.		X	X
2.2.2. Ratsøjle/kardanled og styretøjsdæmpere	Skub og træk i rattet i lige linje med ratsøjlen, og skub rattet/styret i forskellige retninger i rette vinkler i forhold til ratsøjlen/gaflerne, når køretøjet står over en grav eller på en lift med vægten hvilende på hjulene. Visuel inspektion af slør og forbindelsesslangers eller kardanleds tilstand.	a) For stor vandring op eller ned i midten af rattet.		X	
		b) For stor vandring i toppen af ratsøjlen radiært fra ratsøjles akse.		X	
		c) Forbindelsesslanger i forringet tilstand.		X	
		d) Fastgørelse defekt. Meget alvorlig risiko for at ville løsnes.		X	X
		e) Uforsvarlig ændring <sup>3</sup>			X

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
2.3. Slør i styreapparat	Drej let på rattet med uret og mod uret så langt som muligt uden at bevæge hjulene, når køretøjet står over en grav eller på en lift med vægten hvilende på hjulene, om muligt med motoren kørende (for køretøjer med servostyring) og hjulene pegende lige frem. Visuel inspektion af frigang.	For kraftig frigang i rattet (f.eks. bevægelse af et punkt på ratkransen med mere end en femtedel af rattets diameter eller manglende overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> . Styreevnens sikkerhed påvirkes.		X	X
2.4. Sporing af hjul (X) <sup>2</sup>	Kontrollér sporingen af de styrende hjul med egnet udstyr.	Sporing ikke i overensstemmelse med køretøjsfabrikantens data eller krav <sup>1</sup> . Ligeudkørsel påvirkes; retningsstabilitet påvirkes.	X	X	
2.5. Drejeled på påhængskøretøjs styrende aksel	Visuel inspektion eller anvendelse af specialtilpasset ratslørmåler.	a) Komponent lettere beskadiget. Komponent svært beskadiget eller revnet.		X	X
		b) For stort slid. Ligeudkørsel påvirkes; retningsstabilitet påvirkes.		X	X
		c) Fastgørelse defekt. Fastgørelse påvirkes i alvorlig grad.		X	X
2.6. Elektronisk servostyring (EPS)	Visuel inspektion og kontrol af overensstemmelse mellem rattets vinkel og hjulenes vinkel, når motoren startes og slukkes, og/eller anvendelse af køretøjets elektroniske grænseflade.	a) Fejlindikatorlampen for elektronisk servostyring giver signal om en given fejl i systemet.		X	
		b) Uoverensstemmelse mellem rattets vinkel og hjulenes vinkel. Styreevne påvirkes.		X	X

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
		c) Servoforstærkning virker ikke.		X	
		d) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade.		X	
3. UDSYN					
3.1. Synsfelt	Visuel inspektion fra førersædet.	Hindring inden for førerens synsfelt, som i væsentlig grad påvirker dennes udsyn foran eller til siderne (uden for området, der rengøres af forrudeviskere).  Udsynet hæmmes inden for området, der rengøres af forrudeviskere, eller udvendige spejle er ikke synlige.	X	X	
3.2. Rudernes tilstand	Visuel inspektion.	a) Revnet eller misfarvet rude eller gennemsigtigt panel (hvis tilladt) (uden for området, der rengøres af forrudeviskere).  Udsynet hæmmes inden for området, der rengøres af forrudeviskere, eller udvendige spejle er ikke synlige.	X	X	
		b) Rude eller gennemsigtigt panel (herunder reflekterende eller farvet folie), som ikke opfylder specifikationerne i kravene <sup>1</sup> (uden for området, der rengøres af forrudeviskere).  Udsynet hæmmes inden for området, der rengøres af forrudeviskere, eller udvendige spejle ikke synlige.	X	X	
		c) Rude eller gennemsigtigt panel i uacceptabel stand.  Udsynet hæmmes i høj grad inden for området, der rengøres af forrudeviskere.		X	X
3.3. Førerspejle eller spejlanordninger	Visuel inspektion.	a) Spejl eller anordning mangler eller er ikke monteret i henhold til kravene <sup>1</sup> . (mindst to førerspejle står til rådighed).  Færre end to førerspejle står til rådighed.		X	
				X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
		b) Spejl eller anordning lettere beskadiget eller sidder løst.  Spejl eller anordning virker ikke, er svært beskadiget, sidder løst eller er utilstrækkeligt fastgjort.	X	X	
		c) Nødvendigt synsfelt ikke dækket.		X	
3.4. Forrudevaskere	Visuel inspektion og aktivering.	a) Viskere fungerer ikke eller mangler eller er ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .		X	
		b) Viskerblad defekt.  Viskerblad mangler eller er tydeligvis defekt.	X	X	
3.5. Forrudevaskere	Visuel inspektion og aktivering.	Vaskere virker ikke tilfredsstillende (manglende sprinklervæske, men pumpen virker; eller sprinklerdyser ikke korrekt indstillet).  Vaskere virker ikke.	X	X	
3.6. Afdugningsanlæg (X) <sup>2</sup>	Visuel inspektion og aktivering.	Anlæg virker ikke eller er tydeligvis defekt.	X		
4. LYGTER, LYSSIGNALER, REFLEKSANORDNINGER OG ELEKTRISK UDSTYR					
4.1. Forlygter					
4.1.1. Tilstand og virkemåde	Visuel inspektion og aktivering.	a) Lygte/lyskilde defekt eller mangler (ved flere lygter/lyskilder: for LED: op til 1/3 virker ikke). Ved enkelt lygte/lyskilde: for LED: udsyn påvirkes i alvorlig grad.	X	X	
		b) Lygte (parabol og glas) lidt defekt. Lygte (parabol og glas) svært defekte eller mangler.	X	X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
		c) Lygte ikke forsvarligt fastgjort.		X	
4.1.2. Indstilling	Undersøg hver forlygtes horisontale lysstråle ved nærlys ved hjælp af et lygteindstillingsapparat eller en skærm eller ved anvendelse af køretøjets elektroniske grænseflade.	a) Forlygtes lysstråle overholder ikke de fastsatte grænseværdier i kravene <sup>1</sup> .		X	
		b) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade.		X	
4.1.3. Afbrydere	Visuel inspektion og aktivering eller anvendelse af køretøjets elektroniske grænseflade.	a) Afbryder virker ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> (antal forlygter, der tænder samtidig). Forlygternes maksimalt tilladte lysstyrke overskrides.	X		
		b) Betjeningsanordnings funktion forringet.		X	
		c) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade.		X	
4.1.4. Opfyldelse af kravene <sup>1</sup>	Visuel inspektion og aktivering.	a) Lygte, farven af det udsendte lys, position, lysstyrke eller markering ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .		X	
		b) Produkter på glasset eller lyskilden, som tydeligvis mindsker lysstyrken eller ændrer farven af det udsendte lys.		X	
		c) Lyskilde og lygte passer ikke sammen.		X	
4.1.5. Indstillings-anordning (hvis påbudt)	Visuel inspektion og aktivering eller anvendelse af køretøjets elektroniske grænseflade.	a) Anordning virker ikke.		X	
		b) Manuel anordning kan ikke betjenes fra førersædet.		X	
		c) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade.		X	



Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
4.1.6. Forlygteviskere (hvis påbudt)	Visuel inspektion og aktivering, hvis muligt.	Anordning virker ikke. For gasudladningslamper.	X	X	
4.2. Positionslygter for og bag, sidemarkeringslys, endemarkeringslys og dagslyslamper					
4.2.1. Tilstand og virkemåde	Visuel inspektion og aktivering.	a) Lyskilde defekt.		X	
		b) Glas defekt.		X	
		c) Lygte ikke forsvarligt fastgjort. Meget alvorlig risiko for, at den falder af.	X	X	
4.2.2. Afbrydere	Visuel inspektion og aktivering.	a) Afbryder virker ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> . Baglygter samt sidemarkeringslys kan afbrydes, når forlygter er tændt.		X	X
		b) Betjeningsanordnings funktion forringet.		X	
4.2.3. Opfyldelse af kravene <sup>1</sup> .	Visuel inspektion og aktivering.	a) Lygte, farven af det udsendte lys, position, lysstyrke eller markering ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> . Rødt lys fremad eller hvidt lys bagud; stærkt reduceret lysstyrke.	X	X	
		b) Produkter på glasset eller lyskilden, som mindsker lysstyrken eller ændrer farven af det udsendte lys. Rødt lys fremad eller hvidt lys bagud; stærkt reduceret lysstyrke.	X	X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
4.3. Stoplygter					
4.3.1. Tilstand og virkemåde	Visuel inspektion og aktivering.	a) Lyskilde defekt (arrangementer med flere LED-lyskilder: op til 1/3 virker ikke). Ved en enkelt lyskilde: for LED: færre end 2/3 virker. Ingen lyskilde fungerer.	X	X	X
		b) Lettere defekt glas (ingen indvirkning på lys, der udsendes). Stærkt defekt glas (det udsendte lys påvirkes).	X	X	
		c) Lygte ikke forsvarligt fastgjort. Meget alvorlig risiko for, at den falder af.	X	X	
4.3.2. Afbrydere	Visuel inspektion og aktivering eller anvendelse af køretøjets elektroniske grænseflade.	a) Afbryder virker ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> . Forsinket tænding. Virker slet ikke.	X	X	X
		b) Betjeningsanordnings funktion forringet.		X	
		c) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade.		X	
		d) Katastrofebremselyset fungerer ikke eller fungerer ikke korrekt.		X	
4.3.3. Opfyldelse af kravene <sup>1</sup> .	Visuel inspektion og aktivering.	Lygte, farven af det udsendte lys, position, lysstyrke eller markering ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> . Hvidt lys bagud; stærkt reduceret lysstyrke.	X	X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
4.4. Retningsviserblinklygter og havariblink					
4.4.1. Tilstand og virkemåde	Visuel inspektion og aktivering.	a) Lyskilde defekt (arrangementer med flere LED-lyskilder: op til 1/3 virker ikke). Ved en enkelt lyskilde: for LED: færre end 2/3 virker.	X	X	
		b) Lettere defekt glas (det udsendte lys påvirkes ikke). Stærkt defekt glas (det udsendte lys påvirkes).	X	X	
		c) Lygte ikke forsvarligt fastgjort. Meget alvorlig risiko for, at den falder af.	X	X	
4.4.2. Afbrydere	Visuel inspektion og aktivering.	Afbryder virker ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> . Virker ikke.	X	X	
4.4.3. Opfyldelse af kravene <sup>1</sup>	Visuel inspektion og aktivering.	Lygte, farven af det udsendte lys, position, lysstyrke eller markering ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .		X	
4.4.4. Blinkfrekvens	Visuel inspektion og aktivering.	Blinkfrekvens ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> (frekvensen afviger mere end 25 %).	X		
4.5. Tågelygter for og bag					
4.5.1. Tilstand og virkemåde	Visuel inspektion og aktivering.	a) Lyskilde defekt (ved flere LED-lyskilder: op til 1/3 virker ikke). Ved en enkelt lyskilde: for LED: færre end 2/3 virker.	X	X	
		b) Lettere defekt glas (det udsendte lys påvirkes ikke). Stærkt defekt glas (det udsendte lys påvirkes).	X	X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
		c) Lygte ikke forsvarligt fastgjort. Meget alvorlig risiko for, at den falder af eller blænder modkørende trafik.	X	X	
4.5.2 Indstilling (X) <sup>2</sup>	Ved aktivering og brug af lygteindstillingsapparat.	Tågeforlygtes horisontale indstilling forkert, når lysstrålen har en afskæringslinje (afskæringslinje for lav). Afskæringslinje højere end for nærlysgyter.	X	X	
4.5.3. Afbrydere	Visuel inspektion og aktivering.	Afbryder virker ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> . Virker ikke.	X	X	
4.5.4. Opfyldelse af kravene <sup>1</sup>	Visuel inspektion og aktivering.	a) Lygte, farven af det udsendte lys, position, lysstyrke eller markering ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .		X	
		b) System virker ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .		X	
4.6. Baklygter					
4.6.1. Tilstand og virkemåde	Visuel inspektion og aktivering.	a) Lyskilde defekt.	X		
		b) Glas defekt.	X		
		c) Lygte ikke forsvarligt fastgjort. Meget alvorlig risiko for, at den falder af.	X	X	
4.6.2. Opfyldelse af kravene <sup>1</sup>	Visuel inspektion og aktivering.	a) Lygte, farven af det udsendte lys, position, lysstyrke eller markering ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .		X	
		b) System virker ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .		X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
4.6.3. Afbrydere	Visuel inspektion og aktivering.	Afbryder virker ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> . Baklygte kan tændes, uden at køretøjet er sat i bakgear.	X	X	
4.7. Bagnummerpladelygte					
4.7.1. Tilstand og virkemåde	Visuel inspektion og aktivering.	a) Lygte kaster lys direkte bagud eller afgiver hvidt lys bagud.	X		
		b) Lyskilde defekt. (Arrangementer med flere lyskilder). Lyskilde defekt. (Arrangementer med en enkelt lyskilde).	X	X	
		c) Lygte ikke forsvarligt fastgjort. Meget alvorlig risiko for, at den falder af.	X	X	
4.7.2. Opfyldelse af kravene <sup>1</sup>	Visuel inspektion og aktivering.	System virker ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .	X		
4.8. Refleksanordninger, (retroreflekterende) synlighedsmærkninger og markeringsplader bag					
4.8.1. Tilstand	Visuel inspektion.	a) Reflekterende udstyr defekt eller beskadiget. Refleksvirkningen påvirkes.	X	X	
		b) Refleks ikke forsvarligt fastgjort. Kan forventes at falde af.	X	X	
4.8.2. Opfyldelse af kravene <sup>1</sup>	Visuel inspektion.	Anordning, reflekteret farve eller position ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> . Manglende eller reflekterende rød farve fremad eller hvid farve bagud.	X	X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
4.9. Påkrævede signallamper for belysningsudstyr					
4.9.1. Tilstand og virkemåde	Visuel inspektion og aktivering.	Virker ikke. Virker ikke for fjernlyslygte eller tågebaglygte.	X	X	
4.9.2. Opfyldelse af kravene <sup>1</sup>	Visuel inspektion og aktivering.	Ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .	X		
4.10. Elektriske forbindelser mellem det trækkende køretøj og påhængskøretøj eller sættevogn	Visuel inspektion. Undersøg om muligt forbindelsens elektriske gennemgang.	a) Faste dele ikke forsvarligt fastgjort. Løs stikkontakt.	X	X	
		b) Beskadiget eller forringet isolering. Kan forventes at forårsage en kortslutning.	X	X	
		c) Påhængskøretøjs eller trækkende køretøjs elektriske forbindelser virker ikke korrekt. Påhængskøretøjets stoplys virker slet ikke.		X	X
4.11. Ledningsnet	Visuel inspektion, når køretøjet står over en grav eller på en lift, herunder også inde i motorrumme (hvis relevant).	a) Ledningsnet utilstrækkeligt eller uforsvarligt fastgjort. Fastgørelsesdele sidder løst, berører skarpe kanter, konnektorer kan forventes at blive afbrudt. Ledningsnet kan forventes at berøre varme dele, roterende dele eller stel, konnektorer kan forventes at blive afbrudt (relevante dele til bremses og styreapparat).	X	X	X
		b) Ledningsnet i lettere forringet tilstand. Ledningsnet i stærkt forringet tilstand. Ledningsnet i ekstremt forringet tilstand (relevante dele til bremses og styreapparat).	X	X	X

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
		c) Beskadiget eller forringet isolering. Kan forventes at forårsage en kortslutning. Overhængende risiko for brand og gnistdannelse.	X	X	X
4.12. Ikkeobligatoriske lygter og refleksanordninger (X) <sup>2</sup>	Visuel inspektion og aktivering.	a) En lygte/refleksanordning monteret i strid med kravene <sup>1</sup> . Udsender/reflekterer rødt lys fremad eller hvidt lys bagud.	X	X	
		b) Lygtefunktion ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> . Antallet af forlygter, som virker samtidig, gør, at den tilladte lysstyrke overskrides; udsender rødt lys fremad eller hvidt lys bagud.	X	X	
		c) Lygte/refleksanordning ikke forsvarligt fastgjort. Meget alvorlig risiko for, at den falder af.	X	X	
4.13. Batteri(er)	Visuel inspektion.	a) Utilstrækkeligt fastgjort. Ikke korrekt fastgjort. Kan forventes at forårsage en kortslutning.	X	X	
		b) Udsivning. Udslip af farlige stoffer.	X	X	
		c) Afbryder defekt (hvis påbudt).		X	
		d) Sikringer defekte (hvis påbudt).		X	
		e) Utilstrækkelig ventilation (hvis påbudt).		X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler			
			Mindre	Væsentlige	Farlige	
5. AKSLER, HJUL, DÆK OG AFFJEDRING						
5.1. Aksler						
5.1.1. Aksler	Visuel inspektion, når køretøjet står over en grav eller på en lift. Hjulsørsmåler kan anvendes og anbefales for køretøjer med en maksimal totalvægt på over 3,5 ton.	a) Brud på eller krum aksel.			X	
		b) Utilstrækkelig fastgørelse til køretøjet. Stabiliteten forringes; funktionsduelighed påvirkes. For stor bevægelse i forhold til anordningerne.		X		X
		c) Uforsvarlig ændring <sup>3</sup> . Stabiliteten påvirkes, funktionsduelighed påvirkes, utilstrækkelig afstand til andre køretøjsdele eller kørebanen.		X		X
5.1.2. Stubakslar	Visuel inspektion, når køretøjet står over en grav eller på en lift. Hjulsørsmåler kan anvendes og anbefales for køretøjer med en maksimal totalvægt på over 3,5 ton. Påvirk hvert hjul med en lodret eller vandret kraft og bemærk, hvor stor bevægelsen mellem akselstang og stubaksel er.	a) Brud på stubaksel.			X	
		b) For stort slid på drejetap og/eller bøsninger. Kan forventes at ville løsnes; retningsstabilitet påvirkes.		X		X
		c) For stor bevægelse mellem stubaksel og akselstang. Kan forventes at ville løsnes; retningsstabilitet påvirkes.		X		X
		d) Stubakseltap sidder løst på akslen. Kan forventes at ville løsnes; retningsstabilitet påvirkes.		X		X
5.1.3. Hjulveje	Visuel inspektion, når køretøjet står over en grav eller på en lift. Hjulsørsmåler kan anvendes og anbefales for køretøjer med en maksimal totalvægt på over 3,5 ton. Vug hjulet eller påvirk hvert hjul med en vandret kraft og bemærk, hvor meget hjulet løftes i forhold til stubakslen.	a) For stort slør i et hulleje. Retningsstabilitet påvirkes; fare for sammenbrud.		X		X
		b) Hulleje for stramt eller blokeret. Fare for overophedning; fare for sammenbrud.		X		X



Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
5.2. Hjul og dæk					
5.2.1. Hjulnav	Visuel inspektion.	a) Hjulmøtrikker eller -bolte mangler eller sidder løst. Fastgørelsesdel mangler eller er løs i en sådan grad, at trafiksikkerheden påvirkes i meget alvorlig grad.		X	X
		b) Nav slidt eller beskadiget. Nav slidt eller beskadiget på en sådan måde, at en forsvarlig fastgørelse af hjul er påvirket.		X	X
5.2.2. Hjul	Visuel inspektion af begge sider af hvert hjul, når køretøjet står over en grav eller på en lift.	a) Ethvert brud eller enhver svejsedefekt.			X
		b) Ringe til fastgørelse af dæk ikke korrekt monteret. Kan forventes at ville falde af.		X	X
		c) Hjul meget skævt eller slidt. En forsvarlig fastgørelse til navet påvirkes; en forsvarlig fastgørelse af dæk påvirkes.		X	X
		d) Hjulstørrelse, teknisk udformning, kompatibilitet eller hjultype ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> og påvirker trafiksikkerheden.		X	
5.2.3. Dæk	Visuel inspektion af hele dækket ved enten at rotere hjulet, når det er fri fra jorden, og køretøjet står over en grav eller på en lift, eller ved at rulle køretøjet baglæns og forlæns over en grav.	a) Dækstørrelse, belastningsevne, godkendelsesmærke eller hastighedsindeks ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> og påvirker trafiksikkerheden. Utilstrækkelig belastningsevne eller hastighedsindeks i forhold til den faktiske brug; dæk berører andre faste køretøjsdele, og påvirker derved trafiksikkerheden.		X	X
		b) Dæk på samme aksel eller på tvillingehjul har forskellig størrelse.		X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
		c) Dæk på samme aksel er af forskellig type (radialdæk/diagonaldæk).		X	
		d) Enhver alvorlig beskadigelse eller flænge i dæk. Tråd synlig eller beskadiget.		X	X
		e) Dækkets slidindikator bliver synlig. Dækmønsterdybde ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .		X	X
		f) Dæk gnider mod andre komponenter (fleksible afskærmningsanordninger). Dæk gnider mod andre komponenter (trafiksikkerheden påvirkes ikke)	X	X	
		g) Regummierede dæk ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> . Trådbeskyttelseslaget påvirkes.		X	X
		h) Anordning til kontrol af dæktryk virker ikke korrekt eller dækket er tydeligvis utilstrækkeligt oppumpet. Virker tydeligvis ikke.	X	X	
5.3. Affjedring					
5.3.1. Fjedre og stabilisator	Visuel inspektion, når køretøjet står over en grav eller på en lift. Hjulslørmåler kan anvendes og anbefales for køretøjer med en maksimal totalvægt på over 3,5 ton.	a) Utilstrækkelig fastgørelse af fjedre til chassis eller aksel. Relativ bevægelse er synlig; fastgørelsesdelene sidder løst i meget alvorlig grad.		X	X
		b) Fjederkomponent er beskadiget eller har brud. Hovedfjeder (bladfjeder) eller ekstra bladfjedre påvirkes i meget alvorlig grad.		X	X

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
		c) Fjeder mangler. Hovedfjeder (bladfjeder) eller ekstra bladfjedre påvirkes i meget alvorlig grad.		X	X
		d) Uforsvarlig ændring <sup>3</sup> . Utilstrækkelig afstand til køretøjets øvrige dele; fjedersystem virker ikke.		X	X
5.3.2. Støddæmpere	Visuel inspektion, når køretøjet står over en grav eller på en lift, eller ved hjælp af specialudstyr (hvis tilgængeligt).	a) Utilstrækkelig fastgørelse af støddæmpere til chassis eller aksel. Støddæmper sidder løst.	X	X	
		b) Beskadiget støddæmper med tegn på alvorlig utæthed eller defekt.		X	
5.3.2.1. Funktionalitetstest af dæmpning(X) <sup>2</sup>	Anvend specialudstyr og sammenlign forskelle mellem højre og venstre	a) Betydelig forskel mellem højre og venstre.		X	
		b) Oplyste minimumsværdier overholdes ikke.		X	
5.3.3. Torsionsrør, radiusarme, bærearmer og affjedringsarme	Visuel inspektion, når køretøjet står over en grav eller på en lift. Hjulslørmåler kan anvendes og anbefales for køretøjer med en maksimal totalvægt på over 3,5 ton.	a) Utilstrækkelig fastgørelse af komponent til chassis eller aksel. Kan forventes at ville løsnes; retningsstabilitet påvirkes.		X	X
		b) Komponent med beskadigelse eller kraftig tæring. Komponentens stabilitet påvirkes, eller komponenten har brud.		X	X
		c) Uforsvarlig ændring <sup>3</sup> . Utilstrækkelig afstand til køretøjets øvrige dele; system virker ikke.		X	X

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
5.3.4. Affjedningsled	Visuel inspektion, når køretøjet står over en grav eller på en lift. Hjulslørmåler kan anvendes og anbefales for køretøjer med en maksimal totalvægt på over 3,5 ton.	a) For stort slid i drejetap og/eller bøsninger eller i affjedningsled. Kan forventes at ville løsnes; retningsstabilitet påvirkes.		X	X
		b) Støvhætte er i alvorligt forringet tilstand. Støvhætte mangler eller har brud.	X	X	
5.3.5. Luftaffjedring	Visuel inspektion.	a) Anordning virker ikke.			X
		b) Komponent beskadiget, ændret eller forringet på en måde, som ville påvirke anordningens funktion negativt. Systemets funktionsduelighed påvirkes i alvorlig grad.		X	X
		c) Hørlig udsivning i anordning.		X	

## 6. CHASSIS OG DELE FASTGJORT TIL CHASSIS

### 6.1. Chassis eller ramme og dertil fastgjorte dele

6.1.1. Almindelig tilstand	Visuel inspektion, når køretøjet står over en grav eller på en lift.	a) Et mindre brud på eller deformation af en side eller travers. Et alvorligt brud på eller deformation af en side eller travers.		X	X
		b) Utilstrækkelig fastgørelse af forstærkningsplader eller befæstninger. Flertallet af befæstningerne løse; dele er ikke tilstrækkeligt solide.		X	X
		c) For kraftig tæring, som påvirker samlingernes styrke. Dele er ikke tilstrækkeligt solide.		X	X

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
6.1.2. Udstødningsrør og lyddæmpere	Visuel inspektion, når køretøjet står over en grav eller på en lift.	a) Utilstrækkeligt fastgjort eller utæt udstødnings-system.		X	
		b) Dampe trænger ind i førerkabine eller passagerkabine. Fare for ombordværende personer.		X	X
6.1.3. Brændstoftank og -rør (herunder brændstoftank til opvarmning og rør)	Visuel inspektion, når køretøjet står over en grav eller på en lift. Anvend apparat til lækagedetektering, når det drejer sig om LPG/CNG/LNG-systemer.	a) Utilstrækkeligt fastgjort tank eller rør, hvilket medfører særlig brandfare.			X
		b) Brændstoflækage eller tankdæksel mangler eller er defekt. Brandfare; For stort udslip af farlige stoffer.		X	X
		c) Slidte rør. Beskadigede rør.	X	X	
		d) Stophane (hvis påbudt) virker ikke korrekt.		X	
		e) Brandrisiko pga.: — brændstoflækage — brændstoftank eller udstødning ikke korrekt afskærmet — motorrummets tilstand.			X
		f) LPG/CNG/LNG-system eller brintsystem ikke i overensstemmelse med kravene, en del af systemet defekt <sup>1</sup> .			X
6.1.4. Kofangere, sidebeskyttelse og underkøringsværn	Visuel inspektion.	a) Løshed eller beskadigelse kan forventes at forårsage skade ved (let) kontakt. Dele kan forventes at falde af; funktionsduelighed påvirkes i høj grad.		X	X
		b) Anordning tydeligvis ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .		X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
6.1.5. Fastgørelsesanordning til reservehjul (hvis monteret)	Visuel inspektion.	a) Anordning ikke i korrekt stand.	X		
		b) Anordning har brud eller er utilstrækkeligt fastgjort.		X	
		c) Reservehjul ikke forsvarligt fastgjort. Meget alvorlig risiko for, at det falder af.		X	X
6.1.6. Mekanisk tilkobling og trækanordning	Visuel inspektion for slid og korrekt funktion med særlig vægt på monteret sikkerhedsudstyr og/eller brug af måleapparat.	a) Komponent beskadiget, defekt eller revnet (hvis den ikke er i brug). Komponent beskadiget, defekt eller revnet (hvis den er i brug).		X	X
		b) For kraftigt slid i komponent. Overskrider opslidningsgrænse.		X	X
		c) Fastgørelse defekt. Enhver løs fastgørelsesdel med meget alvorlig risiko for at falde af.		X	X
		d) Sikkerhedsudstyr mangler eller virker ikke korrekt.		X	
		e) Koblingsindikator virker ikke.		X	
		f) Skjuler nummerplade eller lygte (når anordningerne ikke er i brug). Nummerplade ulæselig (når anordningerne ikke er i brug).	X	X	
		g) Uforsvarlig ændring <sup>3</sup> (sekundære dele). Uforsvarlig ændring <sup>3</sup> (primære dele).		X	X
		h) Kobling for svag.		X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
6.1.7. Transmission	Visuel inspektion.	a) Løse eller manglende sikringsbolte. Løse eller manglende sikringsbolte i et sådant omfang, at det bringer trafiksikkerheden alvorligt i fare.		X	X
		b) For kraftigt slid i aksellejer. Meget alvorlig risiko for, at de løsnes eller revner.		X	X
		c) For kraftigt slid i kardanled eller drivkæder/-remme. Meget alvorlig risiko for, at de løsnes eller revner.		X	X
		d) Forbindesslanger i forringet tilstand. Meget alvorlig risiko for, at de løsnes eller revner.		X	X
		e) Beskadiget eller bøjet aksel.		X	
		f) Lejehus har brud eller er utilstrækkeligt fastgjort. Meget alvorlig risiko for, at det løsnes eller revner.		X	X
		g) Støvhætte er i alvorligt forringet tilstand. Støvhætte mangler eller har brud.	X	X	
		h) Ulovlig ændring af drivlinjen.		X	
6.1.8. Motorophæng	Visuel inspektion, ikke nødvendigvis over en grav eller på en lift.	Ophæng i forringet stand, tydeligvis beskadiget i alvorlig grad. Ophæng sidder løst eller har brud.		X	X
6.1.9. Motorydelse (X) <sup>2</sup>	Visuel inspektion og/eller anvendelse af den elektroniske grænseflade.	a) Betjeningsanordning ændret, hvilket påvirker sikkerheden og/eller miljøet.		X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
		b) Ændring af motor, der påvirker sikkerheden og/eller miljøet.			X
6.2. Kabine og karrosseri					
6.2.1. Tilstand	Visuel inspektion.	a) Løst eller beskadiget panel eller del kan forventes at forårsage skade. Kan forventes at falde af.		X	X
		b) Utilstrækkeligt fastgjort karrosseristolpe. Stabiliteten påvirkes.		X	X
		c) Mulighed for indsvivning af dampe fra motor eller udstødning. Fare for ombordværende personer.		X	X
		d) Uforsvarlig ændring <sup>3</sup> . Utilstrækkelig afstand til roterende eller bevægelige dele og kørebanen		X	X
6.2.2. Fastgørelse	Visuel inspektion over en grav eller på en lift.	a) Karosseri eller kabine utilstrækkeligt fastgjort. Stabiliteten påvirkes.		X	X
		b) Karosseri/kabine tydeligvis ikke placeret lige på chassiset.		X	
		c) Utilstrækkelig eller manglende fastgørelse af karosseri/kabine på chassis eller travers, og om den er symmetrisk. Utilstrækkelig eller manglende fastgørelse af karosseri/kabine på chassis eller travers i en sådan grad, at det bringer trafiksikkerheden meget alvorligt i fare.		X	X
		d) For kraftig tæring ved fastgørelsespunkter på selvbærende karosseri. Stabiliteten påvirkes.		X	X



Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
6.2.3. Døre og dørlåse	Visuel inspektion.	a) Dør vil ikke åbne eller lukke korrekt.		X	
		b) Dør kan forventes at åbne utilsigtet eller vil ikke forblive lukket. (skydedøre). Dør kan forventes at åbne utilsigtet eller vil ikke forblive lukket (døre på hængsler).		X	X
		c) Døre, hængsler, låse eller dørstolper er i en forringet tilstand. Døre, hængsler, låse eller dørstolper mangler eller sidder løst.	X	X	
6.2.4. Gulv	Visuel inspektion over en grav eller på en lift.	Gulv utilstrækkeligt fastgjort eller i alvorligt forringet tilstand. Ikke tilstrækkeligt stabilt.		X	X
6.2.5. Førersæde	Visuel inspektion.	a) Sæde med defekt struktur. Løst sæde.		X	X
		b) Justeringsanordning fungerer ikke korrekt. Sædet sidder løst, eller ryglænet kan ikke fastspændes.		X	X
6.2.6. Andre sæder	Visuel inspektion.	a) Sæder i defekt tilstand eller utilstrækkeligt fastgjort (sekundære dele). Sæder i defekt tilstand eller utilstrækkeligt fastgjort (hoveddele).	X	X	
		b) Sæder ikke monteret i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> . Tilladt antal sæder overskredet; placering ikke i overensstemmelse med godkendelse.	X	X	
6.2.7. Betjeningsanordninger	Visuel inspektion og aktivering.	Betjeningsanordning, der er nødvendig, for at køretøjet kan køre sikkert, virker ikke korrekt. Driftens sikkerhed påvirkes.		X	X

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
6.2.8. Trinbræt	Visuel inspektion.	a) Trin eller trinbøjle utilstrækkeligt fastgjort. Utilstrækkelig stabilitet.	X	X	
		b) Trin eller bøjle i en tilstand, der kan forventes at forårsage skade på brugerne.		X	
6.2.9. Andet indvendigt og udvendigt tilbehør og udstyr.	Visuel inspektion.	a) Fastgørelse af andet tilbehør eller udstyr defekt.		X	
		b) Andet tilbehør eller udstyr ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> . Monterede dele kan forventes at forvolde personskader; driftens sikkerhed påvirkes.	X	X	
		c) Udsivning fra hydraulisk udstyr. Omfattende udslip af farlige stoffer.	X	X	
6.2.10. Skærme, afskærmningsanordninger	Visuel inspektion.	a) Manger, er løse eller kraftigt tærede. Kan forventes at forvolde personskader; kan forventes at falde af.	X	X	
		b) Utilstrækkelig afstand til hjul (afskærmningsanordninger). Utilstrækkelig afstand til hjul (stænklapper).	X	X	
		c) Ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> . Utilstrækkelig dækning af slidbanemønstre.	X	X	
6.2.11. Støtteben	Visuel inspektion.	a) Mangler, er løse eller kraftigt tærede.		X	
		b) Ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .		X	
		c) Risikerer at folde sig ud, når køretøjet bevæger sig.			X

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
6.2.12. Håndgreb og fodstøtter	Visuel inspektion.	a) Mangler, er løse eller kraftigt tærede.		X	
		b) Ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .		X	
7. FORSKELLIGT Udstyr					
7.1. Sikkerhedsseler/lukkeanordninger og fastholdelsesanordninger					
7.1.1. Montering af sikkerhedsseler/lukkeanordninger	Visuel inspektion.	a) Forankringspunkt i alvorligt forringet tilstand. Stabiliteten påvirkes.		X	X
		b) Forankringspunkt løst.		X	
7.1.2. Sikkerhedsseler/lukkeanordningers tilstand	Visuel inspektion og aktivering.	a) Påbudt sikkerhedssele mangler eller er ikke monteret.		X	
		b) Sikkerhedssele beskadiget. Tegn på snit eller overbelastning.	X	X	
		c) Sikkerhedssele ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .		X	
		d) Lukkeanordning på sikkerhedssele beskadiget eller fungerer ikke korrekt.		X	
		e) Retraktor på sikkerhedssele beskadiget eller fungerer ikke korrekt.		X	
7.1.3. Kraftbegrænser på sikkerhedssele	Visuel inspektion og/eller anvendelse af den elektroniske grænseflade.	a) Kraftbegrænser mangler tydeligvis eller er uegnet til køretøjet.		X	
		b) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade.		X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
7.1.4. Selestrammere til sikkerhedsseleer	Visuel inspektion og/eller anvendelse af den elektroniske grænseflade.	a) Selestrammer mangler tydeligvis eller er uegnet til køretøjet.		X	
		b) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade.		X	
7.1.5. Airbag	Visuel inspektion og/eller anvendelse af den elektroniske grænseflade.	a) Airbag mangler tydeligvis eller er uegnet til køretøjet.		X	
		b) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade.		X	
		c) Airbag virker tydeligvis ikke.		X	
7.1.6. SRS-systemer	Visuel inspektion af fejlindikatorlampen og/eller anvendelse af den elektroniske grænseflade.	a) Fejlindikatorlampen for SRS giver signal om en given fejl i systemet.		X	
		b) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade.		X	
7.2. Ildslukker (X) <sup>2</sup>	Visuel inspektion.	a) Mangler.		X	
		b) Ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> . Hvis påbudt (f.eks. taxier, busser, rutebiler osv.).	X	X	
7.3. Låse og tyverisikringsanordning	Visuel inspektion og aktivering.	a) Anordning forhindrer ikke, at køretøjet kan køre.	X		
		b) Defekt. Låser eller blokerer utilsigtet.		X	X
7.4. Advarselstrekant (hvis påbudt) (X) <sup>2</sup>	Visuel inspektion.	a) Mangler eller mangelfuld.	X		
		b) Ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .	X		

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
7.5. Førstehjælpkasse (hvis påbudt) (X) <sup>2</sup>	Visuel inspektion.	Mangler, mangelfuld eller ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .	X		
7.6. Stopklodser (hvis påbudt) (X) <sup>2</sup>	Visuel inspektion.	Mangler eller er ikke i god stand, utilstrækkelig stabilitet eller dimension.		X	
7.7. Lydsignalapparat	Visuel inspektion og aktivering.	a) Virker ikke korrekt. Virker slet ikke.	X	X	
		b) Betjeningsanordning utilstrækkeligt fastgjort.	X		
		c) Ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> . Lydsignalet kan forventes at blive forvekslet med officielle sirener.	X	X	
7.8. Hastighedsmåler (speedometer)	Visuel inspektion eller aktivering under testkørsel på vej eller elektronisk kontrol.	a) Monteret i strid med kravene <sup>1</sup> . Mangler(hvis påbudt).	X	X	
		b) Funktionsduelighed påvirkes. Fungerer overhovedet ikke.	X	X	
		c) Kan ikke oplyses tilstrækkeligt. Kan slet ikke oplyses.	X	X	
7.9. Fartskriver (hvis monteret/påbudt)	Visuel inspektion.	a) Monteret i strid med kravene <sup>1</sup> .		X	
		b) Virker ikke.		X	
		c) Plombering brudt eller mangler.		X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
		d) Kalibreringsplade mangler, er ulæselig eller ugyldig.		X	
		e) Tydelig manipulation.		X	
		f) Dækstørrelse ikke i overensstemmelse med kalibreringsparametrene.		X	
7.10. Hastighedsbegrænsende anordning (hvis monteret/påbudt)	Visuel inspektion og aktivering, hvis anordningen forefindes.	a) Monteret i strid med kravene <sup>1</sup> .		X	
		b) Virker tydeligvis ikke.		X	
		c) Ukorrekt fastsat hastighed (hvis dette kontrolleres).		X	
		d) Plombering brudt eller mangler.		X	
		e) Plade mangler eller er ulæselig.		X	
		f) Dækstørrelse ikke i overensstemmelse med kalibreringsparametrene.		X	
7.11. Kilometertæller hvis forefindes(X) <sup>2</sup>	Visuel inspektion og/eller anvendelse af den elektroniske grænseflade.	a) Tydelig manipulation (snyd) for at reducere eller give et forkert billede af køretøjets kilometerstand.		X	
		b) Virker tydeligvis ikke.		X	
7.12. Elektronisk stabilitetskontrol (ESC) hvis monteret/påbudt	Visuel inspektion og/eller anvendelse af den elektroniske grænseflade.	a) Hjulhastighedssensorer mangler eller er beskadigede.		X	
		b) Ledningsnet beskadiget.		X	
		c) Andre komponenter mangler eller er beskadigede.		X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
		d) Afbryder beskadiget eller fungerer ikke korrekt.		X	
		e) Fejlindikatorlampen for ESC giver signal om en given fejl i systemet.		X	
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade.		X	
8. GENER					
8.1. Støj					
8.1.1. Støjdæmpningssystem	Subjektiv vurdering (medmindre inspektøren vurderer, at støjniveauet kan være for højt, og der i dette tilfælde foretages en støjtest af et stationært køretøj ved hjælp af en støjmåler).	a) Støjniveau overskrider de tilladte grænser i kravene <sup>1</sup> .		X	
		b) En del af støjdæmpningssystemet sidder løst, er beskadiget, ukorrekt monteret, mangler eller er tydeligvis ændret på en måde, som ville påvirke støjniveauet negativt. Meget alvorlig risiko for, at den falder af.		X	X
8.2. Udstødning					
8.2.1. Udstødning fra motor med styret tænding					
8.2.1.1. Emissionskontroludstyr	Visuel inspektion.	a) Emissionskontroludstyr monteret af fabrikanten mangler, er ændret eller er tydeligvis defekt.		X	
		b) Utæthed, som ville påvirke emissionsmåling.		X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
8.2.1.2. Emission af forurenende luftarter	<p>— For køretøjer op til emissionsklasse Euro 5 og Euro V (7): måling ved hjælp af en udstødningsgasanalysator i overensstemmelse med kravene<sup>1</sup> eller aflæsning af egendiagnosesystemet. Prøvning ved udstødningsrøret skal altid være standardmetoden til måling af udstødningsemissioner. På baggrund af en overensstemmelsesvurdering og under hensyntagen til den relevante typegodkendelseslovgivning kan medlemsstater tillade anvendelsen af egendiagnosesystemer i overensstemmelse med fabrikantens anbefalinger og andre krav.</p> <p>— For køretøjer op til emissionsklasse Euro 6 og Euro VI (8): måling ved hjælp af en udstødningsgasanalysator i overensstemmelse med kravene<sup>1</sup> eller aflæsning af egendiagnosesystemet i overensstemmelse med fabrikantens anvisninger og andre krav<sup>1</sup>. Målinger gælder ikke for totaktsmotorer.</p>	a) Enten overstiger emissionen af forurenende luftarter de specifikke niveauer, som fabrikanten har angivet,		X	
		b) Eller, såfremt denne oplysning ikke foreligger, overstiger CO-emissionen, i) for køretøjer, der ikke har et avanceret emissionskontrollsystem, — 4,5 %, eller — 3,5 % i henhold til tidspunktet for første registrering eller ibrugtagning som angivet i kravene <sup>1</sup> . ii) for køretøjer, der har et avanceret emissionskontrollsystem, — med motoren i tomgang: 0,5 % — ved høj tomgangshastighed: 0,3 % eller — med motoren i tomgang: 0,3 % (7) — ved høj tomgangshastighed: 0,2 % i henhold til tidspunktet for første registrering eller ibrugtagning som angivet i kravene <sup>1</sup> .		X	
		c) Lambdakoefficient uden for området $1 \pm 0,03$ eller ikke i overensstemmelse med fabrikantens anvisning.		X	
		d) Aflæsning af egendiagnosesystemet viser en alvorlig fejl.		X	



Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
8.2.2. Udstødning fra motor med kompressionstænding					
8.2.2.1. Emissionskontroludstyr	Visuel inspektion.	a) Emissionskontroludstyr monteret af fabrikanten mangler eller er tydeligvis defekt.		X	
		b) Utæthed, som ville påvirke emissionsmåling.		X	
8.2.2.2. Tæthed Køretøjer, der er registreret eller taget i brug inden 1. januar 1980, er undtaget fra dette krav.	<p>— For køretøjer op til emissionsklasse Euro 5 og Euro V <sup>(7)</sup>: Udstødningsskibens røgtæthed måles ved fri acceleration (ubelastet fra tomgang til tophastighed) i frigear med tilsluttet kobling eller aflæsning af egendiagnosesystemet. Prøvning ved udstødningsrøret skal altid være standardmetoden til måling af udstødningsemissioner. På baggrund af en overensstemmelsesvurdering kan medlemsstater tillade anvendelsen af egendiagnosesystemer i overensstemmelse med fabrikantens anbefalinger og andre krav.</p> <p>— For køretøjer op til emissionsklasse Euro 6 og Euro VI <sup>(8)</sup>: Udstødningsskibens røgtæthed måles ved fri acceleration (ubelastet fra tomgang til tophastighed) i frigear med tilsluttet kobling eller aflæsning af egendiagnosesystemet. i henhold til fabrikantens anbefalinger og andre krav<sup>1</sup>.</p> <p>Klargøring af køretøjet:</p> <p>1. Køretøjet kan kontrolleres uden klarlægning, selv om det af sikkerhedsgrunde bør påses, at motoren er varm og i forsvarlig mekanisk stand.</p>	a) For køretøjer, der er registreret eller taget i brug første gang efter den dato, der er angivet i kravene <sup>1</sup> ,  tætheden overstiger det niveau, der er angivet på fabrikationsskiltet på køretøjet.		X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
	<p>2. Krav til klargøring:</p> <p>i) Motoren skal være helt varm, f.eks. skal motoroliens temperatur målt ved hjælp af en sonde i målepindsrøret være mindst 80 °C eller normal driftstemperatur, hvis den er lavere, eller motorblokkens temperatur skal målt ved infrarødt strålingsniveau være på mindst en tilsvarende temperatur. Hvis denne måling ikke er mulig på grund af køretøjets konstruktion, kan motorens normale driftstemperatur konstateres ved hjælp af andre metoder, f.eks. ved at motorventilatoren sætter i gang.</p> <p>ii) Udstødningssystemet renses ved mindst tre frie accelerationscyklusser eller ved en tilsvarende metode.</p>				
		<p>b) Hvis disse oplysninger ikke foreligger, eller der i henhold til kravene<sup>1</sup> ikke må anvendes referencerværdier,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— indsugningsdieselmotorer: 2,5 m<sup>-1</sup>,</li> <li>— turboladede dieselmotorer: 3,0 m<sup>-1</sup>, eller</li> <li>— for køretøjer, der er omfattet af kravene<sup>1</sup> eller er registreret ellers taget i brug første gang efter den dato, der er angivet i kravene<sup>1</sup>:</li> </ul> <p>1,5 m<sup>-1</sup> (9)</p> <p>eller 0,7 m<sup>-1</sup> (10)</p>		X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
	<p>Kontrolprocedure:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Motoren og eventuel turbolader sættes i tomgang, før hver enkelt fri accelerationscyklus påbegyndes. For dieselmotorer til tunge køretøjer betyder det, at der ventes mindst 10 sekunder, efter at gaspedalen er sluppet.</li> <li>2. De enkelte frie accelerationscyklusser påbegyndes ved, at gaspedalen hurtigt (dvs. på under et sekund) og i én bevægelse, men uden voldsomhed, trædes helt i bund for at opnå maksimal indsprøjtning fra indsprøjtningssumpen.</li> <li>3. Under hver fri accelerationscyklus skal motoren nå tophastigheden eller, hvis køretøjet har automatisk gear, den hastighed, som producenten har angivet, eller, hvis disse oplysninger ikke foreligger, to tredjedele af tophastigheden, før gaspedalen slippes. Dette kan kontrolleres ved f.eks. at overvåge motorhastigheden eller ved at lade tilstrækkelig tid gå, fra gaspedalen trædes ned, til den slippes. Dette kan kontrolleres ved f.eks. at overvåge motorens omdrejningstal eller ved at lade tilstrækkelig tid gå, fra gaspedalen trædes ned, til den slippes; det vil for køretøjer i klasse M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> og N<sub>3</sub> sige mindst to sekunder.</li> <li>4. Et køretøj må kun kasseres, hvis det aritmetiske gennemsnit af mindst tre frie accelerationscyklusser ligger over grænseværdien. Dette kan beregnes ved at se bort fra målinger, der afviger betydeligt fra det målte gennemsnit, eller resultatet af andre statistiske beregninger, som tager hensyn til målingernes spredning. Medlemsstaterne kan begrænse antallet af kontrolcyklusser.</li> </ol>				

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
	5. For at undgå unødvendig kontrol kan medlemsstaterne kassere køretøjer, hvis målte værdier ligger betydeligt over grænseværdien efter mindre end tre frie accelerationscyklusser eller efter rensningscyklusserne. For på samme måde at undgå unødvendig kontrol kan medlemsstaterne godkende køretøjer, hvis målte værdier ligger betydeligt under grænseværdien efter færre end tre frie accelerationscyklusser eller efter rensningscyklusserne.				
8.3. Dæmpning af elektromagnetisk støj					
Elektromagnetisk støj (X) <sup>2</sup>		Et givet krav blandt kravene <sup>1</sup> ikke opfyldt.	X		
8.4. Andre miljørelaterede punkter					
8.4.1. Væskeudsivning		En udsivning af anden væske end vand, der er for stor, og som kan forventes at skade miljøet eller udgøre en fare for andre trafikanter.  Konstant dråbedannelse, der udgør en meget alvorlig risiko.		X	X
9. YDERLIGERE KONTROLPUNKTER FOR KØRETØJER TIL PERSONBEFORDRING I KLASSE M <sub>2</sub> og M <sub>3</sub>					
9.1. Døre					
9.1.1. Indgange og udgange	Visuel inspektion og aktivering.	a) Defekt ved aktivering.		X	
		b) Forringet tilstand. Kan forventes at forvolde personskader.	X		X
		c) Defekt nødbetjening.		X	
		d) Fjernbetjening af døre eller alarmanordninger defekt.		X	
		e) Ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> . Dørens bredde er utilstrækkelig	X		X

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
9.1.2. Nødudgange	Visuel inspektion og aktivering (hvis relevant).	a) Defekt ved aktivering.		X	
		b) Nødudgangsskilte ulæselige. Nødudgangsskilte mangler.	X	X	
		c) Hammer til at knuse ruder mangler.	X		
		d) Ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> . Utilstrækkelig bredde eller blokeret adgang.	X	X	
9.2. Afdugnings- og afrimningsanlæg (X) <sup>2</sup>	Visuel inspektion og aktivering.	a) Virker ikke korrekt. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.	X	X	
		b) Emission af giftig gas eller udstødningssgas til førerkabinen eller passagerkabinen. Fare for ombordværende personer.		X	X
		c) Afrimningsanlæg (hvis påbudt) defekt.		X	
9.3. Ventilations- og opvarmningsanlæg (X) <sup>2</sup>	Visuel inspektion og aktivering.	a) Defekt ved aktivering. Risiko for ombordværende personer.	X	X	
		b) Emission af giftig gas eller udstødningssgas til førerkabinen eller passagerkabinen. Fare for ombordværende personer.		X	X
9.4. Sæder					
9.4.1. Passagersæder (herunder sæder til ledsagende personale)	Visuel inspektion.	Klapsæder (hvis tilladt) virker ikke automatisk. Blokerer en nødudgang.	X	X	
9.4.2. Førersæde (supplerende krav)	Visuel inspektion.	a) Defekt specialudstyr såsom solfilm. Synsfelt påvirkes.	X	X	
		b) Beskyttelse af føreren utilstrækkelig eller ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> . Kan forventes at forvolde personskader.	X	X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
9.5. Indvendig belysning og GPS-udstyr (X) <sup>2</sup>	Visuel inspektion og aktivering.	Udstyr defekt eller ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> . Fungerer overhovedet ikke.	X	X	
9.6. Gangareal, ståpladser	Visuel inspektion.	a) Utilstrækkeligt fastgjort gulv. Stabiliteten påvirkes.		X	X
		b) Defekte gelændere eller håndgreb. Usikre eller ubrugelige.	X	X	
		c) Ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> . Utilstrækkelig bredde eller plads.	X	X	
9.7. Trapper og trin	Visuel inspektion og aktivering (hvis relevant).	a) Forringet tilstand. Beskadiget tilstand. Stabiliteten påvirkes.	X	X	X
		b) Trin, der kan foldes ind, virker ikke korrekt.		X	
		c) Ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> . Utilstrækkelig bredde, eller højde overskrides	X	X	
9.8. Anlæg til kommunikation med passagererne (X) <sup>2</sup>	Visuel inspektion og aktivering.	Defekt anlæg. Fungerer overhovedet ikke.	X	X	
9.9. Meddelelser (X) <sup>2</sup>	Visuel inspektion.	a) Manglende, urigtig eller ulæselig meddelelse.	X		
		b) Ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> . Urigtige oplysninger.	X	X	
9.10. Krav til befordring af børn. (X) <sup>2</sup>					
9.10.1. Døre	Visuel inspektion.	Beskyttelse af døre ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> til denne form for befordring.		X	
9.10.2. Signaleringsudstyr og specialudstyr	Visuel inspektion.	Signaleringsudstyr og specialudstyr mangler eller er ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .	X		

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
9.11. Krav til befording af personer med nedsat mobilitet (X) <sup>2</sup>					
9.11.1. Døre, ramper og lifte	Visuel inspektion og aktivering.	a) Defekt ved aktivering. Driftens sikkerhed påvirkes.	X	X	
		b) Forringet tilstand. Stabiliteten påvirkes; kan forventes at forvolde personskader.	X	X	
		c) Defekt(e) betjeningsanordning(er). Driftens sikkerhed påvirkes.	X	X	
		d) Defekt(e) alarmanordning(er). Fungerer overhovedet ikke.	X	X	
		e) Ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .		X	
9.11.2. Fastgørelse af kørestol	Visuel inspektion og aktivering (hvis relevant).	a) Defekt ved aktivering. Driftens sikkerhed påvirkes.	X	X	
		b) Forringet tilstand. Stabiliteten påvirkes; kan forventes at forvolde personskader.	X	X	
		c) Defekt(e) betjeningsanordning(er). Driftens sikkerhed påvirkes.	X	X	
		d) Ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .		X	
9.11.3. Signaleringsudstyr og specialudstyr	Visuel inspektion.	Signaleringsudstyr og specialudstyr mangler eller er ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .		X	
9.12. Andet specialudstyr(X) <sup>2</sup>					
9.12.1. Installationer til tilberedning af fødevarer	Visuel inspektion.	a) Installation ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .		X	
		b) Installation beskadiget i en sådan grad, at det ville være farligt at anvende den.		X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
9.12.2. Sanitær installation	Visuel inspektion.	Installation ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> . Kan forventes at forvolde personskader.	X	X	
9.12.3. Andre anordninger (f.eks. audiovisuelle systemer)	Visuel inspektion.	Ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> . Sikker drift af køretøjet påvirkes.	X	X	

<sup>(1)</sup> De køretøjsklasser, der falder uden for dette direktivs anvendelsesområde, er medtaget til orientering.

<sup>(2)</sup> 43 % for sættevogne, der er godkendt før den 1. januar 2012.

<sup>(3)</sup> 48 % for køretøjer uden ABS eller typegodkendt før den 1. oktober 1991.

<sup>(4)</sup> 45 % for køretøjer, der er registreret efter 1988, eller fra den dato, der er angivet i kravene, idet det seneste tidspunkt lægges til grund.

<sup>(5)</sup> 43 % for sættevogne og påhængskøretøjer med trækstang, der er registreret efter 1988, eller fra den dato, der er angivet i kravene, idet det seneste tidspunkt lægges til grund.

<sup>(6)</sup> F.eks. 2,5 m/s<sup>2</sup> for køretøjer i klasse N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> og N<sub>3</sub> registreret første gang efter den 1. januar 2012.

<sup>(7)</sup> Typegodkendt i overensstemmelse med direktiv 70/220/EØF, forordning (EF) nr. 715/2007 bilag I, tabel 1 (Euro 5), direktiv 88/77/EØF og direktiv 2005/55/EF.

<sup>(8)</sup> Typegodkendt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 715/2007, bilag I, tabel 2 (Euro 6), og forordning (EF) nr. 595/2009 (Euro VI).

<sup>(9)</sup> Typegodkendt i overensstemmelse med grænseværdierne i linje B i tabellen i punkt 5.3.1.4 i bilag I til direktiv 70/220/EØF som ændret ved direktiv 98/69/EF eller senere; linje B1, B2 eller C i punkt 6.2.1 i bilag I til direktiv 88/77/EØF eller første gang registreret eller taget i brug efter 1. juli 2008.

<sup>(10)</sup> Typegodkendt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 715/2007, bilag I, tabel 2 (Euro 6). Typegodkendt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 595/2009 (Euro VI).

#### NOTER:

<sup>1</sup> »Kravene« er fastsat i henhold til typegodkendelse på tidspunktet for godkendelse, første registrering eller første ibrugtagning samt kravene til eftermontering eller den nationale lovgivning i registreringslandet. Disse årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes, gælder først, når overholdelsen af kravene er kontrolleret.

<sup>2</sup> (X) Markerer punkter, som vedrører køretøjets tilstand og dets egnethed til brug på vejen, men som ikke betragtes som en væsentlig del af en teknisk kontrol.

<sup>3</sup> Ved uforsvarlig ændring forstås en ændring, som forringer køretøjets trafikikkerhed eller i uforholdsmæssig grad påvirker miljøet negativt.



## BILAG II

**MINDSTEKRAV TIL INDHOLDET AF EN SYNSRAPPORT**

Synsrapporten, som udstedes efter en teknisk kontrol, skal mindst omfatte følgende elementer, der anføres efter de respektive harmoniserede EU-koder:

- 1) Køretøjets identifikationsnummer (VIN eller stelnummer)
  - 2) Køretøjets nummerpladenummer og registreringslandets nationalitetsmærke
  - 3) Tid og sted for prøvningen
  - 4) Kilometertællerens stand på prøvningstidspunktet, hvis tilgængelig
  - 5) Køretøjsklasse, hvis tilgængelig
  - 6) Påviste mangler med angivelse af alvorgrad
  - 7) Resultatet af den tekniske kontrol
  - 8) Datoen for næste tekniske kontrol eller datoen for den nuværende rapports udløbstidspunkt, hvis denne oplysning ikke fremgår på anden vis
  - 9) Prøvningsorganisationens eller synsvirksomhedens navn og underskrift eller identifikation af den prøvningsansvarlige inspektør
  - 10) Andre oplysninger
-

## BILAG III

**MINDSTEKRAV VEDRØRENDE FACILITETER TIL TEKNISK KONTROL OG PRØVNINGSUDSTYR**

## I. Faciliteter og udstyr

Teknisk kontrol, der gennemføres i overensstemmelse med de anbefalede metoder i bilag I, skal udføres ved hjælp af passende faciliteter og udstyr. Dette kan i givet fald omfatte brug af mobile prøvningsenheder. Det prøvningsudstyr, der er nødvendigt, afhænger af de køretøjsklasser, der skal kontrolleres, jf. tabel I. Faciliteter og udstyr skal opfylde følgende mindstekrav:

- 1) en prøvningsfacilitet med tilstrækkelig plads til at undersøge køretøjer, som opfylder de nødvendige sundheds- og sikkerhedskrav
- 2) en prøvekørebane af tilstrækkelig størrelse til hver prøve, en grav eller en lift og for køretøjer med en totalvægt på over 3,5 ton en anordning til at løfte et køretøj på en af akslerne, med egnet belysning og om nødvendigt med udstyr til udluftning
- 3) til kontrol af alle køretøjer en rulleprøvestand, som kan måle, vise og registrere bremsekræfter og lufttryk for tryklufsbremseapparater i overensstemmelse med bilag A til standard ISO 21069-1 om tekniske krav til rulleprøvestande eller tilsvarende standarder
- 4) til kontrol af køretøjer med en totalvægt på ikke over 3,5 ton en rulleprøvestand i overensstemmelse med punkt 3, eventuelt uden registrering og visning af bremsekræfter, pedalkraft og lufttryk i tryklufsbremseapparater

eller

en pladeprøvestand svarende til den rulleprøvestand i overensstemmelse med punkt 3, eventuelt uden registrering af bremsekræfter og pedalkraft og visning af lufttryk i tryklufsbremseapparater

- 5) en registrerende decelerationsmåder, som ikke måler kontinuerligt, skal registrere/lagre målinger mindst 10 gange pr. sekund
- 6) faciliteter til prøvning af tryklufsbremseapparater som f.eks. manometre, konnektorer og slanger
- 7) en anordning til måling af hjulbelastning med henblik på at bestemme akseltryk (valgfrit udstyr til måling af belastningen på to hjul, f.eks. hjultryksvægt og akseltryksvægt)
- 8) en anordning til prøvning af hjulakselophæng (ratslørmåler) uden at løfte akslen, som skal opfylde følgende krav:
  - a) anordningen skal være forsynet med mindst to motordrevne plader, som kan flyttes i modsat retning både i længdegående og tværgående retning
  - b) operatøren skal kunne regulere flytningen af pladerne fra prøvepladsen
  - c) for køretøjer med en totalvægt på over 3,5 ton skal pladerne opfylde følgende tekniske krav:
    - langsgående og tværgående bevægelsesfrihed på mindst 95 mm
    - langsgående og tværgående bevægelse med hastighed 5 cm/s til 15 cm/s

- 9) en lydniveaumåler af klasse II, hvis lydniveauet måles
- 10) en 4-gas tester i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/22/EF <sup>(1)</sup>
- 11) en anordning til måling af absorptionskoefficienten med en tilstrækkelig nøjagtighed
- 12) et lygteprøveapparat, hvormed lygteindstillingen kan prøves i overensstemmelse med bestemmelserne for indstilling af forlygter på motorkøretøjer (direktiv 76/756/EØF); lys-/mørkegrænse skal let kunne ses i dagslys (uden direkte sollys)
- 13) en anordning til måling af dæks slidbanetykkelse
- 14) en anordning for tilslutning til køretøjets elektroniske grænseflade som f.eks. et OBD-scanningsværktøj
- 15) en anordning til detektering af LPG/CNG/LNG-lækage, hvis sådanne køretøjer kontrolleres.

Enhver af ovennævnte anordninger kan kombineres i én anordning, forudsat at dette ikke berører den enkelte anordnings nøjagtighed.

## II. Kalibrering af måleudstyr

Medmindre andet er specificeret i den relevante EU-lovgivning, må intervallet mellem to på hinanden følgende kalibreringer ikke overstige

- i) 24 måneder til måling af vægt, tryk og støjniveau
- ii) 24 måneder for kraftmåling
- iii) 12 måneder for måling af luftformige emissioner.

---

<sup>(1)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/22/EF af 31. marts 2004 om måleinstrumenter (EUT L 135 af 30.4.2004, s. 1).

Tabel I (1)

Minimumsudstyr, der kræves for at udføre en teknisk kontrol																		
Køretøjer		Klasse		Udstyr, der kræves for hver prøveposition, der er anført i afdeling I														
	Maksimal masse			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1. Motorcykler			1															
		L1e	P	x								x	x		x	x	x	
		L3e,L4e	P	x								x	x		x	x	x	
		L3e,L4e	D	x								x		x	x	x	x	
		L2e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L2e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L5e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L5e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L6e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L6e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L7e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L7e	D	x	x							x		x	x	x	x	
2. Køretøjer til personbefordring																		

Minimumsudstyr, der kræves for at udføre en teknisk kontrol																		
Køretøjer		Klasse		Udstyr, der kræves for hver prøveposition, der er anført i afdeling I														
	Maksimal masse			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	Op til 3 500 kg	M <sub>1</sub> ,M <sub>2</sub>	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Op til 3 500 kg	M <sub>1</sub> ,M <sub>2</sub>	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	> 3 500 kg	M <sub>2</sub> ,M <sub>3</sub>	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	M <sub>2</sub> ,M <sub>3</sub>	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
3. Køretøjer til godstransport																		
	Op til 3 500 kg	N <sub>1</sub>	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Op til 3 500 kg	N <sub>1</sub>	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	> 3 500 kg	N <sub>2</sub> ,N <sub>3</sub>	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	N <sub>2</sub> ,N <sub>3</sub>	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
4. Specialkøretøjer afledt af køretøjer tilhørende klasse N, T5																		
	Op til 3 500 kg	N <sub>1</sub>	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Op til 3 500 kg	N <sub>1</sub>	D	x	x		x					x		x	x	x	x	

Minimumsudstyr, der kræves for at udføre en teknisk kontrol																		
Køretøjer		Klasse		Udstyr, der kræves for hver prøveposition, der er anført i afdeling I														
	Maksimal masse			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	> 3 500 kg	N <sub>2</sub> ,N <sub>3</sub> ,T5	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	N <sub>2</sub> ,N <sub>3</sub> ,T5	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
5. Påhængskøretøjer	Op til 750 kg	O <sub>1</sub>		x													x	
	> 750 til 3 500 kg	O <sub>2</sub>		x	x		x										x	
	> 3 500 kg	O <sub>3</sub> ,O <sub>4</sub>		x	x	x				x	x	x					x	

<sup>(1)</sup> De køretøjsklasser, som falder uden for dette direktivs anvendelsesområde, er indsat som vejledning.

<sup>1</sup> P ... benzin (motor med styret tænding); D ... diesel (kompressionstænding).

## BILAG IV

**MINDSTEKRAV TIL KOMPETENCE, UDDANNELSE OG CERTIFICERING AF INSPEKTØRER**

## 1. Kompetence

Inden en ansøger til en stilling som inspektør godkendes til at foretage periodisk teknisk kontrol, skal medlemsstaterne eller de kompetente myndigheder kontrollere, at denne person:

a) har dokumenteret viden og forståelse relevant for vej køretøjer på følgende områder:

- mekanik
- dynamik
- køretøjsdynamik
- forbrændingsmotorer
- materialer og materialeforarbejdning
- elektronik
- elektriske systemer
- elektroniske komponenter i køretøjet
- IT-applikationer

b) har mindst tre års dokumenteret erfaring eller tilsvarende som f.eks. dokumenteret vejledning eller dokumenterede studier og passende uddannelse på det ovenfor anførte vej køretøjsområde.

## 2. Grunduddannelse og genopfriskningskurser

Medlemsstaterne eller de kompetente myndigheder sikrer, at inspektørerne modtager relevant grund- og genopfriskningsuddannelse eller underkastes passende prøve, herunder i teoretiske og praktiske elementer, for at gøre dem i stand til at blive godkendt til at foretage teknisk kontrol.

Mindsteindholdet af grund- og genopfriskningsuddannelsen eller en passende prøve skal omfatte følgende emner:

a) Grunduddannelse eller passende prøve

Grunduddannelsen, der tilvejebringes af medlemsstaten eller af et godkendt uddannelsescenter i medlemsstaten, skal mindst dække følgende emner:

i) køretøjsteknologi

- bremseapparater
- styreapparatet
- synsfelter
- lysinstallation, belysningsudstyr og elektroniske komponenter
- aksler, hjul og dæk
- chassis og karrosseri
- gener og emissioner
- yderligere krav til specialkøretøjer

- ii) prøvningsmetoder
- iii) vurdering af mangler
- iv) gældende retlige krav til køretøjets stand, for at det kan godkendes
- v) retlige krav i forbindelse med teknisk kontrol
- vi) administrative bestemmelser i forbindelse med godkendelse, registrering og teknisk kontrol af køretøjer
- vii) IT-applikationer i forbindelse med prøvning og administration.

b) Genopfriskningsuddannelse eller passende prøve

Medlemsstaterne sikrer, at inspektører regelmæssigt modtager en genopfriskningsuddannelse eller regelmæssigt underkastes passende prøve, som tilvejebringes eller fastsættes af medlemsstaten eller af et godkendt uddannelsescenter i medlemsstaten.

Medlemsstaterne sikrer, at genopfriskningsuddannelsens eller en passende prøves indhold gør det muligt for inspektører at opretholde og genopfriske den krævede viden og de krævede færdigheder for så vidt angår emnerne i ovenstående litra a), nr. i) til vii).

3. Kompetencecertifikat

Det certifikat eller den tilsvarende dokumentation, der udstedes til en inspektør, som er godkendt til at foretage teknisk kontrol, skal mindst indeholde følgende oplysninger:

- identifikation af inspektøren (fornavn, efternavn)
  - køretøjsklasser, for hvilke inspektøren er godkendt til at foretage teknisk kontrol
  - navn på den udstedende myndighed
  - udstedelsesdato.
-



## BILAG V

## TILSYNSORGANER

Regler og procedurer vedrørende tilsynsorganer, der er oprettet af medlemsstaterne i henhold til artikel 14, skal omfatte følgende mindstekrav:

## 1. Tilsynsorganers opgaver og aktiviteter

Tilsynsorganer udfører mindst følgende opgaver:

## a) Tilsyn med synsvirksomheder:

- kontrol af, om mindstekrav til lokaler og udstyr til prøvningen er opfyldt
- verifikation af, at den godkendte enhed opfylder obligatoriske krav.

## b) Kontrol med uddannelse og eksamination af inspektører:

- verifikation af inspektørers grunduddannelse
- verifikation af inspektørers periodiske genopfriskningsuddannelse
- periodisk genopfriskningsuddannelse af tilsynsorganets eksaminatorer
- udførelse af eller tilsyn med prøver.

## c) Kontrol:

- kontrol forud for godkendelse af synsvirksomheder
- periodisk fornyet kontrol hos synsvirksomheder
- målrettet kontrol i tilfælde af uregelmæssigheder
- kontrol hos uddannelsescentret eller hvor prøven aflægges.

## d) Overvågning, idet foranstaltninger såsom følgende benyttes:

- fornyet prøvning af en statistisk signifikant andel af de prøvede køretøjer
- »mystery shopper«-kontrol (der kan gøres brug af defekte køretøjer)
- analyse af resultaterne af teknisk kontrol (statistiske metoder)
- verifikation af ankeproceduren
- undersøgelse af klager.

## e) Validering af den tekniske kontrols måleresultater.

## f) Indstiller inddragelse eller tilbagetrækning af synsvirksomheders og/eller inspektørers godkendelse:

- hvis den pågældende synsvirksomhed eller de pågældende inspektører ikke opfylder krav af væsentlig betydning for godkendelsen
- hvis væsentlige uregelmæssigheder er afsløret
- hvis der er vedvarende negative resultater af tilsynet
- hvis den pågældende synsvirksomhed eller inspektør mister sit gode omdømme.

2. Krav, som tilsynsorganet skal opfylde

Krav til personale, der er ansat af et tilsynsorgan, skal omfatte følgende områder:

- teknisk kompetence
- uvildighed
- standarder for kvalifikationer og uddannelse.

3. Regler og procedurer

Hver medlemsstat eller dens kompetente myndighed skal fastsætte relevante regler og procedurer, der mindst skal omfatte følgende:

a) Krav vedrørende godkendelse af og tilsyn med synsvirksomheder:

- ansøgning om tilladelse til at fungere som synsvirksomhed
- synsvirksomhedens ansvar
- et eller flere besøg inden godkendelsen for at verificere, at alle krav er opfyldt
- godkendelse af en synsvirksomhed
- periodisk fornyet prøvning af eller kontrol med synsvirksomheder
- periodisk kontrol af synsvirksomheder for at undersøge, hvorvidt de løbende overholder gældende regler og procedurer
- uanmeldte særlige prøvninger eller kontrolbesøg hos synsvirksomheder på baggrund af hændelser
- analyse af prøvningsdata for at undersøge, hvorvidt der er tegn på manglende overholdelse af gældende regler og procedurer
- inddragelse eller tilbagetrækning af synsvirksomheders tilladelser.

b) Synsvirksomhedernes inspektører:

- krav, som skal opfyldes for at blive certificeret inspektør
- grunduddannelse, genopfriskningsuddannelse og prøver
- inddragelse eller tilbagetrækning af inspektørers certifikat.

c) Udstyr og faciliteter:

- krav til prøvningsudstyret
- krav til prøvningsfaciliteter
- krav til skiltning
- krav til vedligeholdelse og kalibrering af prøvningsudstyr
- krav til IT-systemer.

d) Tilsynsorganer:

- de tilsynsførende organers beføjelser
  - krav vedrørende tilsynsorganers personale
  - anker og klager.
-

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2014/46/EU****af 3. april 2014****om ændring af Rådets direktiv 1999/37/EF om registreringsdokumenter for motorkøretøjer**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg <sup>(1)</sup>,

efter høring af Regionsudvalget,

efter den almindelige lovgivningsprocedure <sup>(2)</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Teknisk kontrol indgår i en bredere ordning, som skal sikre, at køretøjer holdes i en sikker og miljømæssigt acceptabel tilstand, så længe de benyttes. Denne ordning bør sikre periodisk teknisk kontrol af køretøjer og syn ved vejsiden af erhvervs-køretøjer samt en procedure for registrering af køretøjer, der giver mulighed for at suspendere et køretøjs godkendelse til anvendelse i vejtrafikken, hvis køretøjet udgør en umiddelbar risiko for trafiksikkerheden.
- (2) Registrering af et køretøj giver administrativ tilladelse til, at køretøjet tages i brug i vejtrafikken. Rådets direktiv 1999/37/EF <sup>(3)</sup> gælder kun for registreringen af køretøjer. Navnlige i tilfælde, hvor et køretøjs anvendelse på offentlige veje vil skabe en risiko på grund af køretøjets tekniske stand, bør det imidlertid være muligt at suspendere tilladelsen til at anvende dette køretøj i en vis periode. For at mindske den administrative byrde som følge af suspenderingen bør det ikke være nødvendigt at gå gennem en ny registreringsprocedure, når suspenderingen ophæves.
- (3) Der bør indføres en forpligtelse til permanent at annullere registreringen af et køretøj, som er anmeldt som havende været behandlet som et udrangeret køretøj i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF <sup>(4)</sup>. Medlemsstater har muligheden for i national ret at fastsætte yderligere grunde til at annullere registreringen af et køretøj.
- (4) Selv når en registrering af et køretøj er blevet annulleret, bør det være muligt at bevare dokumentation for denne registrering.
- (5) Med henblik på at mindske de administrative byrder og for at lette udvekslingen af oplysninger mellem medlemsstaterne bør oplysninger vedrørende køretøjer registreres elektronisk.
- (6) Dette direktiv bør ikke forhindre en medlemsstat i at anse det elektroniske datasæt, der opbevares af dens kompetente myndigheder, for at være den vigtigste kilde til information om et køretøj, der er indregistreret på dens område. Det bør være muligt for medlemsstaterne at anvende et elektronisk netværk, der består af data fra de nationale elektroniske databaser, med henblik på at lette udvekslingen af oplysninger.
- (7) I tilfælde, hvor en teknisk kontrol har afdækket farlige mangler, og et køretøjs tilladelse til brug på offentlig vej er suspenderet, bør denne suspendering registreres, indtil køretøjet godkendes ved en ny teknisk kontrol.

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

<sup>(2)</sup> Europa-Parlamentets holdning af 11.3.2014 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 24.3.2014.

<sup>(3)</sup> Rådets direktiv 1999/37/EF af 29. april 1999 om registreringsdokumenter for motorkøretøjer (EFT L 138 af 1.6.1999, s. 57).

<sup>(4)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF af 18. september 2000 om udrangerede køretøjer (EFT L 269 af 21.10.2000, s. 34).

- (8) For at ajourføre punkt II.4, andet led, og punkt III.1.A, litra b), i både bilag I og bilag II til direktiv 1999/37/EF i tilfælde af en udvidelse af Unionen samt for at ajourføre punkt II.6 i bilag I om ikke-obligatoriske elementer i tilfælde af ændringer i definitioner eller indholdet af typeattester i den relevante EU-lovgivning om typegodkendelse bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig fremsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.
- (9) Direktiv 1999/37/EF bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

#### Artikel 1

#### Ændringer til direktiv 1999/37/EF

I direktiv 1999/37/EF foretages følgende ændringer:

- 1) Artikel 1, første punktum, affattes således:

»Dette direktiv gælder for de registreringsdokumenter for køretøjer, der er udstedt af medlemsstaterne.«

- 2) I artikel 2 tilføjes følgende litraer:

e) »*suspendering*« et begrænset tidsrum, hvor et køretøj ikke er godkendt af en medlemsstat til anvendelse i vejtrafik, hvorefter det igen kan godkendes til anvendelse uden en ny registreringsprocedure, forudsat at årsagerne til suspenderingen ikke længere er til stede

f) »*inddragelse af en registrering*« en ophævelse af en medlemsstats godkendelse af, at et køretøj anvendes i vejtrafikken.«

- 3) I artikel 3 tilføjes følgende stykker:

»4. Medlemsstaterne registrerer elektronisk data om alle køretøjer, der er registreret på deres område. Dataene skal omfatte:

- a) alle obligatoriske elementer i overensstemmelse med punkt II.5 i bilag I samt elementerne i dette bilags punkt II.6 (j) og II.6 (V.7) og (V.9), hvis disse data er tilgængelige
- b) andre ikke-obligatoriske data fra bilag I eller data fra typeattesten som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF (\*), når det er muligt
- c) resultaterne af obligatorisk periodisk teknisk kontrol i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU (\*\*) og synsattestens gyldighedsperiode.

Behandlingen af personoplysninger i henhold til dette direktiv skal foretages i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF (\*\*\*) og 2002/58/EF (\*\*\*\*).

5. De tekniske data om køretøjer stilles til rådighed for de kompetente myndigheder eller synsvirksomheder med henblik på periodisk teknisk kontrol. Medlemsstaterne kan begrænse synsvirksomhedernes brug og udbredelse af sådanne data med henblik på at undgå misbrug heraf.

---

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

(\*\*) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU af 3. april 2014 om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF (EUT L 127 af 29.4.2014, s. 51).

(\*\*\*) Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 95/46/EF af 24. oktober 1995 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger (EFT L 281 af 23.11.1995, s. 31).

(\*\*\*\*) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/58/EF af 12. juli 2002 om behandling af personoplysninger og beskyttelse af privatlivets fred i den elektroniske kommunikationssektor (EFT L 201 af 31.7.2002, s. 37).«

4) Følgende artikel indsættes:

»Artikel 3a

1. Hvis en medlemsstats kompetente myndighed modtager underretning om, at tilladelsen til at benytte et bestemt køretøj i vejtrafikken er blevet suspenderet i forbindelse med et periodisk syn i overensstemmelse med artikel 9 i direktiv 2014/45/EU, registreres suspenderingen elektronisk, og der foretages en yderligere teknisk kontrol.

Suspenderingen er gyldig, indtil køretøjet er godkendt ved en ny teknisk kontrol. Hvis køretøjet godkendes ved den tekniske kontrol, tillader den kompetente myndighed straks, at køretøjet igen anvendes i vejtrafikken. En ny registreringsprocedure er ikke nødvendig.

Medlemsstaterne eller deres kompetente myndigheder kan vedtage foranstaltninger for at lette den fornyede kontrol af et køretøj, hvis godkendelse til brug i vejtrafikken har været suspenderet. Disse foranstaltninger kan omfatte tilladelse til kørsel på offentlig vej mellem et værksted og en synsvirksomhed med henblik på en teknisk kontrol.

2. Medlemsstaterne kan tillade, at indehaveren af registreringsattesten indgiver en anmodning til den kompetente myndighed om overførsel af registreringen til den nye ejer af køretøjet.

3. I tilfælde af, at en medlemsstats kompetente myndighed modtager en underretning om, at et køretøj er blevet behandlet som et udrangeret køretøj i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF (\*), inddrages køretøjets registrering permanent, og oplysninger herom tilføjes til det elektroniske register.

---

(\*) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF af 18. september 2000 om udrangerede køretøjer (EFT L 269 af 21.10.2000, s. 34).«

5) I artikel 5 tilføjes følgende stykke:

»3. Med forbehold af artikel 5, stk. 4, og artikel 8, stk. 3, i direktiv 2014/45/EU anerkender medlemsstaterne principielt synsattestens gyldighed, i tilfælde af at køretøjet, som har et gyldigt bevis for periodisk teknisk kontrol, skifter ejer.«

6) Artikel 6 og 7 affattes således:

»Artikel 6

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 7 med henblik på at ændre:

- punkt II.4, andet led, og punkt III.1.A, litra b), i både bilag I og bilag II, i tilfælde af en udvidelse af Unionen
- punkt II.6 i bilag I for så vidt angår ikke-obligatoriske elementer i tilfælde af ændringer af definitioner eller af indholdet af typeattester i den relevante EU-lovgivning om typegodkendelse.

#### Artikel 7

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel anførte betingelser.
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 6, tillægges Kommissionen i en periode på fem år fra den 19. maj 2014. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.
3. Den i artikel 6 omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning fra dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
4. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
5. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 6, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet eller Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.«

#### 7) Artikel 9 affattes således:

##### »Artikel 9

Medlemsstaterne bistår hinanden med gennemførelsen af dette direktiv. De kan udveksle oplysninger bilateralt eller multilateralt, navnlig for hver gang et køretøj registreres at kontrollere, om køretøjet opfylder formaliteterne efter omstændighederne i den medlemsstat, hvor det tidligere var registreret. Sådan kontrol vil navnlig kunne indebære brug af et elektronisk netværk, der består af data fra nationale elektroniske databaser, for at lette udvekslingen af oplysninger.«

#### 8) I punkt II.6 i bilag I tilføjes følgende litra:

»(X) bevis for at have bestået den tekniske kontrol, datoen for næste tekniske kontrol eller den nuværende synsattests udløbsdato«.

#### Artikel 2

##### Gennemførelse

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør senest den 20. maj 2017 de nødvendige love og administrative bestemmelser for at efterkomme dette direktiv. De underretter straks Kommissionen herom.

De anvender disse love og bestemmelser senest fra den 20. maj 2018.

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

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

*Artikel 3*

**Ikrafttræden**

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

*Artikel 4*

**Adressater**

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 3. april 2014.

*På Europa-Parlamentets vegne*

M. SCHULZ

*Formand*

*På Rådets vegne*

D. KOURKOULAS

*Formand*

---

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

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg <sup>(1)</sup>,

efter høring af Regionsudvalget,

efter den almindelige lovgivningsprocedure <sup>(2)</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Kommissionen fremsatte i sin hvidbog af 28. marts 2011 med titlen »En køreplan for et fælles europæisk transportområde — mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem« en »nul-vision«, efter hvilket Unionen bør så godt som eliminere dødsulykker i vejtrafikken inden udgangen af 2050. Med henblik på det mål forventes køretøjsteknologi at yde et stort bidrag til at forbedre vejtransportens sikkerhedsniveau.
- (2) Kommissionen foreslog i sin meddelelse med titlen »På vej mod et europæisk trafiksikkerhedsområde: politiske retningslinjer for trafiksikkerheden for 2011-2020« en yderligere halvering af antallet af trafikdræbte i Unionen inden udgangen af 2020 i forhold til 2010. Med henblik på at opfylde dette mål fastsatte Kommissionen syv strategiske mål og fastlagde en indsats for at gøre køretøjer mere sikre, en strategi for at mindske antallet af personskader og foranstaltninger med henblik på at forbedre sikkerheden for bløde trafikanter, navnlig motorcyklister.
- (3) Teknisk kontrol indgår i en bredere ordning, som er udformet med henblik på at sikre, at køretøjerne holdes i en sikker og miljømæssigt acceptabel tilstand, så længe de benyttes. Denne ordning bør omfatte periodisk teknisk kontrol af køretøjer og tekniske syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer samt indførelse af en procedure til registrering af køretøjer for at sikre muligheden for at suspendere autorisationen til benyttelse af køretøjet til vejtrafik, hvis køretøjet udgør en umiddelbar risiko for trafiksikkerheden. Periodisk kontrol bør være det vigtigste redskab til at sikre den tekniske egnethed. Syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer bør kun være et supplement til periodisk kontrol.
- (4) En række tekniske standarder og krav vedrørende køretøjers sikkerhed og miljøstandarder er vedtaget i Unionen. Det er nødvendigt gennem en ordning med uvarslede tekniske syn ved vejsiden at sikre, at køretøjerne fortsat opfylder sikkerhedsstandarderne.
- (5) Syn ved vejsiden er afgørende for, at erhvervskøretøjers trafiksikkerhed holdes på et højt niveau i hele deres anvendelsesperiode. Sådanne syn bidrager ikke alene til at øge trafiksikkerheden og nedbringe køretøjers emissioner, men modvirker ligeledes illoyal konkurrence på vejtransportområdet, som opstår ved, at medlemsstaternes inspektionsniveauer er uensartede.

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

<sup>(2)</sup> Europa-Parlamentets holdning af 11.3.2014 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 24.3.2014.



- (6) Der er med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 <sup>(1)</sup> blevet oprettet et europæisk register over vejtransportvirksomheder (ERRU). ERRU gør det muligt at koble nationale elektroniske registre over transportvirksomheder sammen på europæisk plan i overensstemmelse med Unionens bestemmelser om beskyttelse af personoplysninger. Anvendelsen af dette system, der drives af den kompetente myndighed i hver medlemsstat, er befordrende for samarbejdet mellem medlemsstaterne.
- (7) Dette direktiv bør anvendes for visse erhvervskøretøjer med en konstruktivt bestemt maksimalhastighed på over 25 km/h i de klasser, der er defineret i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF <sup>(2)</sup>. Den bør dog ikke hindre medlemsstaterne i at udføre syn ved vejsiden af køretøjer, der ikke er omfattet af dette direktiv, eller kontrollere andre aspekter i relation til vejtransport, navnlig vedrørende køre- og hviletid eller transport af farligt gods.
- (8) Hjultraktorer med en konstruktivt bestemt maksimalhastighed på over 40 km/h anvendes i stigende omfang i stedet for lastbiler til lokale transportaktiviteter og til erhvervskørsel. Risikopotentialet herved kan sidestilles med lastbilers, og køretøjer i denne kategori, der fortrinsvist benyttes på offentlige veje, bør derfor underlægges samme behandling som lastbiler, for så vidt angår tekniske syn ved vejsiden.
- (9) Rapporter om gennemførelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/30/EF <sup>(3)</sup> illustrerer tydeligt betydningen af syn ved vejsiden. I perioden fra 2009 til 2010 blev mere end 35 000 køretøjer i hele Unionen i forbindelse med syn ved vejsiden rapporteret at være i en sådan tilstand, at de måtte bringes til stilstand. Disse rapporter viser også meget betydelige forskelle mellem de forskellige medlemsstaters synsresultater. I perioden fra 2009 til 2010 varierede den procentvise konstateringsrate for visse manglers vedkommende fra 2,1 % af alle kontrollerede biler i én medlemsstat til 48,3 % i en anden. Endelig fremgår det af disse rapporter, at der er betydelige forskelle i antallet af udførte syn ved vejsiden mellem medlemsstaterne. Med henblik på at nå en mere afbalanceret tilgang bør medlemsstaterne forpligte sig til at udføre et passende antal syn, der står i forhold til antallet af erhvervskøretøjer, der er registreret eller er i anvendelse på deres område.
- (10) Varevogne, såsom N<sub>1</sub>-køretøjer, og påhængskøretøjer dertil er ikke underlagt de samme trafiksikkerhedskrav på EU-niveau som tunge køretøjer, såsom dem, der vedrører hviletid, erhvervschaufførers uddannelse eller montering af hastighedsbegrænsende anordninger. Om end N<sub>1</sub>-køretøjer ikke er omfattet af dette direktivs anvendelsesområde, bør medlemsstaterne tage sådanne køretøjer i betragtning i forbindelse med deres overordnede strategier for trafiksikkerhed og syn ved vejsiden.
- (11) Med henblik på at undgå unødvendige administrative byrder og omkostninger og effektivisere synsaktiviteterne bør de nationale kompetente myndigheder have mulighed for at træffe beslutning om, at der fortrinsvis udvælges køretøjer, som benyttes af operatører, der ikke overholder trafiksikkerheds- og miljømæssige standarder, hvorimod køretøjer, som benyttes af ansvarlige og sikkerhedsbevidste operatører, og som vedligeholdes korrekt, bør belønnes med mindre hyppige syn. Udvælgelsen af køretøjer til syn ved vejsiden baseret på deres operatørers risikoprofil er et nyttigt værktøj med henblik på nøjere og hyppigere kontrol af højrisiko-foretagender.
- (12) Syn ved vejsiden bør understøttes af anvendelsen af et risikoklassificeringssystem. Ifølge forordning (EF) nr. 1071/2009 skal medlemsstaterne udvide det risikoklassificeringssystem, der er indført i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF <sup>(4)</sup> for så vidt angår gennemførelse af bestemmelserne om køre- og hviletider, så det også omfatter andre specifikke områder i forbindelse med vejtransport, herunder at

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

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

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

<sup>(4)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF af 15. marts 2006 om minimumsbetingelser for gennemførelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed og om ophævelse af Rådets direktiv 88/599/EØF (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 35).

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

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

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

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

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

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

<sup>(4)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

- (31) Kommissionen bør ikke vedtage gennemførelsesretsakter vedrørende procedurerne for indberetning af køretøjer med betydelige eller farlige mangler til kontaktpunktet i medlemsstaten for indregistrering, såvel som de retsakter, der fastsætter dataformatet for fremsendelse til Kommissionen af oplysninger, som medlemsstaterne har indsamlet om de synede køretøjer, hvis det udvalg, der er nedsat i henhold til dette direktiv, ikke afgiver nogen udtalelse om Kommissionens udkast til gennemførelsesretsakt.
- (32) Med henblik på at ajourføre artikel 2, stk. 1, og bilag IV, punkt 6, alt efter relevans, uden at anvendelsesområdet for dette direktiv berøres, ajourføre bilag II, punkt 2, for så vidt angår metoder og tilpasse bilag II, pkt. 2, for så vidt angår listen over kontrolpunkter, metoder, årsager til ikke-godkendelse og vurdering af mangler bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører hensigtsmæssige høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig fremsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.
- (33) Målet for dette direktiv, nemlig at forbedre trafiksikkerheden ved at fastsætte fælles mindstekrav og harmoniserede regler om gennemførelsen af syn ved vejsiden af køretøjer, der kører på Unionens område, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af handlingens omfang bedre gennemføres på EU-plan; Unionen kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går direktivet ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.
- (34) Dette direktiv respekterer de grundlæggende rettigheder og overholder de principper, som anerkendes i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder, og som er omhandlet i artikel 6 i traktaten om Den Europæiske Union.
- (35) Denne forordning er en udvikling af den gældende ordning for tekniske syn ved vejsiden, ajourfører de tekniske krav i direktiv 2000/30/EF og integrerer bestemmelserne i Kommissionens henstilling 2010/397/EU <sup>(1)</sup>. Som følge heraf bør direktiv 2000/30/EF ophæves —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

## KAPITEL I

### GENSTAND, DEFINITIONER OG ANVENDELSESOMRÅDE

#### Artikel 1

##### Genstand

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

#### Artikel 2

##### Anvendelsesområde

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

- a) motorkøretøjer fortrinsvist konstrueret og fremstillet til befordring af personer og deres bagage, med mere end otte siddepladser foruden førerens siddeplads — køretøjsklasse M<sub>2</sub> og M<sub>3</sub>

<sup>(1)</sup> Kommissionens henstilling 2010/397/EU af 5. juli 2010 om risikovurdering af fejl og mangler, der konstateres under syn ved vejsiden (af erhvervskøretøjer) i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/30/EF (EUT L 173 af 8.7.2010, s. 97).

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

- b) motorkøretøjer fortrinsvist konstrueret og fremstillet til godstransport med en totalvægt på over 3,5 ton — køretøjsklasse N<sub>2</sub> og N<sub>3</sub>
- c) påhængsvogne konstrueret og fremstillet til godstransport eller personbefordring såvel som til personers ophold og med en totalvægt på over 3,5 ton — køretøjsklasse O<sub>3</sub> og O<sub>4</sub>.
- d) hjultraktorer i køretøjsklasse T5, der navnlig anvendes på offentlig vej til erhvervskørsel, og som har en konstruktivt bestemt maksimalhastighed over 40 km/h.

2. Dette direktiv berører ikke medlemsstaternes ret til at foretage tekniske syn ved vejsiden af køretøjer, der ikke er omfattet af dette direktiv, såsom lette erhvervskøretøjer i køretøjsklasse N<sub>1</sub> med en totalvægt på højst 3,5 tons, til at kontrollere andre aspekter af vejtransport og trafikikkerhed eller til at foretage syn på andre steder end offentlig vej. Intet i dette direktiv forhindrer en medlemsstat i at begrænse anvendelsen af en særlig køretøjstype til visse dele af dens vejnet af hensyn til trafikikkerheden.

### Artikel 3

#### Definitioner

I dette direktiv alene forstås ved:

- 1) »køretøj«: ethvert motorkøretøj, som ikke kører på skinner, eller påhængskøretøjer dertil
- 2) »motorkøretøj«: ethvert selvkørende motorkøretøj på hjul med en konstruktivt bestemt maksimalhastighed på over 25 km/h
- 3) »påhængskøretøj«: et køretøj på hjul, der ikke er selvkørende, men som er konstrueret og fremstillet til at blive trukket af et motorkøretøj
- 4) »sættevogn«: ethvert påhængskøretøj, der er konstrueret til at blive koblet til et motorkøretøj, således at påhængskøretøjet delvis hviler på motorkøretøjet, og en betydelig del af dets egenvægt og vægten af dets ladning bæres af motorkøretøjet
- 5) »last«: alt gods, som normalt placeres i eller på den del af køretøjet, der er konstrueret til at bære en last, og som ikke er permanent fastgjort til køretøjet, herunder genstande i lastbærende enheder som f.eks. tremmekasser, veksellad eller containere på køretøjer
- 6) »erhvervskøretøj«: et motorkøretøj eller påhængskøretøj eller sættevogn dertil, som fortrinsvist anvendes til gods-transport eller passagerbefordring i erhvervsmæssigt øjemed, såsom transport mod vederlag eller for egen regning, eller til andre erhvervsmæssige formål
- 7) »køretøj, der er registreret i en medlemsstat«: et køretøj, der er registreret eller taget i brug i en medlemsstat
- 8) »indehaver af en registreringsattest«: den juridiske eller fysiske person, i hvis navn køretøjet er registreret
- 9) »virksomhed«: et foretagende som defineret i artikel 2, nr. 4, i forordning (EF) nr. 1071/2009
- 10) »syn ved vejsiden«: et uvarslet teknisk syn af et erhvervskøretøj, som gennemføres af en medlemsstats kompetente myndigheder eller under disses direkte tilsyn

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

## KAPITEL II

### SYN VED VEJSIDEN OG GENERELLE FORPLIGTELSE

#### Artikel 4

#### Syn ved vejsiden

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

#### Artikel 5

#### Procentdel af køretøjer, der skal inspiceres

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

## Artikel 6

### Risikoklassificeringssystem

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

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

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

## Artikel 7

### Forpligtelser

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

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

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

## Artikel 8

### Inspektører

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

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

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

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

## KAPITEL III

## SYNSPROCEDURER

## Artikel 9

**Udvælgelse af køretøjer til indledende syn ved vejsiden**

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

## Artikel 10

**Indhold af og metoder for syn ved vejsiden**

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

Ved hvert indledende syn ved vejsiden af et køretøj:

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

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

2. På grundlag af resultatet af det indledende syn beslutter inspektøren, om køretøjet eller påhængskøretøjet dertil skal underkastes et mere detaljeret syn ved vejsiden.

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

4. Hvis det fremgår af synsrapporten eller rapporten om syn ved vejsiden, at der er foretaget en kontrol af et af punkterne i bilag II i løbet af de foregående tre måneder, skal inspektøren ikke kontrollere dette punkt, medmindre en sådan kontrol er berettiget på grund af en åbenbar mangel.

## Artikel 11

**Synsfaciliteter**

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



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

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

#### Artikel 12

##### Vurdering af mangler

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

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

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

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

#### Artikel 13

##### Kontrol af fastgørelse af lasten

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

— lastens forskellige dele kan kun i minimalt omfang ændre placering indbyrdes og i forhold til køretøjets vægge eller overflader, og

— lasten kan ikke bevæge sig ud af lastrummet eller falde af lastfladen.

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

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

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

#### Artikel 14

##### **Opfølgende procedurer ved væsentlige eller farlige mangler**

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

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

#### Artikel 15

##### **Gebyr i forbindelse med syn**

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

#### Artikel 16

##### **Synsrapport og databaser over syn ved vejsiden**

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

## KAPITEL IV

**SAMARBEJDE OG UDVEKSLING AF OPLYSNINGER***Artikel 17***Udpegning af et kontaktpunkt**

1. Medlemsstaterne udpeger et kontaktpunkt, som skal:
  - sikre samordning med kontaktpunkter, som er udpeget af andre medlemsstater, med hensyn til aktioner, der gennemføres i henhold til artikel 18
  - sende de oplysninger, der er omhandlet i artikel 20, til Kommissionen
  - sikre, hvor det er hensigtsmæssigt, at anden udveksling af oplysninger med og yde bistand til andre medlemsstaters kontaktpunkter.
2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen navne og kontaktoplysninger på deres nationale kontaktpunkt senest den 20. maj 2015 og underretter den omgående om enhver ændring heraf. Kommissionen udarbejder en liste over alle de nationale kontaktpunkter og sender den til medlemsstaterne.

*Artikel 18***Samarbejde mellem medlemsstaterne**

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

*Artikel 19***Samordnede syn ved vejsiden**

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

*Artikel 20***Meddelelse af oplysninger til Kommissionen**

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

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

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

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

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

## KAPITEL V

### DELEGEREDE RETSAKTER OG GENNEMFØRELSESAKTER

#### Artikel 21

#### Delegerede retsakter

Kommissionen skal have beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i henhold til artikel 22 med henblik på at:

- ajourføre artikel 2, stk. 1, og bilag IV, punkt 6, hvis det er hensigtsmæssigt, for at tage hensyn til ændringer mht. køretøjsklasser som følge af ændringer i den lovgivning, der er omhandlet i denne artikel, uden at dette berører dette direktivs anvendelsesområde
- ajourføre bilag II, punkt 2, for så vidt angår metoder i tilfælde af, at forbedrede og mere effektive kontrolmetoder er blevet tilgængelige, uden at udvide listen over punkter, der skal kontrolleres
- tilpasning af bilag II, punkt 2, efter en positiv vurdering af omkostninger og fordele, for så vidt angår listen over kontrolpunkter, metoder, årsager til ikke-godkendelse og vurdering af mangler i tilfælde af ændringer af obligatoriske krav, der er relevante for typegodkendelse i Unionens sikkerheds- og miljølovgivning.

#### Artikel 22

#### Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. De delegerede beføjelser i artikel 21, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den 19. maj 2014. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.
3. Den i artikel 21 omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
4. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
5. En delegeret retsakt, vedtaget i henhold til artikel 21, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

*Artikel 23***Udvalgsprocedure**

1. Kommissionen bistås af det i direktiv 2014/45/EU omhandlede udvalg vedrørende teknisk kontrol. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011. Afgiver udvalget ikke nogen udtalelse, vedtager Kommissionen ikke udkastet til gennemførelsesretsakt, og artikel 5, stk. 4, tredje afsnit, i forordning (EU) nr. 182/2011 finder anvendelse.

## KAPITEL VI

**AFSLUTTENDE BESTEMMELSER***Artikel 24***Rapport**

1. Senest den 20. maj 2016 fremlægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen og virkningerne af dette direktiv. Rapporten skal navnlig omfatte en analyse af dets virkninger for så vidt angår forbedringen af trafiksikkerheden såvel som omkostninger og fordele ved eventuel inddragelse af klasse N<sub>1</sub> og O<sub>2</sub> i direktivets anvendelsesområde.
2. Senest den 20. maj 2022 fremlægger Kommissionen for Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om anvendelsen og virkningerne af dette direktiv, navnlig hvad angår virkning og harmonisering af risikoklassificeringssystemerne, især i forbindelse med fastsættelsen af gensidigt sammenlignelige risikoprofiler for de forskellige berørte virksomheder. Rapporten ledsages af en detaljeret konsekvensanalyse vedrørende omkostningerne og fordelene over hele Unionen. Konsekvensanalysen gøres tilgængelig for Europa-Parlamentet og Rådet mindst seks måneder før fremlæggelse af ethvert eventuelt hensigtsmæssigt lovforslag om inddragelse af nye køretøjsklasser i direktivets anvendelsesområde.

*Artikel 25***Sanktioner**

Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af dette direktiv og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre gennemførelsen heraf. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen, have en afskrækkende virkning og må ikke medføre forskelsbehandling.

*Artikel 26***Gennemførelse**

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

De anvender disse bestemmelser fra den 20. maj 2018.

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

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

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

*Artikel 27***Ophævelse**

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

*Artikel 28***Ikrafttrædelse**

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

*Artikel 29***Adressater**

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 3. april 2014.

*På Europa-Parlamentets vegne*

M. SCHULZ

*Formand*

*På Rådets vegne*

D. KOURKOULAS

*Formand*

---

## BILAG I

**RISIKOKLASSIFICERINGSSYSTEMETS PUNKTER**

Risikoklassificeringssystemet skal danne grundlag for en målrettet udvælgelse af køretøjer, der drives af virksomheder, der klarer sig dårligt med hensyn til overholdelse af krav til køretøjets vedligeholdelse og trafiksikkerhed. Det skal tage hensyn til resultaterne fra både periodisk teknisk kontrol og syn ved vejsiden.

Risikoklassificeringssystemet skal inddrage følgende parametre med henblik på at fastsætte den pågældende virksomheds risikoklassificering:

- antal mangler
- manglernes alvor
- antallet af syn ved vejsiden eller periodiske og frivillige tekniske kontroller
- tidsfaktor

1. Manglerne vægtes i henhold til deres alvor ved at anvende følgende faktorer:

- Farlig mangel = 40
- Væsentlig mangel = 10
- Mindre mangel = 1

2. Udviklingen i en virksomheds (et køretøjs) situation afspejles ved at vægte »ældre« synsresultater (mangler) lavere end »nyere« ved at anvende følgende faktorer:

- År 1 = sidste 12 måneder = faktor 3
- År 2 = 13.-24. måned = faktor 2
- År 3 = 25.-36. måned = faktor 1

Dette gælder kun ved beregningen af den samlede risikoklassificering.

3. Risikoklassificeringen beregnes ved hjælp af følgende formler:

a) Formlen for den overordnede risikoklassificering

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

hvor:

RR = risikoklassificeringens samlede pointsum

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

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

#... = antal ...

DD = farlige mangler

MaD = væsentlige mangler

MiD = mindre mangler

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

b) Formlen for den årlige risikoklassificering

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

hvor:

AR = årlig risikoscore

#... = antal ...

DD = farlige mangler

MaD = væsentlige mangler

MiD = mindre mangler

C = kontrol (syn ved vejsiden eller periodiske og frivillige tekniske kontroller)

Den årlige risiko anvendes til at vurdere udviklingen i en virksomhed i årenes løb.

Klassificeringen af virksomheder (køretøjer) ud fra den samlede risikoklassificering skal foretages på en sådan måde, at de pågældende virksomheder (køretøjer) fordeles på følgende måde:

— < 30 % lav risiko

— 30 % – 80 % mellem risiko

— > 80 % høj risiko.

—



## BILAG II

## OMFANGET AF SYN VED VEJSIDEN

## 1. INSPEKTIONSOMRÅDER

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

## 2. INSPEKTIONSKRAV

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

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

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

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

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

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

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

## 3. KONTROLLENS INDHOLD OG METODER, VURDERING AF MANGLER VED KØRETØJER

Kontrollen skal omfatte de forhold, der betrages som nødvendige og relevante, navnlig under hensyntagen til sikkerheden for så vidt angår bremses, dæk, hjul, stel og gener, og de anbefalede metoder anført i følgende tabel.

Der foretages for hvert af de køretøjssystemer og -komponenter, der er genstand for kontrol, en individuel vurdering af mangler i overensstemmelse med de kriterier, der er fastsat i tabellen.

Mangler, der ikke er anført i dette bilag, vurderes i forhold til de trafiksikkerhedsrisici, som de udgør.

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
0. IDENTIFIKATION AF KØRETØJET					
0.1. Nummerplader (hvis påbudt i henhold til kravene <sup>1)</sup> )	Visuel inspektion.	a) Nummerplade(r) mangler eller er så utilstrækkeligt fastgjort, at den/de kan forventes at falde af.		X	
		b) Påskrift mangler eller er ulæselig.		X	
		c) Ikke i overensstemmelse med køretøjets registreringspapirer.		X	
0.2. Køretøjets identifikations-/stel-/serienummer	Visuel inspektion.	a) Mangler eller forefindes ikke.		X	
		b) Ufuldstændigt, ulæseligt, tydeligvis forfalsket eller ikke i overensstemmelse med køretøjets registreringspapirer.		X	
		c) Køretøjets registreringspapirer ulæselige eller skrivefejl.	X		
1. BREMSEUDSTYR					
1.1. Mekanisk tilstand og virkemåde					
1.1.1. Pedalaksel til driftsbremse/håndbremsearm	Visuel inspektion af komponenterne under aktivering af bremseapparatet.  Bemærk: Køretøjer udstyret med bremsekraftforstærker bør inspiceres med slukket motor.	a) Aksel for stram.		X	
		b) For stort slid eller slør.		X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
1.1.2. Pedalens/håndbremsearmens tilstand og betjeningsanordningens vandring	Visuel inspektion af komponenterne under aktivering af bremseapparatet.  Bemærk: Køretøjer udstyret med bremsekraftforstærker bør inspiceres med slukket motor.	a) For stor eller for lille uudnyttet vandring.  Bremse er ikke fuldt funktionsduelig eller er blokeret.		X	X
		b) Betjeningsanordningen returnerer ikke korrekt.  Hvis funktionsduelighed påvirkes.	X	X	
		c) Skridsikker belægning på bremsepedal mangler, sidder løst eller er slidt glat.		X	
1.1.3. Vakuumpumpe eller kompressor og beholdere	Visuel inspektion af komponenterne under normalt arbejdstryk. Kontrollér, hvor lang tid det tager vakuumpumpe eller lufttrykket at nå et sikkert arbejdstryk, og kontrollér funktionen af alarmanordningen, flervejssikkerhedsventilen og overtryksventilen.	a) Utilstrækkeligt lufttryk/vakuum til at aktivere bremsen mindst fire gange, efter at alarmanordningen har givet signal (eller trykmåleren er uden for det sikre område).  aktivere bremsen mindst to gange efter at alarmanordningen har givet signal (eller trykmåleren er uden for det sikre område)		X	X
		b) Tid til opnåelse af sikkert arbejdstryk er længere, end kravene tillader <sup>1</sup> .		X	
		c) Flervejssikkerhedsventil eller overtryksventil virker ikke.		X	
		d) Lækager, der bevirker et mærkbart trykfald, eller hørlig luftudsivning.		X	
		e) Ydre beskadigelse, som kan forventes at påvirke bremseapparatets funktion.  Nødbremsevirkning ikke opfyldt		X	X
1.1.4. Trykmåler eller -indikator med alarmanordning ved for lavt tryk	Funktionel kontrol.	Trykmåler eller -indikator virker ikke korrekt eller er defekt.	X		
		Lavt tryk angives ikke.		X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
1.1.5. Håndaktiveret bremseventil	Visuel inspektion af komponenterne under aktivering af bremseapparatet.	a) Betjeningsanordning revnet, beskadiget eller for slidt.		X	
		b) Betjeningsanordning utilstrækkeligt fastgjort på ventil eller ventil utilstrækkeligt fastgjort.		X	
		c) Løse tilslutninger eller utætheder i systemet.		X	
		d) Utilfredsstillende funktion.		X	
1.1.6. Parkerings-bremseudløser, betjeningsarm, parkeringsbremse-tandkrans, elektronisk parkeringsbremser	Visuel inspektion af komponenterne under aktivering af bremseapparatet.	a) Tandkransen spærrer ikke tilstrækkeligt.		X	
		b) Slid på betjeningsarmens aksel eller spærreanordningen.  For kraftigt slid.	X		
		c) For stor vandring i betjeningsarmen som tegn på forkert justering.		X	
		d) Udløser mangler, er beskadiget eller virker ikke.		X	
		e) Virker ikke korrekt, alarmanordning giver signal om defekt.		X	
1.1.7. Ventiler (bremseventiler, styreventiler, regulatorer mv.)	Visuel inspektion af komponenterne under aktivering af bremseapparatet.	a) Ventil beskadiget eller for stor luftudsivning.  Hvis funktionsduelighed påvirkes.		X	X
		b) For stort olieforbrug i kompressoren.	X		
		c) Ventil utilstrækkeligt fastgjort eller ukorrekt monteret.		X	
		d) Udsivning af bremsevæske.  Hvis funktionsduelighed påvirkes.		X	X
1.1.8. Koblinger til bremsesystem på påhængskøretøj (elektriske og pneumatisk)	Afbryd og genetablér bremsesystemkobling mellem det trækkende køretøj og påhængskøretøjet.	a) Tap eller selvlukkende ventil defekt.  Hvis funktionsduelighed påvirkes.	X		X

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
		b) Tap eller ventil utilstrækkeligt fastgjort eller ukorrekt monteret. Hvis funktionsduelighed påvirkes.	X	X	
		c) For store utætheder. Hvis funktionsduelighed påvirkes.		X	X
		d) Virker ikke korrekt. Bremseaktivering påvirkes.		X	X
1.1.9. Ekstra trykluftbeholder	Visuel inspektion.	a) Beholder lettere beskadiget eller svagt tæret. Beholder svært beskadiget, tæret eller utæt.	X	X	
		b) Aftapningsanordning virker ikke.		X	
		c) Beholder utilstrækkeligt fastgjort eller ukorrekt monteret.		X	
1.1.10. Servobremse-aggregat, hovedcylinder (hydrauliske systemer)	Visuel inspektion af komponenterne under aktivering af bremseapparatet hvis muligt.	a) Servoforstærker defekt eller virker ikke. Hvis ude af funktion.		X	X
		b) Hovedcylinder defekt, men bremses kan stadig aktiveres. Hovedcylinder defekt eller utæt.		X	X
		c) Hovedcylinder utilstrækkeligt fastgjort, men bremses kan stadig aktiveres. Hovedcylinder utilstrækkeligt fastgjort.		X	X
		d) Utilstrækkelig mængde bremsevæske under MIN-mærke. Mængde bremsevæske i væsentlig grad under MIN-mærke. Bremsevæskenniveau ikke synligt.	X	X	X

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
		e) Dæksel på hovedcylinder mangler.	X		
		f) Kontrollampe for bremsevæske lyser eller er defekt.	X		
		g) Advarselsanordning for bremsevæskenniveau virker ikke korrekt.	X		
1.1.11. Faste bremserør	Visuel inspektion af komponenterne under aktivering af bremseapparatet hvis muligt.	a) Overhængende fare for svigt eller brud.			X
		b) Utætheder i rør eller tilslutninger (tryklufsbremseapparater).		X	
		Utætheder i rør eller tilslutninger (hydrauliske bremseapparater).			X
		c) Rør beskadigede eller stærkt tærede. Bremsers funktion påvirkes i form af blokering eller overhængende risiko for udsivning.		X	X
		d) Rør forkert monteret. Risiko for beskadigelse.	X	X	
1.1.12. Bremseslanger	Visuel inspektion af komponenterne under aktivering af bremseapparatet hvis muligt.	a) Overhængende fare for svigt eller brud.			X
		b) Slanger beskadigede, gnidende, snoede eller for korte. Slanger beskadigede eller gnidende.	X	X	
		c) Utætheder i slanger eller tilslutninger (tryklufsbremseapparater). Utætheder i slanger eller tilslutninger (hydrauliske bremseapparater).		X	X
		d) Slanger spiles ud under tryk. Streng hindret.		X	X
		e) Slanger porøse.		X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
1.1.13. Bremsbakker og -klodser	Visuel inspektion.	a) Bakke eller klods for slidt (minimumsmærke nået).  Bakke eller klods for slidt (minimumsmærke ikke synligt).		X	X
		b) Bakke eller klods tilsmudset (olie, fedt osv.).  Bremssevne påvirket.		X	X
		c) Bakke eller klods mangler eller er forkert monteret.			X
1.1.14. Bremsetromler, bremseskiver	Visuel inspektion.	a) Tromle eller skive slidt  Tromle eller skive stærkt ridset, revnet, utilstrækkeligt fastgjort eller har brud.		X	X
		b) Tromle eller skive tilsmudset (olie, fedt osv.).  Bremssevne alvorligt påvirket.		X	X
		c) Tromle eller skive mangler.			X
		d) Ankerplade utilstrækkeligt fastgjort.		X	
1.1.15. Bremskabler, stænger, arme, forbindelsesled	Visuel inspektion af komponenterne under aktivering af bremseapparatet hvis muligt.	a) Kabel beskadiget eller har knuder.  Bremssevne påvirket.		X	X
		b) Komponent stærkt slidt eller tæret.  Bremssevne påvirket.		X	X
		c) Løst kabel, stang eller forbindelsesled.		X	
		d) Kabelstyr defekt.		X	
		e) Bremsesystemets frie bevægelse begrænset.		X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
		f) Unormal bevægelse af arme/forbindelsesled som tegn på forkert justering eller stærkt slid.		X	
1.1.16. Bremsesystemer (herunder fjederbremsesystemer og hydrauliske cylindre)	Visuel inspektion af komponenterne under aktivering af bremsesystemet hvis muligt.	a) Aktuator revnet eller beskadiget. Bremsesevne påvirket		X	X
		b) Aktuator utæt. Bremsesevne påvirket.		X	X
		c) Aktuator utilstrækkeligt fastgjort eller ukorrekt monteret. Bremsesevne påvirket.		X	X
		d) Aktuator stærkt tæret. Kan forventes at revne.		X	X
		e) For lille eller for stor vandring i arbejdsstempel eller membran. Bremsesevne påvirket (manglende frigang).		X	X
		f) Støvhætte beskadiget. Støvhætte mangler eller er stærkt beskadiget.	X	X	
		1.1.17. Automatisk ventil for lastafhængig bremskraftregulering	Visuel inspektion af komponenterne under aktivering af bremsesystemet hvis muligt.	a) Forbindelse defekt.	
b) Forbindelse forkert justeret.				X	
c) Ventil har sat sig fast eller virker ikke. (ABS virker). Ventil har sat sig fast eller virker ikke.				X	X
d) Ventil mangler (hvis påkrævet).					X
e) Dataplade mangler.	X				



Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
		f) Data ulæselige eller ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .	X		
1.1.18. Justerings-anordninger og indikatorer	Visuel inspektion.	a) Justeringsanordning beskadiget, har sat sig fast eller bevæger sig unormalt, har stærkt slid eller er forkert justeret.		X	
		b) Justeringsanordning defekt.		X	
		c) Monteret eller udskiftet forkert.		X	
1.1.19. Retardersystem (hvis monteret eller påbudt)	Visuel inspektion.	a) Løs forbindelse eller montering. Hvis funktionsduelighed påvirkes.	X	X	
		b) Systemet er tydeligvis defekt eller mangler.		X	
1.1.20. Automatisk aktivering af anhængerbremsen	Afbryd bremsekobling mellem det trækkende køretøj og påhængskøretøjet.	Påhængskøretøjets bremse virker ikke automatisk, når koblingen er afbrudt.			X
1.1.21. Samlede bremseapparat	Visuel inspektion.	a) Andet bremseudstyr (f.eks. frostvæsepumpe, lufttørrer osv.) beskadiget udvendigt eller stærkt tæret på en måde, som påvirker bremseapparatet negativt. Bremseevne påvirket.		X	X
		b) Udsivning af luft eller frostvæske. Systemets funktionsduelighed påvirkes.	X	X	
		c) Enhver komponent, der er utilstrækkeligt fastgjort eller ukorrekt monteret.		X	
		d) Uforsvarlig ændring af en given komponent <sup>3</sup> . Bremseevne påvirket.		X	X
1.1.22. Prøvetilslutninger (hvis monteret eller påbudt)	Visuel inspektion.	Mangler.		X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
1.1.23. Påløbsbremse	Visuel inspektion og aktivering.	Utilstrækkelig effektivitet.		X	
1.2. Driftsbremse — præstationer og virkning					
1.2.1. Præstationer (E)	Bremserne aktiveres gradvis op til maksimal bremsekraft under afprøvning på et bremsefelt.	a) Utilstrækkelig bremsevirkning på et eller flere hjul.		X	
		Ingen bremsevirkning på et eller flere hjul.			X
		b) Bremsevirkning på et hjul er mindre end 70 % af den højeste registrerede bremsevirkning på et andet hjul på samme aksel. Ved bremseprøve på vej afviger køretøjet stærkt fra sin kurs under opbremsningen.		X	
		Bremsevirkning på et hjul er mindre end 50 % af den højeste registrerede bremsevirkning på det andet hjul på samme aksel for styrende akslers vedkommende.			X
		c) Bremsevirkning ikke gradvis (hug).		X	
		d) Funktionstid unormalt lang på et givet hjul.		X	
1.2.2. Virkning (E)	Prøvning på et bremsefelt med den aktuelle vægt eller, såfremt en sådan ikke kan anvendes af tekniske årsager, under en prøvekørsel på vej ved anvendelse af en registrerende decelerationsmåler <sup>(1)</sup> .	Følgende minimumsbremsevirkninger opnås ikke <sup>(2)</sup> : Klasse M <sub>1</sub> , M <sub>2</sub> og M <sub>3</sub> : 50 % <sup>(3)</sup> Klasse N <sub>1</sub> : 45 % Klasse N <sub>2</sub> og N <sub>3</sub> : 43 % <sup>(4)</sup> Klasse O <sub>3</sub> og O <sub>4</sub> : 40 % <sup>(5)</sup> Mindre end 50 % af de ovennævnte værdier nået		X	
					X

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
1.3. Nødbremse — præstationer og virkning (hvis der anvendes separate systemer)					
1.3.1. Præstationer (E)	Anvend den metode, der er beskrevet under punkt 1.2.1., hvis nødbremsesystemet er et separat system i forhold til driftsbremsesystemet.	a) Utilstrækkelig bremsevirkning på et eller flere hjul.		X	
		Ingen bremsevirkning på et eller flere hjul			X
		b) Bremsevirkning på et hjul er mindre end 70 % af den højeste registrerede bremsevirkning på et andet hjul på samme aksel. Ved bremseprøve på vej afviger køretøjet stærkt fra sin kurs under opbremsningen  Bremsevirkning på et hjul er mindre end 50 % af den højeste registrerede bremsevirkning på det andet hjul på samme aksel for styrende akslers vedkommende		X	X
		c) Bremsevirkning ikke gradvis (hug).		X	
1.3.2. Bremsevirkning (E)	Anvend den metode, der er beskrevet under punkt 1.2.2., hvis nødbremsesystemet er et separat system i forhold til driftsbremsesystemet.	Bremsekraft under 50 % (°) af driftsbremsens nødvendige virkning som fastlagt i punkt 1.2.2 i forhold til den tilladte totalvægt.  Mindre end 50 % af de ovennævnte bremsevirkningsværdier, der er opnået i forhold til køretøjets masse under prøvningen.		X	X
1.4. Parkeringsbremse — præstationer og virkning					
1.4.1. Præstationer (E)	Aktiver bremsen på et bremsefelt.	Bremsen virker ikke på den ene side, eller ved bremseprøve på vej afviger køretøjet stærkt fra sin kurs under opbremsningen.  Mindre end 50 % af dde i punkt 1.4.2. omhandlede bremsevirkningsværdier, der er opnået i forhold til køretøjets masse under prøvningen		X	X

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
1.4.2. Bremsvirkning (E)	Prøvning på et bremsefelt. Hvis dette ikke er muligt, så under en testkørsel på vej med en indikerende eller registrerende decelerationsmåler.	For alle køretøjer: Bremskoefficienten er mindre end 16 % i forhold til den tilladte totalvægt; eller for motor-køretøjer: mindre end 12 % i forhold til køretøjets tilladte vogntogsvægt, idet den højeste værdi lægges til grund.  Mindre end 50 % af de ovennævnte bremskoefficientsværdier, der er opnået i forhold til køretøjets masse under prøvningen		X	X
1.5. Retarders ydeevne	Visuel inspektion, og afprøv om muligt, om systemet virker.	a) Bremsvirkning ikke gradvis (gælder ikke motorbremse).		X	
		b) Systemet virker ikke.		X	
1.6. Blokeringsfri bremsesystem (ABS)	Visuel inspektion og besigtigelse af advarselsanordningen og/eller anvendelse af køretøjets elektroniske grænseflade.	a) Advarselsanordning virker ikke korrekt.		X	
		b) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		c) Hjulhastighedssensorer mangler eller er beskadigede.		X	
		d) Ledningsnet beskadiget.		X	
		e) Andre komponenter mangler eller er beskadigede.		X	
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade.		X	
1.7. Elektronisk bremsesystem (EBS)	Visuel inspektion og besigtigelse af advarselsanordningen og/eller anvendelse af køretøjets elektroniske grænseflade.	a) Advarselsanordning virker ikke korrekt.		X	
		b) Advarselsanordning giver signal om fejl i systemet.		X	
		c) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade.		X	
		d) Cellebro mellem det trækkende køretøj og påhængskøretøj eller sættevogn inkompatibel eller mangler.			X

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
1.8	Bremsevæske	Visuel inspektion.		X	X
		Bremsevæsken forurenede eller med bundfald.			
		Overhængende fare for svigt.			X
2. STYREAPPARAT					
2.1. Mekanisk tilstand					
2.1.1.	Styreapparatets tilstand	Visuel inspektion af styreapparatet, idet rattet drejes.	a) Sektoraksel snoet eller noter slidte. Funktionsduelighed påvirket.	X	X
			b) Sektoraksel stærkt slidt. Funktionsduelighed påvirket.	X	X
			c) For stor vandring i sektoraksel. Funktionsduelighed påvirket.	X	X
			d) Udsivning. Dråbedannelse.	X	X
2.1.2.	Fastgørelse af styrehus	Visuel inspektion af fastgørelsen af styrehuset til chassiset, idet rattet drejes med og mod uret.	a) Styrehus ikke korrekt fastgjort. Monteringsdele sidder løst i farlig grad eller synlige slidspor mod chassis og karrosseri.	X	X
			b) Udvidede fastgørelshuller i chassis. Monteringsdele påvirkes i alvorlig grad.	X	X
			c) Fastgørelsesbolte mangler eller har brud. Monteringsdele påvirkes i alvorlig grad.	X	X
			d) Styrehus har brud. Husets stabilitet eller fastgørelse påvirkes.	X	X

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

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
		c) Anordning virker ikke. Styreevne påvirkes.		X	X
		d) Anordning har brud eller er utilstrækkeligt fastgjort. Styreevne påvirkes.		X	X
		e) Skævhed i eller tilsmudsning af komponenter. Styreevne påvirkes		X	X
		f) Uforsvarlig ændring <sup>3</sup> . Styreevne påvirkes.		X	X
		g) Kabler/slanger beskadigede eller stærkt tærede. Styreevne påvirkes.		X	X
2.2.	Rat, ratsøjle og styr				
2.2.1.	Rattets tilstand	Med hjulene på jorden skub og træk rattet i lige linje med ratsøjlen, og skub rattet i forskellige retninger vinkelret på ratsøjlen. Visuel inspektion af slør og fleksible samlingers eller kardanleds tilstand.	a) Relativ bevægelse mellem rat og ratsøjle som tegn på løshed. Meget alvorlig risiko for at ville løsnes.	X	X
			b) Fastholdelsesanordning på ratnav mangler. Meget alvorlig risiko for at ville løsnes.	X	X
			c) Brud på eller løshed i ratnav, ratkrans eller rateger. Meget alvorlig risiko for at ville løsnes.	X	X
			d) Uforsvarlig ændring <sup>3</sup> .	X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
2.2.2. Ratsøjle og styretøjsdæmpere	Skub og træk rattet i lige linje med ratstammen, og skub rattet i forskellige retninger vinkelret på ratstammen. Visuel inspektion af slør og fleksible samlingers eller kardanleds tilstand.	a) For stor vandring op eller ned i midten af rattet.		X	
		b) For stor vandring i toppen af ratstammen radiært fra ratstammens akse.		X	
		c) Forbindesslanger i forringet tilstand.		X	
		d) Fastgørelse defekt.  Meget alvorlig risiko for at ville løsnes.		X	X
		e) Uforsvarlig ændring. <sup>3</sup>			X
2.3. Slør i styreapparat	Med motoren kørende (for køretøjer med servostyring) og hjulene pegende lige frem drejes let på rattet med uret og mod uret så langt som muligt, uden at hjulene bevæges. Visuel inspektion af frigang. <sup>1/2</sup>	For kraftig frigang i rattet (f.eks. bevægelse af et punkt på ratkranen med mere end en femtedel af rattets diameter) eller manglende overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .  Styreevnens sikkerhed påvirkes.		X	X
2.4. Sporing af hjul (X) <sup>2</sup>	Visuel inspektion.	åbenbar manglende sporing.	X		
		Ligeud-kørsel påvirkes; retningsstabilitet påvirkes.		X	
2.5. Drejeled på påhængskøretøjs styrende aksel	Visuel inspektion eller ved hjælp af en egnet ratslørsmåler	a) Komponent lettere beskadiget.  Komponent svært beskadiget eller revnet.		X	X
		b) For stort slid.  Ligeud-kørsel påvirkes; retningsstabilitet påvirkes.		X	X
		c) Fastgørelse defekt.  Fastgørelse påvirkes i alvorlig grad.		X	X



Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
2.6. Elektronisk servostyring (EPS)	Visuel inspektion og kontrol af overensstemmelse mellem rattets vinkel og hjulenes vinkel, når motoren startes og slukkes, og/eller anvendelse af køretøjets elektroniske grænseflade.	a) Fejllindikatorlampen for elektronisk servostyring giver signal om en given fejl i systemet.		X	
		b) Servoforstærkning virker ikke.		X	
		c) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade.		X	
3. UDSYN					
3.1. Synsfelt	Visuel inspektion fra førersædet.	Hindring inden for førerens synsfelt, som i væsentlig grad påvirker dennes udsyn foran eller til siderne (uden for området, der rengøres af forrudeviskere).  Udsynet hæmmes inden for området, der rengøres af forrudeviskere, eller udvendige spejle ikke synlige.	X		
3.2. Rudernes tilstand	Visuel inspektion.	a) Revnet eller misfarvet rude eller gennemsigtigt panel (hvis tilladt) (uden for området, der rengøres af forrudeviskere).  Udsynet hæmmes inden for området, der rengøres af forrudeviskere, eller udvendige spejle ikke synlige.	X		
		b) Rude eller gennemsigtigt panel (herunder reflekterende eller farvet folie), som ikke opfylder specifikationerne i kravene <sup>1</sup> , (uden for området, der rengøres af forrudeviskere)  Udsynet hæmmes inden for området, der rengøres af forrudeviskere, eller udvendige spejle ikke synlige.	X		
		c) Rude eller gennemsigtigt panel i uacceptabel stand.  Udsynet hæmmes i høj grad inden for området, der rengøres af forrudeviskere.		X	X

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
3.3. Førerspejle eller spejlanordninger	Visuel inspektion.	a) Spejl eller anordning mangler eller er ikke monteret i henhold til kravene <sup>1</sup> (mindst to spejlanordninger står til rådighed).  Færre end to spejlanordninger står til rådighed.	X		
		b) Spejl eller anordning lettere beskadiget eller sidder løst.  Spejl eller anordning virker ikke, er svært beskadiget, sidder løst eller er utilstrækkeligt fastgjort.	X	X	
		c) Nødvendigt synsfelt ikke dækket.		X	
3.4. Forrudevaskere	Visuel inspektion og aktivering.	a) Vaskere fungerer ikke eller mangler.		X	
		b) Viskerblad defekt.  Viskerblad mangler eller er tydeligvis defekt.	X	X	
3.5. Forrudevaskere	Visuel inspektion og aktivering.	Vaskere fungerer ikke tilfredsstillende (manglende sprinklervæske, selvom pumpen virker, eller sprinklerdyser ikke korrekt indstillet).  Vaskere virker ikke.	X	X	
3.6. Afdugningsanlæg (X) <sup>2</sup>	Visuel inspektion og aktivering.	Anlæg virker ikke eller er tydeligvis defekt.	X		
4. LYGTER, REFLEKSANORDNINGER OG ELEKTRISK UDSTYR					
4.1. Forlygter					
4.1.1. Tilstand og virkemåde	Visuel inspektion og aktivering.	a) Lygte/lyskilde defekt eller mangler (ved flere lygter/lyskilder; for LED: mindre end 1/3 virker ikke).  Ved enkelt lygte/lyskilde; for LED: udsyn påvirkes i alvorlig grad.	X	X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
		b) Lygte (parabol og glas) defekt eller mangler.  Lygte (parabol og glas) svært defekte eller mangler.	X	X	
		c) Lygte ikke forsvarligt fastgjort.		X	
4.1.2. Indstilling	Visuel inspektion og aktivering.	a) Forlygte tydeligvis fejljusteret		X	
		b) Lyskilde er ikke korrekt monteret			
4.1.3. Afbrydere	Visuel inspektion og aktivering.	a) Afbryder virker ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> (antal forlygter der tænder samtidig).  Forlygternes maksimalt tilladte lysstyrke overskrides.	X	X	
		b) Betjeningsanordnings funktion forringet.		X	
4.1.4. Opfyldelse af kravene <sup>1</sup>	Visuel inspektion og aktivering.	a) Lygte, farven af det udsendte lys, position, lysstyrke eller markering ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .		X	
		b) Produkter på glasset eller lyskilden, som tydeligvis mindsker lysintensiteten eller ændrer farven af det udsendte lys.		X	
		c) Lyskilde og lygte passer ikke sammen.		X	
4.1.5. Indstillingsanordning (hvis påbudt)	Visuel inspektion og aktivering hvis muligt.	a) Anordning virker ikke.		X	
		b) Manuel anordning kan ikke betjenes fra førersædet.		X	
4.1.6. Forlygteviskere (hvis påbudt)	Visuel inspektion og aktivering hvis muligt.	Anordning virker ikke.  For gasudladningslamper.	X	X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
4.2. Positionslygter for og bag, sidemarkeringslygter, endemarkeringslygter og dagslyslampe					
4.2.1. Tilstand og virkemåde	Visuel inspektion og aktivering.	a) Lyskilde defekt.		X	
		b) Glas defekt.		X	
		c) Lygte ikke forsvarligt fastgjort. (kan i alvorlig grad forventes at falde af).	X	X	
4.2.2. Afbrydere	Visuel inspektion og aktivering.	a) Afbryder virker ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .  Baglygter samt sidemarkeringslygter kan afbrydes, når forlygter er tændt.		X	
		b) Betjeningsanordnings funktion forringet.		X	
4.2.3. Opfyldelse af kravene <sup>1</sup> .	Visuel inspektion og aktivering.	a) Lygte, farven af det udsendte lys, position, lysstyrke eller markering ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .  Rødt lys fremad eller hvidt lys bagud; stærkt reduceret lysstyrke.	X	X	
		b) Produkter på glasset eller lyskilden, som mindsker lysintensiteten eller ændrer farven af det udsendte lys.  Rødt lys fremad eller hvidt lys bagud; stærkt reduceret lysstyrke.	X	X	
4.3. Stoplygter					
4.3.1. Tilstand og virkemåde	Visuel inspektion og aktivering.	a) Lyskilde defekt (ved flere LED-lyskilder: mindre end 1/3 virker ikke).  Ved enkelte lyskilder; for LED: færre end 2/3 virker.  Ingen lyskilde fungerer.	X	X	X

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

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
4.4.2. Afbrydere	Visuel inspektion og aktivering.	Afbryder virker ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> . Virker ikke.	X	X	
4.4.3. Opfyldelse af kravene <sup>1</sup>	Visuel inspektion og aktivering.	Lygte, farven af det udsendte lys, position, lysstyrke eller markering <sup>7</sup> ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .		X	
4.4.4. Blinkfrekvens	Visuel inspektion og aktivering.	Blinkfrekvens ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> (frekvensen afviger mere end 25 %).	X		
4.5. Tågelygter for og bag					
4.5.1. Tilstand og virkemåde	Visuel inspektion og aktivering.	a) Lyskilde defekt (ved flere LED-lyskilder: mindre end 1/3 virker ikke). Ved en enkelt lyskilde; for LED: færre end 2/3 virker.	X	X	
		b) Lettere defekt glas (ingen indvirkning på lys der udsendes). Stærkt defekt glas (indvirkning på lys der udsendes).	X	X	
		c) Lygte ikke forsvarligt fastgjort. Meget alvorlig risiko for, at den falder af eller blænder modkørende trafik.	X	X	
4.5.2. Indstilling (X) <sup>2</sup>	Visuel inspektion og aktivering.	Tågeforlygtes indstilling tydeligvis forkert, når lysstrålen har en afskæringslinje (afskæringslinje for lav). Afskæringslinje højere end forlygter til nærllys.	X	X	
4.5.3. Afbrydere	Visuel inspektion og aktivering.	Afbryder virker ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> . Virker ikke.	X	X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
4.5.4. Opfyldelse af kravene <sup>1</sup>	Visuel inspektion og aktivering.	a) Lygte, farven af det udsendte lys, position, lysstyrke eller markering <sup>7</sup> ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .		X	
		b) System virker ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .	X		
4.6. Baklygter					
4.6.1. Tilstand og virkemåde	Visuel inspektion og aktivering.	a) Lyskilde defekt.	X		
		b) Glas defekt.	X		
		c) Lygte ikke forsvarligt fastgjort. Meget alvorlig risiko for, at den falder af.	X		X
4.6.2. Opfyldelse af kravene <sup>1</sup> .	Visuel inspektion og aktivering.	a) Lygte, farven af det udsendte lys, position, lysstyrke eller markering <sup>7</sup> ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .		X	
		b) System virker ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .		X	
4.6.3. Afbrydere	Visuel inspektion og aktivering.	Afbryder virker ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> Baklygte kan tændes, uden at køretøjet er sat i bakgear.	X		X
4.7. Bagnummerpladelygte					
4.7.1. Tilstand og virkemåde	Visuel inspektion og aktivering.	a) Lygte kaster lys direkte bagud eller afgiver hvidt lys direkte bagud.	X		
		b) Lyskilde defekt (ved flere lyskilder). Lyskilde defekt (ved enkelte lyskilder).	X		X
		c) Lygte ikke forsvarligt fastgjort. Meget alvorlig risiko for, at den falder af.	X		X

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
4.7.2.	Opfyldelse af kravene <sup>1</sup> .	Visuel inspektion og aktivering.	System virker ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .		
4.8. Refleksanordninger, (retroreflekterende) synlighedsmærkninger og markeringsplader bag			X		
4.8.1.	Tilstand	Visuel inspektion.	a) Reflekerende udstyr defekt eller beskadiget. Refleksvirkningen påvirkes.	X	
			b) Refleks ikke forsvarligt fastgjort. Kan forventes at falde af.	X	
4.8.2.	Opfyldelse af kravene <sup>1</sup> .	Visuel inspektion.	Anordning, reflekteret farve eller position ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> . Manglende eller reflekterende rød farve fremad eller hvid farve bagud.	X	X
4.9. Påkrævede signallamper for belysningsudstyr					
4.9.1.	Tilstand og virkemåde	Visuel inspektion og aktivering.	Virker ikke. Virker ikke for lygter til fjernlys eller tågebaglygte.	X	X
4.9.2.	Opfyldelse af kravene <sup>1</sup> .	Visuel inspektion og aktivering.	Ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .	X	
4.10.	Elektriske forbindelser mellem det trækkende køretøj og påhængskøretøj eller sættevogn	Visuel inspektion: Undersøg om muligt forbindelsens elektriske gennemgang.	a) Faste dele ikke forsvarligt fastgjort. Løs stikkontakt.	X	X
			b) Beskadiget eller forringet isolering. Kan forventes at forårsage en kortslutning.	X	X
			c) Påhængskøretøjs eller trækkende køretøjs elektriske forbindelser virker ikke korrekt. Påhængskøretøjets stoplys virker ikke.	X	X



Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
4.11. Ledningsnet	Visuel inspektion, herunder også i motorrummet (hvis relevant).	a) Ledningsnet utilstrækkeligt eller uforsvarligt fastgjort.  Fastgørelsesdele sidder løst, berører skarpe kanter, konnektorer kan forventes at blive afbrudt.  Ledningsnet kan forventes at berøre varme dele, roterende dele eller stel, konnektorer kan forventes at blive afbrudt (relevante dele til bremses og styreapparat).	X	X	X
		b) Ledningsnet i lettere forringet tilstand.  Ledningsnet i stærkt forringet tilstand.  Ledningsnet i ekstremt forringet tilstand (relevante dele til bremses og styreapparat).	X	X	X
		c) Beskadiget eller forringet isolering.  Kan forventes at forårsage en kortslutning.  Overhængende risiko for brand og gnistdannelse.	X	X	X
4.12. Ikkeobligatoriske lygter og refleksanordninger (X) <sup>2</sup>	Visuel inspektion og aktivering.	a) En lygte/refleksanordning monteret i strid med kravene <sup>1</sup> .  Udsender/reflekterer rødt lys fremad eller hvidt lys bagud.	X	X	
		b) Lygtefunktion ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> . Antallet af forlygter, som virker samtidig, gør, at den tilladte lysstyrke overskrides; Udsender rødt lys fremad eller hvidt lys bagud.	X	X	
		c) Lygte/refleksanordning ikke forsvarligt fastgjort  Meget alvorlig risiko for, at den falder af.	X	X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
4.13. Batteri(er)	Visuel inspektion.	a) Utilstrækkeligt fastgjort.  Ikke korrekt fastgjort; kan forventes at forårsage en kortslutning.	X	X	
		b) Udsivning.  Udslip af farlige stoffer.	X	X	
		c) Afbryder defekt (hvis påbudt).		X	
		d) Sikringer defekte (hvis påbudt).		X	
		e) Utilstrækkelig ventilation (hvis påbudt).		X	
5.	AKSLER, HJUL, DÆK OG AFFJEDRING				
5.1.	Aksler				
5.1.1. Aksler + E	Visuel inspektion ved hjælp af en ratslørs-måler, hvis tilgængelig.	a) Brud på eller krum aksel.			X
		b) Utilstrækkelig fastgørelse til køretøjet.  Stabiliteten forringes; funktionsduelighed påvirkes: for stor bevægelse i forhold til anordningerne.		X	X
		c) Uforsvarlig ændring <sup>3</sup> .  Stabiliteten påvirkes, funktionsduelighed påvirkes, utilstrækkelig afstand til andre køretøjsdele eller kørebanen.		X	X
5.1.2. Stubakslar + E	Visuel inspektion ved hjælp af en ratslørs-måler, hvis tilgængelig. Påvirk hvert hjul med en lodret eller vandret kraft og bemærk, hvor stor bevægelsen mellem akselstang og stubaksel er.	a) Brud på stubaksel.			X
		b) For stort slid på drejetap og/eller bøsninger.  Kan forventes at ville løsnes; retningsstabilitet påvirkes.		X	X
		c) For stor bevægelse mellem stubaksel og akselstang.  Kan forventes at ville løsnes; retningsstabilitet påvirkes.		X	X

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
		d) Stubakseltap sidder løst på akslen.  Kan forventes at ville løsnes; retningsstabilitet påvirkes.		X	X
5.1.3. Hjullejer + E	Visuel inspektion ved hjælp af en ratslørmåler, hvis tilgængelig. Vug hjulet eller påvirk hvert hjul med en vandret kraft og bemærk, hvor meget hjulet løftes i forhold til stubakslen.	a) For stort slør i et hjulleje.  Retningsstabilitet påvirkes; fare for sammenbrud.		X	X
		b) Hjulleje for stramt eller blokeret.  Fare for overophedning; fare for sammenbrud.		X	X
5.2. Hjul og dæk					
5.2.1. Hjulnav	Visuel inspektion.	a) Hjulmøtrikker eller -bolte mangler eller sidder løst.  Fastgørelsesdel mangler eller er løs i en sådan grad, at trafiksikkerheden påvirkes i meget alvorlig grad.		X	X
		b) Nav slidt eller beskadiget.  Nav slidt eller beskadiget på en måde, der påvirker en forsvarlig fastgørelse af hjul.		X	X
5.2.2. Hjul	Visuel inspektion af begge sider af hvert hjul, når køretøjet står over en grav eller på en lift.	a) Ethvert brud eller enhver svejsedefekt.			X
		b) Ringe til fastgørelse af dæk ikke korrekt monteret.  Kan forventes at ville falde af.		X	X
		c) Hjul meget skævt eller slidt.  En forsvarlig fastgørelse til navet påvirkes; en forsvarlig fastgørelse af dæk påvirkes.		X	X
		d) Hjulstørrelse, teknisk udformning, kompatibilitet eller hjultype ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> og påvirker trafiksikkerheden.		X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
5.2.3. Dæk	Visuel inspektion af hele dækket ved at rulle køretøjet baglæns og forlæns.	a) Dækstørrelse, belastningsevne, godkendelsesmærke eller hastighedsindeks ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> og påvirker trafiksikkerheden.  Utilstrækkelig belastningsevne eller hastighedsindeks i forhold til den faktiske brug; dæk berører andre faste køretøjsdele, og påvirker derved kørslen.		X	X
		b) Dæk på samme aksel eller på tvillingehjul har forskellig størrelse.		X	
		c) Dæk på samme aksel er af forskellig type (radialdæk/diagonaldæk).		X	
		d) Enhver alvorlig beskadigelse eller flænge i dæk.  Tråd synlig eller beskadiget.		X	X
		e) Dækkets slidindikator bliver synlig.  Dækmønsterdybde ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .		X	X
		f) Dæk gnider mod andre komponenter (fleksible afskærmningsanordninger).  Dæk gnider mod andre komponenter (trafiksikkerheden påvirkes ikke).	X		X
		g) Regummierede dæk ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .  Trådbeskyttelseslaget påvirkes.		X	X
5.3. Affjedring					
5.3.1. Fjedre og stabilisator + E	Visuel inspektion ved hjælp af en ratslørsmåler, hvis tilgængelig.	a) Utilstrækkelig fastgørelse af fjedre til chassis eller aksel.  Relativ bevægelse er synlig, fastgørelsesdelene sidder løst i meget alvorlig grad.		X	X

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
		b) Fjederkomponent er beskadiget eller har brud.  Hovedfjeder (bladfjeder) eller ekstra bladfjedre påvirkes i meget alvorlig grad.		X	X
		c) Fjeder mangler.  Hovedfjeder (bladfjeder) eller ekstra bladfjedre påvirkes i meget alvorlig grad.		X	X
		d) Uforsvarlig ændring <sup>3</sup> .  Utilstrækkelig afstand til køretøjets øvrige dele; fjeder-system virker ikke.		X	X
5.3.2. Støddæmpere	Visuel inspektion.	a) Utilstrækkelig fastgørelse af støddæmpere til chassis eller aksel.  Støddæmper sidder løst.	X	X	
		b) Beskadiget støddæmper med tegn på alvorlig utæthed eller defekt.		X	
		c) Støddæmper mangler.		X	
5.3.3. Torsionsrør, radiusarme, bærearmer og affjedringsarme + E	Visuel inspektion ved hjælp af en ratslørmåler, hvis tilgængelig.	a) Utilstrækkelig fastgørelse af komponent til chassis eller aksel.  Kan forventes at ville løsnes; retningsstabilitet påvirkes.		X	X
		b) En beskadiget eller kraftigt tæret komponent.  Komponentens stabilitet påvirkes, eller komponenten har brud		X	X
		c) Uforsvarlig ændring <sup>3</sup> .  Utilstrækkelig afstand til køretøjets øvrige dele; system virker ikke.		X	X

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
5.3.4. Affjedningsled + E	Visuel inspektion ved hjælp af en ratslørs-måler, hvis tilgængelig	a) For stort slid i drejetap og/eller bøsninger eller i affjedningsled.  Kan forventes at ville løsnes; retningsstabilitet påvirkes.		X	X
		b) Støvhætte er i alvorligt forringet tilstand.  Støvhætte mangler eller har brud.	X	X	
5.3.5. Luftaffjedring	Visuel inspektion	a) Anordning virker ikke.			X
		b) Komponent beskadiget, ændret eller forringet på en måde, som ville påvirke anordningens funktion negativt.  Systemets funktionsduelighed påvirkes i alvorlig grad.		X	X
		c) Hørlig udsivning i anordning.		X	
		d) Uforsvarlig ændring.		X	
6.	CHASSIS OG DELE FASTGJORT TIL CHASSIS				
6.1.	Chassis eller ramme og dertil fastgjorte dele				
6.1.1. Almindelig tilstand	Visuel inspektion	a) Et mindre brud på eller deformation af en side eller travers.  Et alvorligt brud på eller deformation af en side eller travers.		X	X
		b) Utilstrækkelig fastgørelse af forstærkningsplader eller befæstninger.  Flertallet af befæstningerne løse; dele er ikke tilstrækkeligt solide.		X	X
		c) For kraftig tæring, som påvirker samlingernes styrke.  Dele er ikke tilstrækkeligt solide.		X	X

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
6.1.2. Udstødningsrør og lyddæmpere	Visuel inspektion	a) Utilstrækkeligt fastgjort eller utæt udstødningssystem.		X	
		b) Damp trænger ind i førerkabine eller passagerkabine. Fare for ombordværende personer.		X	X
6.1.3. Brændstoftank og -rør (herunder brændstoftank til opvarmning og rør)	Visuel inspektion, anvend apparat til lækagedetektering, når det drejer sig om LPG/CNG/LNG-systemer.	a) Utilstrækkeligt fastgjort tank eller rør, hvilket medfører særlig brandfare.			X
		b) Brændstoflækage eller tankdæksel mangler eller er defekt. Brandfare; For stort udslip af farlige stoffer.		X	X
		c) Slidte rør. Beskadigede rør.	X	X	
		d) Stophane (hvis påbudt) virker ikke korrekt.		X	
		e) Brandrisiko pga.: — brændstofudsivning — brændstoftank eller udstødning ikke korrekt afskærmet — motorrummets tilstand.			X
		f) LPG/CNG/LNG-system eller brintsystem ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> ; en del af systemet defekt.			X
6.1.4. Kofangere, sidebeskyttelse og underkøringsværn	Visuel inspektion.	a) Løshed eller beskadigelse kan forventes at forårsage skade ved strejf eller kontakt. Dele kan forventes at falde af; funktionsduelighed påvirkes i høj grad.		X	X
		b) Anordning tydeligvis ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .		X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
6.1.5. Fastgørelses-anordning til reservehjul (hvis monteret)	Visuel inspektion.	a) Anordning ikke i korrekt stand.	X		
		b) Anordning har brud eller er utilstrækkeligt fastgjort.		X	
		c) Reservehjul ikke forsvarligt fastgjort Meget alvorlig risiko for, at det falder af.		X	X
6.1.6. Mekanisk kobling og træk-anordning + E	Visuel inspektion for slid og korrekt funktion med særlig vægt på monteret sikkerhedsudstyr og/eller brug af måleapparat.	a) Komponent beskadiget, defekt eller revnet (hvis den ikke er i brug).  Komponent beskadiget, defekt eller revnet (hvis den er i brug).		X	X
		b) For kraftigt slid i komponent.  Overskrider opslidningsgrænse.		X	X
		c) Fastgørelse defekt.  Eventuelle løse fastgørelsesdele med meget alvorlig risiko for at falde af.		X	X
		d) Sikkerhedsudstyr mangler eller virker ikke korrekt.		X	
		e) Koblingsindikator virker ikke.		X	
		f) Skjuler nummerplade eller lygte (når anordningerne ikke er i brug).  Nummerplade ulæselig (når anordningerne ikke er i brug).	X	X	
		g) Uforsvarlig ændring <sup>3</sup> (sekundære dele).  Uforsvarlig ændring <sup>3</sup> (primære dele).		X	X
		h) Kobling for svag eller inkompatibel eller ikke i overensstemmelse med kravene.			X



Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
6.1.7. Transmission	Visuel inspektion.	a) Løse eller manglende sikringsbolte.  Løse eller manglende sikringsbolte i en sådan grad, at det bringer trafiksikkerheden alvorligt i fare.		X	X
		b) For kraftigt slid i aksellejer.  Meget alvorlig risiko for, at det løsnes eller revner.		X	X
		c) For kraftigt slid i kardanled eller drivkæder/-remme.  Meget alvorlig risiko for, at de løsnes eller revner.		X	X
		d) Forbindelsesslanger i forringet tilstand.  Meget alvorlig risiko for, at de løsnes eller revner.		X	X
		e) Beskadiget eller bøjet aksel.		X	
		f) Lejehus har brud eller er utilstrækkeligt fastgjort.  Meget alvorlig risiko for, at det løsnes eller revner.		X	X
		g) Støvhætte er i alvorligt forringet tilstand.  Støvhætte mangler eller har brud.	X	X	
		h) Ulovlig ændring af drivlinjen.		X	
6.1.8. Motorophæng	Visuel inspektion.	Ophæng i forringet tilstand, tydeligvis beskadiget i alvorlig grad.  Ophæng sidder løst eller har brud.		X	X
6.1.9. Motorydelse(X) <sup>2</sup>	Visuel inspektion og/eller anvendelse af den elektroniske grænseflade.	a) Betjeningsanordning ændret, hvilket påvirker sikkerheden og/eller miljøet.		X	
		b) Motor ændret, hvilket påvirker sikkerheden og/eller miljøet.			X

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
6.2. Kabine og karrosseri					
6.2.1. Tilstand	Visuel inspektion.	a) Løst eller beskadiget panel eller del kan forventes at forårsage skade.  Kan forventes at falde af.		X	X
		b) Utilstrækkeligt fastgjort karrosseristolpe.  Stabiliteten påvirkes.		X	X
		c) Mulighed for indsigning af dampe fra motor eller udstødning.  Fare for ombordværende personer		X	X
		d) Uforsvarlig ændring <sup>3</sup> .  Utilstrækkelig afstand til roterende eller bevægelige dele og kørebanen.		X	X
6.2.2. Fastgørelse	Visuel inspektion.	a) Karosseri eller kabine utilstrækkeligt fastgjort.  Stabiliteten påvirkes.		X	X
		b) Karosseri/kabine tydeligvis ikke placeret lige på chassiset.		X	
		c) Utilstrækkelig eller manglende fastgørelse af karosseri/kabine på chassis eller travers og om den er symmetrisk.  Utilstrækkelig eller manglende fastgørelse af karosseri/kabine på chassis eller travers i en sådan grad, at det bringer trafiksikkerheden meget alvorligt i fare.		X	X
		d) For kraftig tæring ved fastgørelsespunkter på selvbærende karosseri.  Stabiliteten påvirkes.		X	X

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

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
6.2.8. Trinbræt	Visuel inspektion.	a) Trin eller trinbøjle utilstrækkeligt fastgjort. Ikke tilstrækkeligt stabil.	X	X	
		b) Trin eller bøjle i en tilstand, der kan forventes at forårsage skade på brugerne.		X	
6.2.9. Andet indvendigt og udvendigt tilbehør og udstyr.	Visuel inspektion.	a) Fastgørelse af andet tilbehør eller udstyr defekt.		X	
		b) Andet tilbehør eller udstyr ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> . Monterede dele kan forventes at forvolde personskader; driftens sikkerhed påvirkes.	X	X	
		c) Udsivning fra hydraulisk udstyr. Omfattende udslip af farlige stoffer.	X	X	
6.2.10. Skærme, afskærmningsanordninger	Visuel inspektion.	a) Mangler, er løse eller kraftigt tærede. Kan forventes at forvolde personskader; kan forventes at falde af.	X	X	
		b) Utilstrækkelig afstand til dæk/hjul (afskærmningsanordninger). Utilstrækkelig afstand til dæk/hjul (stænklapper).	X	X	
		c) Ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> . Utilstrækkelig dækning af slidbanemønstret.	X	X	
7. FORSKELLIGT Udstyr					
7.1. Sikkerhedsseler/lukkeanordninger og fastholdelsesanordninger					
7.1.1. Montering af sikkerhedsseler/lukkeanordninger	Visuel inspektion.	a) Forankringspunkt i alvorligt forringet tilstand. Stabiliteten påvirkes.		X	X
		b) Forankring løs.		X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
7.1.2. Sikkerhedssellers/lukkeanordningers tilstand	Visuel inspektion og aktivering.	a) Påbudt sikkerhedssele mangler eller er ikke monteret.		X	
		b) Sikkerhedssele beskadiget. Tegn på snit eller overbelastning	X	X	
		c) Sikkerhedssele ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .		X	
		d) Lukkeanordning på sikkerhedssele beskadiget eller fungerer ikke korrekt.		X	
		e) Retraktor på sikkerhedssele beskadiget eller fungerer ikke korrekt.		X	
7.1.3. Kraftbegrænser på sikkerhedssele	Visuel inspektion og/eller anvendelse af den elektroniske grænseflade.	a) Kraftbegrænser mangler tydeligvis eller er uegnet til køretøjet.		X	
		b) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade.		X	
7.1.4. Selestrammere til sikkerhedssele	Visuel inspektion og/eller anvendelse af den elektroniske grænseflade.	a) Selestrammer mangler tydeligvis eller er uegnet til køretøjet.		X	
		b) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade.		X	
7.1.5. Airbag	Visuel inspektion og/eller anvendelse af den elektroniske grænseflade.	a) Airbag mangler tydeligvis eller er uegnet til køretøjet.		X	
		b) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade.		X	
		c) Airbag virker tydeligvis ikke.		X	
7.1.6. SRS-systemer	Visuel inspektion af fejlindikatorlampen og/eller anvendelse af den elektroniske grænseflade.	a) Fejlindikatorlampen for SRS giver signal om en given fejl i systemet.		X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
		b) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade.		X	
7.2. Ildslukker (X) <sup>2</sup>	Visuel inspektion.	a) Mangler.		X	
		b) Ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> . Hvis påbudt (f.eks. taxier, busser, rutebiler osv.).	X	X	
7.3. Låse og tyverisikringsanordning	Visuel inspektion og aktivering.	a) Anordning forhindrer ikke, at køretøjet kan køre.	X		
		b) Defekt. Låser eller blokerer utilsigtet.		X	X
7.4. Advarselstrekant (hvis påbudt) (X) <sup>2</sup>	Visuel inspektion.	a) Mangler eller mangelfuld.	X		
		b) Ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .	X		
7.5. Forbindskasse (hvis påbudt) (X) <sup>2</sup>	Visuel inspektion.	Mangler, mangelfuld eller ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .	X		
7.6. Stopklodser (hvis påbudt) (X) <sup>2</sup>	Visuel inspektion.	Mangler eller er ikke i god stand, utilstrækkelig stabilitet eller dimension.		X	
7.7. Lydsignalapparat	Visuel inspektion og aktivering.	a) Virker ikke korrekt. Virker ikke.	X	X	
		b) Betjeningsanordning utilstrækkeligt fastgjort.	X		
		c) Ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> . Lydsignalet kan forventes at blive forvekslet med officielle sirener.	X	X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
7.8. Hastighedsmåler (speedometer)	Visuel inspektion eller aktivering under testkørsel på vej eller elektronisk kontrol.	a) Monteret i strid med kravene <sup>1</sup> . Mangler (hvis påbudt).	X	X	
		b) Funktionsduelighed påvirkes. Fungerer overhovedet ikke.	X	X	
		c) Kan ikke oplyses tilstrækkeligt. Kan ikke oplyses overhovedet.	X	X	
7.9. Fartskriver (hvis monteret/påbudt)	Visuel inspektion.	a) Ikke monteret i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .		X	
		b) Virker ikke.		X	
		c) Plombering brudt eller mangler.		X	
		d) Monteringsplade mangler, er ulæselig eller ugyldig.		X	
		e) Tydelig manipulation.		X	
		f) Dækstørrelse ikke i overensstemmelse med kalibreringsparametrene.		X	
7.10. Hastighedsbegrænsende anordning (hvis monteret/påbudt) + E	Visuel inspektion og aktivering, hvis anordningen forefindes.	a) Ikke monteret i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> .		X	
		b) Virker tydeligvis ikke.		X	
		c) Ukorrekt fastsat hastighed (hvis dette kontrolleres).		X	
		d) Plombering brudt eller mangler.		X	
		e) Plade mangler eller er ulæselig.		X	
		f) Dækstørrelse ikke i overensstemmelse med kalibreringsparametrene.		X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
7.11. Kilometertæller hvis forefindes(X) <sup>2</sup>	Visuel inspektion og/eller anvendelse af den elektroniske grænseflade.	a) Tydelig manipulation (snyd) for at reducere eller give et forkert billede af køretøjets kilometerstand.		X	
		b) Virker tydeligvis ikke.		X	
7.12. Elektronisk stabilitetskontrol (ESC) hvis monteret/påbudt (X) <sup>2</sup>	Visuel inspektion og/eller anvendelse af den elektroniske grænseflade.	a) Hjulhastighedssensorer mangler eller er beskadigede.		X	
		b) Ledningsnet beskadiget.		X	
		c) Andre komponenter mangler eller er beskadigede.		X	
		d) Afbryder beskadiget eller fungerer ikke korrekt.		X	
		e) Fejlindikatorlampen for ESC giver signal om en given fejl i systemet.		X	
		f) Systemet giver signal om en fejl via køretøjets elektroniske grænseflade.		X	
8.	GENER				
8.1.	Støj				
8.1.1. Støjdæmpnings-system + E	Subjektiv vurdering (medmindre inspektøren vurderer, at støjniveauet kan være for højt, og der i dette tilfælde foretages en støjtest af et stillestående køretøj ved hjælp af en støjmåler).	a) Støjniveau overskrider de tilladte grænser i kravene <sup>1</sup> .		X	
		b) En del af støjdæmpningssystemet sidder løst, er beskadiget, ukorrekt monteret, mangler eller er tydeligvis ændret på en måde, som ville påvirke støjniveauet negativt.  Meget alvorlig risiko for, at det falder af		X	X
8.2.	Udstødning				
8.2.1.	Udstødning fra motor med styret tænding				
8.2.1.1. Emissionskontroludstyr	Visuel inspektion.	a) Emissionskontroludstyr monteret af fabrikanten mangler, er ændret eller er tydeligvis defekt.		X	
		b) Utæthed, som ville påvirke emissionsmåling.		X	



Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
		c) Fejlindikatorlampen følger ikke korrekt sekvens.		X	
8.2.1.2. Gasformig CF <sub>4</sub> -udledninger (E)	<p>— For køretøjer op til emissionsklasse Euro 5 og Euro V <sup>(7)</sup>:</p> <p>måling ved hjælp af en udstødningsgasanalytator i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> eller aflæsning af egendiagnosesystemet. Prøvning ved udstødningsrøret skal være standardmetoden til måling af udstødningsemissioner. På baggrund af en overensstemmelsesvurdering og under hensyntagen til den relevante typegodkendelseslovgivning kan medlemsstater tillade anvendelsen af egendiagnosesystemer i overensstemmelse med fabrikantens anbefalinger og andre krav.</p> <p>— For køretøjer op til emissionsklasse Euro 6VI <sup>(8)</sup>:</p> <p>måling ved hjælp af en udstødningsgasanalytator i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> eller aflæsning af egendiagnosesystemet i overensstemmelse med fabrikantens anvisninger og andre krav <sup>1</sup>.</p> <p>Målinger gælder ikke for totaktsmotorer.</p> <p>Alternativt måles med fjerndetektionsudstyr og bekræftes ved standardafprøvningsmetoder.</p>	a) Enten overstiger emissionen af forurenende luftarter de specifikke niveauer, som fabrikanten har angivet.		X	
		b) eller, såfremt denne oplysning ikke foreligger, overstiger CO-emissionen,		X	
		i) for køretøjer, der ikke har et avanceret emissionskontrollsystem,			
		— 4,5 %, eller			
		— 3,5 %			
		i henhold til tidspunktet for første registrering eller ibrugtagning som angivet i kravene <sup>1</sup> .			
ii) for køretøjer, der har et avanceret emissionskontrollsystem,					
— med motoren i tomgang: 0,5 %					
— ved høj tomgangshastighed: 0,3 %					
eller					
— med motoren i tomgang: 0,3 % <sup>(7)</sup>					
— ved høj tomgangshastighed: 0,2 %					
i henhold til tidspunktet for første registrering eller ibrugtagning som angivet i kravene <sup>1</sup> .					
		c) Lambda uden for området $1 \pm 0,03$ eller ikke i overensstemmelse med fabrikantens anvisning.		X	
		d) Aflæsning af egendiagnosesystemet viser en alvorlig fejl.		X	
		e) Fjerndetektionsudstyr viser, at kravene ikke er opfyldt.		X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
8.2.2. Udstødning fra motor med kompressionstænding					
8.2.2.1. Emissions-kontroludstyr	Visuel inspektion.	a) Emissionskontroludstyr monteret af fabrikanten mangler eller er tydeligvis defekt.		X	
		b) Utæthed, som ville påvirke emissionsmåling.		X	
		c) Fejlindikatorlampen følger ikke korrekt sekvens.		X	
		d) Utilstrækkelig reagent, hvis relevant.		X	
8.2.2.2. Tæthed	<p>— For køretøjer op til emissionsklasse Euro 5 og Euro V <sup>(7)</sup>:</p> <p>udstødningsgassens røgtæthed måles ved fri acceleration (ubelastet fra tomgang til tophastighed) i frigear med tilsluttet kobling eller aflæsning af egendiagnosesystemet. Prøvning ved udstødningsrøret skal altid være standardmetoden til måling af udstødningsemissioner. På baggrund af en overensstemmelsesvurdering kan medlemsstater tillade anvendelsen af egendiagnosesystemer i overensstemmelse med fabrikantens anbefalinger og andre krav.</p> <p>— For køretøjer op til emissionsklasse Euro 6 og Euro VI <sup>(7)</sup>:</p> <p>udstødningsgassens røgtæthed måles ved fri acceleration (ubelastet fra tomgang til tophastighed) i frigear med tilsluttet kobling eller aflæsning af egendiagnosesystemet i henhold til fabrikantens anbefalinger og andre krav <sup>1</sup>.</p>	a) For køretøjer, der er registreret eller taget i brug første gang efter den dato, der er angivet i kravene <sup>1</sup>		X	
Køretøjer, der er registreret eller taget i brug inden 1. januar 1980, er undtaget fra dette krav.	tætheden overstiger det niveau, der er angivet på fabrikationsskiltet på køretøjet;				

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
	<p>Klargøring af køretøjet:</p> <p>1. Køretøjet kan kontrolleres uden klarlægning, selv om det af sikkerhedsgrunde bør påses, at motoren er varm og i forsvarlig mekanisk stand.</p>	<p>b) Hvis disse oplysninger ikke foreligger, eller der i henhold til kravene <sup>1</sup> ikke må anvendes referenceværdier,</p> <p>— for indsugningsdieselmotorer: 2,5 m<sup>-1</sup></p> <p>— for turboladede dieselmotorer: 3,0 m<sup>-1</sup></p> <p>eller for køretøjer, der er angivet i kravene <sup>1</sup> eller registreret eller taget i brug første gang efter datoen angivet i kravene <sup>1</sup></p> <p>1,5 m<sup>-1</sup> (<sup>9</sup>)</p> <p>eller</p> <p>0,7 m<sup>-1</sup> (<sup>7</sup>)</p>		X	
	<p>2. Krav til klarlægning:</p> <p>i) Motoren skal være helt varm, f.eks. skal motoroliens temperatur målt ved hjælp af en sonde i målepindsrøret være mindst 80 °C eller normal driftstemperatur, hvis den er lavere, eller motorblokkens temperatur skal målt ved infrarødt strålingsniveau være på mindst en tilsvarende temperatur. Hvis denne måling ikke er mulig på grund af køretøjets konstruktion, kan motorens normale driftstemperatur konstateres ved hjælp af andre metoder, f.eks. ved at motorventilatoren sætter i gang.</p> <p>ii) Udstødningssystemet renses ved mindst tre frie accelerationscyklusser eller ved en tilsvarende metode.</p>			X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
	<p>Kontrolprocedure:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Motoren og eventuel turbolader sættes i tomgang, før hver enkelt fri accelerationscyklus påbegyndes. For dieselmotorer til tunge køretøjer betyder det, at der ventes mindst 10 sekunder, efter at gaspedalen er sluppet.</li> <li>2. De enkelte frie accelerationscyklusser påbegyndes ved, at gaspedalen hurtigt (dvs. på under et sekund) og i én bevægelse, men uden voldsomhed, trædes helt i bund for at opnå maksimal indsprøjtning fra indsprøjtningssumpen.</li> <li>3. Under hver fri accelerationscyklus skal motoren nå tophastigheden eller, hvis køretøjet har automatisk gear, den hastighed, som producenten har angivet, eller, hvis disse oplysninger ikke foreligger, to tredjedele af tophastigheden, før gaspedalen slippes. Dette kan kontrolleres ved f.eks. at overvåge motorens omdrejningstal eller ved at lade tilstrækkelig tid gå, fra gaspedalen trædes ned, til den slippes; det vil for køretøjer i klasse M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> eller N<sub>3</sub> sige mindst 2 sekunder.</li> <li>4. Et køretøj må kun kasseres, hvis det aritmetiske gennemsnit af mindst tre frie accelerationscyklusser ligger over grænseværdien. Dette kan beregnes ved at se bort fra målinger, der afviger betydeligt fra det målte gennemsnit, eller resultatet af andre statistiske beregninger, som tager hensyn til målingernes spredning. Medlemsstaterne kan begrænse antallet af kontrolcyklusser.</li> </ol>	c) Fjerndetektionsudstyr viser, at kravene ikke er opfyldt.		X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
	<p>5. For at undgå unødvendig kontrol kan medlemsstaterne kassere køretøjer, hvis målte værdier ligger betydeligt over grænseværdien efter færre end tre frie accelerationscyklusser eller efter rensningscyklusserne. For på samme måde at undgå unødvendig kontrol kan medlemsstaterne godkende køretøjer, hvis målte værdier ligger betydeligt under grænseværdien efter færre end tre frie accelerationscyklusser eller efter rensningscyklusserne.</p> <p>Alternativt måles med fjerndetektionsudstyr og bekræftes ved standardafprøvningsmetoder.</p>				
8.3. Andre miljørelaterede punkter					
8.3.1. Væskeudsivning		<p>En udsivning af anden væske end vand, der er for stor, og som kan forventes at skade miljøet eller udgøre en risiko for andre trafikanters sikkerhed.</p> <p>Konstant dråbedannelse, der udgør en meget alvorlig risiko.</p>		X	X
9. YDERLIGERE KONTROLPUNKTER FOR KØRETØJER TIL PERSONBEFORDRING I KLASSE M <sub>2</sub> og M <sub>3</sub>					
9.1. Døre					
9.1.1. Indgange og udgange	Visuel inspektion og aktivering.	a) Defekt ved aktivering.		X	
		b) Forringet tilstand. Kan forventes at forvolde personskader.	X		X
		c) Defekt nødbetjening.		X	
		d) Fjernbetjening af døre eller alarmanordninger defekt.		X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
9.1.2. Nødudgange	Visuel inspektion og aktivering (hvis relevant).	a) Defekt ved aktivering.		X	
		b) Nødudgangsskilte ulæselige. Nødudgangsskilte mangler.	X	X	
		c) Hammer til at knuse ruder mangler.	X		
		d) Adgang blokeret.		X	
9.2. Afdugnings- og afrydningsanlæg (X) <sup>2</sup>	Visuel inspektion og aktivering.	a) Virker ikke korrekt. Påvirker driftens sikkerhed for køretøjet.	X	X	
		b) Emission af giftig gas eller udstødningsgas til førerkabinen eller passagerkabinen. Fare for ombordværende personer.		X	X
		c) Afrimningsanlæg (hvis påbudt) defekt.		X	
9.3. Ventilations- og opvarmningsanlæg (X) <sup>2</sup>	Visuel inspektion og aktivering.	a) Defekt ved aktivering. Risiko for ombordværende personer.	X	X	
		b) Emission af giftig gas eller udstødningsgas til førerkabinen eller passagerkabinen. Fare for ombordværende personer.		X	X
9.4. Sæder					
9.4.1. Passagersæder (inkl. sæder til medfølgende personer og børnefastspændingssystemer, hvis påkrævet)	Visuel inspektion.	Klapsæder (hvis tilladt) virker ikke automatisk. Blokerer en nødudgang.	X	X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
9.4.2. Førersæde (supplerende krav)	Visuel inspektion.	a) Defekt specialudstyr såsom solfilm. Synsfelt påvirkes.	X	X	
		b) Beskyttelse af føreren utilstrækkelig. Kan forventes at forvolde personskader.	X	X	
9.5. Indvendig belysning og GPS-udstyr (X) <sup>2</sup>	Visuel inspektion og aktivering.	Anordning defekt. Fungerer overhovedet ikke.	X	X	
9.6. Gangareal, ståpladser	Visuel inspektion.	a) Utilstrækkeligt fastgjort gulv. Stabiliteten påvirkes.		X	X
		b) Defekte gelændere eller håndgreb. Usikre eller ubrugelige.	X	X	
9.7. Trapper og trin	Visuel inspektion og aktivering (hvis relevant).	a) Forringet tilstand. Beskadiget tilstand. Stabiliteten påvirkes.	X	X	X
		b) Trin, der kan foldes ind, virker ikke korrekt.		X	
9.8. Anlæg til kommunikation med passagererne X) <sup>2</sup>	Visuel inspektion og aktivering.	Defekt anlæg. Virker overhovedet ikke.	X	X	
9.9. Meddelelser (X) <sup>2</sup>	Visuel inspektion.	a) Manglende, urigtig eller ulæselig meddelelse. Urigtige oplysninger.	X	X	

Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
9.10. Krav til befording af børn (X) <sup>2</sup>					
9.10.1. Døre	Visuel inspektion.	Beskyttelse af døre ikke i overensstemmelse med kravene <sup>1</sup> til denne form for befording.		X	
9.10.2. Signaleringsudstyr og specialudstyr	Visuel inspektion.	Signaleringsudstyr eller specialudstyr mangler.	X		
9.11. Krav til befording af personer med nedsat mobilitet (X) <sup>2</sup>					
9.11.1. Døre, ramper og lifte	Visuel inspektion og aktivering.	a) Defekt ved aktivering. Driftens sikkerhed påvirkes.	X		X
		b) Forringet tilstand. Stabiliteten påvirkes; kan forventes at forvolde personskader.	X		X
		c) Defekt(e) betjeningsanordning(er). Driftens sikkerhed påvirkes.	X		X
		d) Defekt(e) alarmanordning(er). Virker overhovedet ikke.	X		X
9.11.2. Fastgørelse af kørestol	Visuel inspektion og aktivering, hvis relevant.	a) Defekt ved aktivering. Driftens sikkerhed påvirkes.	X		X
		b) Forringet tilstand. Stabiliteten påvirkes; kan forventes at forvolde personskader.	X		X
		c) Defekt(e) betjeningsanordning(er). Driftens sikkerhed påvirkes.	X		X



Punkt	Metode	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Vurdering af mangler		
			Mindre	Væsentlige	Farlige
9.11.3. Signaleringsudstyr og specialudstyr	Visuel inspektion	Signaleringsudstyr eller specialudstyr mangler.		X	

(1) Bremssevirkningseffektiviteten beregnes ved at dividere den samlede bremssevirkning, der opnås, når bremsen aktiveres, med køretøjets vægt, eller i tilfælde af en sættevogn, summen af akseltrykkene, og derefter gange resultatet med 100.

(2) De køretøjsklasser, der falder uden for dette direktivs anvendelsesområde, er medtaget til vejledning.

(3) 48 % for køretøjer, der ikke blev udstyret med ABS eller typegodkendt før 1. oktober 1991.

(4) 45 % for køretøjer, der er registreret efter 1988, eller fra den dato, der er angivet i kravene, idet det seneste tidspunkt lægges til grund.

(5) 43 % for sættevogne og påhængskøretøjer med trækstang, der er registreret efter 1988, eller fra den dato, der er angivet i kravene, idet det seneste tidspunkt lægges til grund.

(6) 2,2 m/s<sup>2</sup> for køretøjer i klasse N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> og N<sub>3</sub>.

(7) Typegodkendt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 715/2007, bilag I, tabel 2 (Euro 6), og forordning (EF) nr. 595/2009 (Euro VI).

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

(9) Typegodkendt i henhold til grænseværdierne i linje B i tabellen i punkt 5.3.1.4 i bilag I til direktiv 70/220/EØF; linje B1, B2 eller C i punkt 6.2.1 i bilag I til direktiv 88/77/EØF eller første gang registreret eller taget i brug efter 1. juli 2008.

#### NOTER:

<sup>1</sup> »Kravene« er fastsat i henhold til typegodkendelse på tidspunktet for godkendelse, første registrering eller første ibrugtagning samt i henhold til kravene til eftermontering eller til den nationale lovgivning i registreringslandet. Disse årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes, gælder først, når overholdelsen af kravene er kontrolleret.

<sup>2</sup> (X) markerer punkter, som vedrører køretøjets tilstand og dets egnethed til brug på vejen, men som ikke betragtes som en essentiel del af en teknisk kontrol.

<sup>3</sup> Ved uforståelig ændring forstås en ændring, som forringer køretøjets trafiksikkerhed eller påvirker miljøet negativt i uforholdsmæssig grad.

E Til prøvning af dette punkt er udstyr påkrævet.

## BILAG III

## I. Principper for sikring af last

1. Lastsikring skal kunne modstå følgende kræfter, der skyldes køretøjets acceleration/deceleration:
  - i køreretningen: 0,8 gange lastens vægt, og
  - i lateral retning: 0,5 gange lastens vægt, og
  - imod køreretningen: 0,5 gange lastens vægt
  - og skal generelt forebygge, at lasten vipper eller tipper.
2. Fordelingen af lasten skal tage hensyn til det maksimalt tilladte akseltryk og til det nødvendige minimale akseltryk inden for grænserne af køretøjets maksimalt tilladte masse i overensstemmelse med lovbestemmelserne om køretøjers vægt og dimensioner.
3. Ved fastgørelsen af lasten skal der tages hensyn til de gældende krav vedrørende styrken i visse køretøjskomponenter såsom forsmæk, mellemstykke, endestykker, kæpstokke eller surringspunkter, når disse komponenter benyttes til fastgørelse af lasten.
4. Ved fastgørelsen af lasten kan en eller flere eller en kombination af følgende fastgørelsesmetoder benyttes:
  - låsning
  - blokering (lokalt/generelt)
  - direkte surring
  - surring over toppen.
5. Gældende standarder:

Standard	Emne
— EN 12195-1	Beregning af surringsstyrke
— EN 12640	Surringspunkter
— EN 12642	Styrken af køretøjets konstruktion
— EN 12195-2	Surringsbånd fremstillet af menneskeskabte fibre
— EN 12195-3	Surringskæder
— EN 12195-4	Stålwirer til surring
— ISO 1161, ISO 1496	ISO-container
— EN 283	Veksellad
— EN 12641	Presenninger
— EUMOS 40511	Stænger — kæpstokke
— EUMOS 40509	Transportpakning

## II. Syn af lastens fastgørelse

### 1. Klassificering af mangler

Mangler skal klassificeres i en af følgende mangelgrupper:

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

Hvis flere mangler optræder på én gang, klassificeres transporten i den gruppe, der svarer til den alvorligste mangel. Hvis der konstateres adskillige mangler, hvis kombinerede virkninger må forventes at forstærke hinanden, klassificeres transporten på det næstfølgende, højere mangelniveau.

### 2. Inspektionsmetoder

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

### 3. Vurdering af mangler

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

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

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

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

Tabel 1

Punkt	Mangler	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
A	Transportpakningen umuliggør korrekt fastgørelse af lasten.	Vurderes af inspektøren		
B	En eller flere lasteenheder er ikke korrekt placeret.	Vurderes af inspektøren		
C	Køretøjet er ikke egnet til den lastede fragt (andre mangler en dem, der er nævnt i punkt 10).	Vurderes af inspektøren		
D	Åbenlyse defekter ved køretøjets overbygning (andre mangler en dem, der er nævnt i punkt 10).	Vurderes af inspektøren		
10	Køretøjets egnethed			

<sup>(1)</sup> Rådets direktiv 95/50/EF om indførelse af ensartede kontrolprocedurer i forbindelse med transport af farligt gods ad vej (EFT L 249 af 17.10.1995, s. 35).

Punkt	Mangler	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
10.1	Forreste væg (hvis anvendt til lastsikring)			
10.1.1	Rustskader eller deformationer, som svækker dele		x	
	Brud på dele, som udgør en risiko for lastrummets integritet			x
10.1.2	Utilstrækkelig styrke (attest eller mærkat, hvis påkrævet)		x	
	Utilstrækkelig højde i forhold til den lastede fragt			x
10.2.	Sidevægge (hvis anvendt til lastsikring)			
10.2.1.	Rustskader på og deformationer af dele; hængsler eller lukketøj i en utilstrækkelig stand		x	
	Brud på dele; hængsler eller lukketøj mangler eller virker ikke			x
10.2.2.	Stiverne har utilstrækkelig styrke (attest eller mærkat, hvis påkrævet)		x	
	Utilstrækkelig højde i forhold til den lastede fragt			x
10.2.3.	Sidevæggenes planker i en utilstrækkelig stand		x	
	Brud på dele			x
10.3.	Bageste væg (hvis anvendt til lastsikring)			
10.3.1.	Rustskader på og deformationer af dele; hængsler eller lukketøj i en utilstrækkelig stand		x	
	Brud på dele; hængsler eller lukketøj mangler eller virker ikke			x
10.3.2.	Utilstrækkelig styrke (attest eller mærkat, hvis påkrævet)		x	
	Utilstrækkelig højde i forhold til den lastede fragt			x
10.4.	Kæpstokke (hvis anvendt til lastsikring)			
10.4.1.	Rustskader på og deformationer af dele eller utilstrækkelig fastgørelse til køretøjet		x	
	Brud på dele; fastgørelsen til køretøjet er ustabil			x
10.4.2.	Styrke eller konstruktion er utilstrækkelig		x	
	Utilstrækkelig højde i forhold til den lastede fragt			x
10.5.	Surringspunkter (hvis anvendt til lastsikring)			
10.5.1.	Tilstand eller konstruktion er utilstrækkelig		x	
	Kan ikke modstå den nødvendige kraftpåvirkning af forankringen			x

Punkt	Mangler	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
10.5.2.	Utilstrækkeligt antal Utilstrækkeligt antal til at modstå den nødvendige kraftpåvirkning af forankringen		x	x
10.6.	Påkrævede særlige anordninger (hvis anvendt til lastsikring)			
10.6.1.	Utilstrækkelig tilstand, beskadiget Brud på dele; ikke i stand til at modstå belastningen		x	x
10.6.2.	Uegnet til den transporterede last Mangler		x	x
10.7.	Ladbund (hvis anvendt til lastsikring)			
10.7.1.	Utilstrækkelig tilstand, beskadiget Brud på dele; Kan ikke bære lasten		x	x
10.7.2.	Utilstrækkelig belastningsevne Kan ikke bære lasten		x	x
20	Fastgørelsesmetoder			
20.1.	Låsning, blokering og direkte surring			
20.1.1	Direkte fastgørelse af lasten (blokering)			
20.1.1.1	Afstand frem til forreste væg for stor, hvis denne benyttes til direkte fastgørelse af lasten Mere end 15 cm og fare for gennemtrængning af væggen		x	x
20.1.1.2.	Lateral afstand til sidevæg for stor, hvis denne benyttes til direkte fastgørelse af lasten Mere end 15 cm og fare for gennemtrængning af væggen		x	x
20.1.1.3.	Afstand bagud til bageste væg for stor, hvis denne benyttes til direkte fastgørelse af lasten Mere end 15 cm og fare for gennemtrængning af væggen		x	x
20.1.2.	Fastgørelsesanordninger, f.eks. surringsskinner, spærrebomme, lægter og kiler fortil, til siderne og bagtil			
20.1.2.1.	Ukorrekt fastgørelse til køretøjet Utilstrækkelig fastgørelse Ikke i stand til at modstå belastningen, løse	x	x	x

Punkt	Mangler	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
20.1.2.2.	Ukorrekt fastgørelse	x		
	Utilstrækkelig fastgørelse		x	
	Helt ineffektiv			x
20.1.2.3.	Fastgørelsesudstyr ikke tilstrækkeligt egnet		x	
	Fastgørelsesudstyr helt uegnet			x
20.1.2.4.	Den valgte metode til at fastgøre lasten er ikke optimal		x	
	Den valgte metode er helt utilstrækkelig			x
20.1.3	Direkte fastgørelse med net og tæpper			
20.1.3.1.	Nets og tæppers tilstand (manglende eller beskadiget mærkning, men anordning stadig i god tilstand)	x		
	Lastsikringsgrej beskadiget		x	
	Lastsikringsgrej i forringet tilstand og ikke længere egnet til brug			x
20.1.3.2.	Net og tæpper har utilstrækkelig styrke		x	
	Kapacitet til at modstå belastningen er mindre end 2/3 af den nødvendige belastning			x
20.1.3.3.	Utilstrækkelig fastgørelse af net og tæpper		x	
	Fastgørelsen kan modstå mindre end 2/3 af den nødvendige belastning			x
20.1.3.4.	Net og tæpper er ikke tilstrækkeligt egnede til lastsikringen		x	
	Helt uegnede			x
20.1.4.	Adskillelse og polstring af lasteenheder eller frirum			
20.1.4.1.	Adskillelses- og polstringsenheders manglende egnethed		x	
	For store adskillelses- eller frirum			x
20.1.5.	Direkte surring (horisontal, transversal og diagonal surring samt kædesurring og fjederbelastet surring)			
20.1.5.1.	Den påkrævede surringsstyrke er utilstrækkelig		x	
	Mindre end 2/3 af den påkrævede styrke			x
20.2.	Fastgørelse med friktionslås			
20.2.1.	Opnåelse af den påkrævede surringsstyrke			

Punkt	Mangler	Vurdering af mangler		
		Mindre	Væsentlige	Farlige
20.2.1.1.	Den påkrævede surringsstyrke er utilstrækkelig Mindre end 2/3 af den påkrævede styrke		x	x
20.3.	Anvendt lastsikringsgrej			
20.3.1	Lastsikringsgrejs manglende egnethed Helt uegnet grej		x	x
20.3.2.	Mærkning (f.eks. lap/skilt) mangler/beskadiget, men grej ellers i god stand Mærkning (f.eks. lap/skilt) mangler/beskadiget, og grej viser tegn på markant svækkelse	x	x	
20.3.3.	Lastsikringsgrej beskadiget Lastsikringsgrej i forringet tilstand og ikke længere egnet til brug		x	x
20.3.4.	Surringsspil ikke anvendt korrekt Surringsspil defekt		x	x
20.3.5.	Lastsikringsgrej er anvendt forkert (f.eks. manglende kantbeskyttelse) Anvendelse af lastsikringsgrej uegnet (f.eks. knuder)		x	x
20.3.6.	Lastsikringsgrejs fastgørelse uhensigtsmæssig Mindre end 2/3 af den påkrævede styrke		x	x
20.4.	Supplerende udstyr (f.eks. skridsikre måtter, kantbeskyttere og kantskinner)			
20.4.1.	Det anvendte udstyr er uegnet Det anvendte udstyr er forkert eller defekt Det anvendte udstyr er helt uegnet	x	x	x
20.5.	Transport af styrtgods samt let og løst materiale			
20.5.1.	Styrtgods blæser væk under køretøjets kørsel på vejnettet og vil kunne forstyrre trafikken Udgør en fare for trafikken		x	x
20.5.2.	Styrtgods ikke er tilstrækkeligt sikret Tab af last udgør en fare for trafikken		x	x

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



## BILAG IV

(forsiden)

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

1. Sted for syn ved vejsiden .....
2. Dato .....
3. Klokkeslæt .....
4. Køretøjets nationalitetsmærke og registreringsnummer .....
5. Identifikation af køretøjet/VIN-nummer .....
6. Køretøjsklasse
  - a) N<sub>2</sub><sup>a)</sup> (3,5 til 12 t)
  - b) N<sub>3</sub><sup>a)</sup> (mere end 12 t)
  - c) O<sub>3</sub><sup>a)</sup> (3,5 til 10 t)
  - d) O<sub>4</sub><sup>a)</sup> (mere end 10 t)
  - e) M<sub>2</sub><sup>a)</sup> (> 9 sæder<sup>b)</sup> op til 5 t)
  - f) M<sub>3</sub><sup>a)</sup> (> 9 sæder<sup>b)</sup> mere end 5 t)
  - g) T5
  - h) Anden køretøjsklasse   
(angiv nærmere)
7. Kilometertælleren stand på kontroltidspunktet
8. Virksomhed, der udfører transporten
  - a) Navn og adresse .....
  - .....
  - b) Nummeret på fællesskabstilladelse<sup>o)</sup> (forordning (EF) nr. 1072/2009 og nr. 1073/2009) og nr. 1073/2009 .....
9. Førerens navn .....

## 10. Kontrollerede punkter

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

## 11. Resultat af synet:

Godkendt	<input type="checkbox"/>
Ikke godkendt	<input type="checkbox"/>
Forbud mod eller begrænsning af brug af køretøjet grundet alvorlige mangler	<input type="checkbox"/>

## 12. Andet/bemærkninger: .....

## 13. Myndighed/inspektør, der har udført synet

Underskrift:

Kompetent myndighed/inspektøren

Føreren

.....

Noter:

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

(bagsiden)

0.	<b>IDENTIFIKATION AF KØRETØJET</b>	1.1.17.	Automatisk ventil for lastafhængig bremskraftregulering	2.2.	Rat, ratstamme og styr	4.4.2.	Afbrydere
0.1.	Nummerplader	1.1.18.	Justeringsanordninger og indikatorer	2.2.1.	Rattets tilstand	4.4.3.	Opfyldelse af kravene
0.2.	Identifikationsnummer/stelnummer	1.1.19.	Retardersystem (hvis monteret eller påbudt)	2.2.2.	Ratstamme og styretøjsdæmpere	4.4.4.	Blinkfrekvens
1.	<b>BREMSEUDSTYR</b>	1.1.20.	Automatisk aktivering af anhængerbremseser	2.3.	Slør i styreapparat	4.5.	Tågelygter for og bag
1.1.	Mekanisk tilstand og virkemåde	1.1.21.	Samlede bremseapparat	2.4.	Sporing af hjul	4.5.1.	Tilstand og virkemåde
1.1.1.	Pedalaksel til driftsbremse	1.1.22.	Prøvetilslutninger	2.5.	Drejeled på påhængskøretøjs styrende aksel	4.5.2.	Indstilling
1.1.2.	Pedalens tilstand og vandring	1.1.23.	Påløbsbremse	2.6.	Elektronisk servostyring (EPS)	4.5.3.	Afbrydere
1.1.3.	Vakuumpumpe eller kompressor og beholdere	1.2.	Driftsbremse — præstationer og virkning	3.	<b>UDSYN</b>	4.5.4.	Opfyldelse af kravene
1.1.4.	Trykmåler eller -indikator med alarmanordning ved for lavt tryk	1.2.1.	Præstationer	3.1.	Synsfelt	4.6.	Baklygter
1.1.5.	Håndaktiveret bremseventil	1.2.2.	Virkning	3.2.	Rudernes tilstand	4.6.1.	Tilstand og virkemåde
1.1.6.	Parkeringsbremseudløser, betjeningsarm, parkeringsbremsetandkrans, elektronisk parkeringsbremse	1.3.	Nødbremmens præstation og virkning	3.3.	Førerspejle	4.6.2.	Opfyldelse af kravene
1.1.7.	Ventiler (bremseventiler, styreventiler, regulatorer mv.)	1.3.1.	Præstationer	3.4.	Forrudevaskere	4.6.3.	Afbrydere
1.1.8.	Koblinger til bremseser på påhængskøretøj (elektriske og pneumatiske)	1.3.2.	Virkning	3.5.	Forrudevaskere	4.7.	Bagnummerpladelygte
1.1.9.	Ekstra tryklufftbeholder	1.4.	Parkeringsbremse — præstationer og virkning	3.6.	Afdugningsanordning	4.7.1.	Tilstand og virkemåde
1.1.10.	Servobremseaggregat, hovedcylinder (hydrauliske systemer)	1.3.1.	Præstationer	4.	<b>LYGTER, REFLEKSANORDNINGER OG ELEKTRISK UDSTYR</b>	4.7.2.	Opfyldelse af kravene
1.1.11.	Faste bremserør	1.3.2.	Virkning	4.1.	Forlygter	4.8.	Refleksanordninger, konturafmærkning og refleksplanker
1.1.12.	Bremseslanger	1.4.1.	Præstation	4.1.1.	Tilstand og virkemåde	4.8.1.	Tilstand
1.1.13.	Bremsebakker og -klodser	1.4.2.	Virkning	4.1.2.	Indstilling	4.8.2.	Opfyldelse af kravene
1.1.14.	Bremsetromler, bremsekiver	1.5.	Retarders ydeevne	4.1.3.	Afbrydere	4.9.	Påkrævede signallamper for belysningsudstyr
1.1.15.	Bremsekabler, stænger, arme, forbindelsesled	1.6.	Blokeringsfri bremseser	4.1.4.	Opfyldelse af kravene	4.9.1.	Tilstand og virkemåde
1.1.16.	Parkeringsbremseudløser, betjeningsarm, parkeringsbremsetandkrans, elektronisk parkeringsbremse	1.7.	Elektronisk bremsesystem (EBS)	4.1.5.	Justeringsanordninger	4.9.2.	Opfyldelse af kravene
		1.8.	Bremsevæske	4.1.6.	Forlygtevasker	4.10.	Elektriske forbindelser mellem det trækkende køretøj og påhængskøretøj eller sættevogn
		2.	<b>STYREAPPARAT</b>	4.2.	Positionsglygter for og bag, sidemærkingslygter og endemærkingslygter og kørelsglygter	4.11.	Ledningsnet
		2.1.	Mekanisk tilstand	4.2.1.	Tilstand og virkemåde	4.12.	Ikkeobligatoriske lamper og reflektorer
		2.1.1.	Styreapparatets tilstand	4.2.2.	Afbrydere	4.13.	Batteri
		2.1.2.	Fastgørelse af styrehus	4.2.3.	Opfyldelse af kravene		
		2.1.3.	Styreapparatets deles tilstand	4.3.	Stoplygter		
		2.1.4.	Aktivering af styreapparatets dele	4.3.1.	Tilstand og virkemåde		
		2.1.5.	Servostyring	4.3.2.	Afbrydere		
				4.3.3.	Opfyldelse af kravene		
				4.4.	Retningsviserblinklygter og havariblink		
				4.4.1.	Tilstand og virkemåde		

5.	<b>AKSLER, HJUL, DÆK OG AFFJEDRING</b>	6.1.7.	Transmission	7.5.	Førstehjælpskasse	9.1.	Døre
5.1.	Aksler	6.1.8.	Motorophæng	7.6.	Stopklodser til hjul (kiler)	9.1.1.	Indgange og udgange
5.1.1.	Aksler	6.1.9.	Motorydelse	7.7.	Lydsignalapparat	9.1.2.	Nødudgange
5.1.2.	Stubaksler	6.2.	Kabine og karrosseri	7.8.	Hastighedsmåler (speedometer)	9.2.	Afdugnings- og afrimningsanlæg
5.1.3.	Hjullejer	6.2.1.	Tilstand	7.9.	Fartskriver	9.3.	Ventilations- og opvarmningsanlæg
5.2.	Hjul og dæk	6.2.2.	Fastgørelse	7.10.	Hastighedsbegrænsende anordning	9.4.	Sæder
5.2.1.	Hjulnav	6.2.3.	Døre og døråse	7.11.	Kilometer-/miltæller	9.4.1.	Passagersæder
5.2.2.	Hjul	6.2.4.	Gulv	7.12.	Elektronisk stabilitetskontrol (ESC)	9.4.2.	Førersæde
5.2.3.	Dæk	6.2.5.	Førersæde	8.	<b>GENER</b>	9.5.	Indvendig belysning og GPS-udstyr
5.3.	Affjedring	6.2.6.	Andre sæder	8.1.	Støjdæmpningssystem	9.6.	Gangareal, ståpladser
5.3.1.	Fjedre og stabilisator	6.2.7.	Betjeningsanordninger	8.2.	Udstødning	9.7.	Trapper og trin
5.3.2.	Støddæmpere	6.2.8.	Trinbræt	8.2.1.	Udstødning fra motor med styret tænding	9.8.	Anlæg til kommunikation med passagererne
5.3.3.	Torsionsrør, radiusarme, bærearmer og affjedringsarme	6.2.9.	Andet indvendigt og udvendigt tilbehør og udstyr.	8.2.1.1.	Emissionskontroludstyr	9.9.	Meddelelser
5.3.4.	Affjedringsled	6.2.10.	Skærme, afskærmningsanordninger	8.2.1.2.	Gasformig CF4-udledninger	9.10.	Krav til befording af børn
5.3.5.	Luftaffjedring	7.	<b>FORSKELLIGT UDSTYR</b>	8.2.2.	Udstødning fra motor med kompressionstænding	9.10.1.	Døre
6.	<b>CHASSIS OG DELE FASTGJORT TIL CHASSIS</b>	7.1.	Sikkerhedsseler/lukkeanordninger og fastholdelsesanordninger	8.2.2.1.	Emissionskontroludstyr	9.10.2.	Signaleringsudstyr og specialudstyr
6.1.	Chassis eller ramme og dertil fastgjorte dele	7.1.1.	Montering af sikkerhedsseler/lukkeanordninger	8.2.2.2.	Tæthed	9.11.	Krav til befording af personer med nedsat mobilitet
6.1.1.	Almindelig tilstand	7.1.2.	Sikkerhedsseler/lukkeanordningers tilstand	8.3.	Andre miljørelaterede punkter	9.11.1.	Døre, ramper og lifte
6.1.2.	Udstødningsrør og lyddæmpere	7.1.3.	Sikkerhedsselerkraftbegrænsning	8.3.1.	Væskeudsivning	9.11.2.	Fastrørelse af kørestol
6.1.3.	Brændstoftank og -rør (herunder brændstoftank til opvarmning og rør)	7.1.4.	Selestrammere til sikkerhedsseler	9.	<b>YDERLIGERE KONTROLPUNKTER FOR KØRETØJER TIL PERSONBEFORDRING I KLASSE M<sub>2</sub> og M<sub>3</sub></b>	9.11.3.	Signaleringsudstyr og specialudstyr
6.1.4.	Kofangere, sidebeskyttelse og underkøringsværn	7.1.5.	Airbag				
6.1.5.	Reservehjulets fastgørelsesanordning	7.1.6.	SRS-systemer				
6.1.6.	Mekanisk kobling og trækanordning	7.2.	Ildslukker				
		7.3.	Låse og tyverisikringsanordning				
		7.4.	Advarselstrekant				

## BILAG V

**STANDARDFORMULAR TIL RAPPORTERING TIL KOMMISSIONEN**

Standardformularen udfærdiges i et format, der direkte kan behandles elektronisk, og fremsendes elektronisk ved hjælp af standardsoftware.

Hver medlemsstat forelægger:

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

**Oversigtstabel**  
over alle (indledende og mere detaljerede) syn

Rapporterende medlemsstat: F.eks. Belgien      Rapporteringsperiode: år [X]      til år [X+1]

Køretøjs klasse:	N <sub>2</sub>		N <sub>3</sub>		M <sub>2</sub>		M <sub>3</sub>		O <sub>3</sub>		O <sub>4</sub>		T5		Andre (fakultativt)		I alt	
	Antal kontrolerede køretøjer	Antal ikke-godkendte køretøjer <sup>(1)</sup>	Antal kontrolerede køretøjer	Antal ikke-godkendte køretøjer	Antal kontrolerede køretøjer	Antal ikke-godkendte køretøjer	Antal kontrolerede køretøjer	Antal ikke-godkendte køretøjer	Antal kontrolerede køretøjer	Antal ikke-godkendte køretøjer	Antal kontrolerede køretøjer	Antal ikke-godkendte køretøjer	Antal kontrolerede køretøjer	Antal ikke-godkendte køretøjer	Antal kontrolerede køretøjer	Antal ikke-godkendte køretøjer	Antal kontrolerede køretøjer	Antal ikke-godkendte køretøjer
Registreringsland																		
Belgien																		
Bulgarien																		
Den Tjekkiske Republik																		
Danmark																		
Tyskland																		
Estland																		
Irland																		
Grækenland																		
Spanien																		
Frankrig																		
Kroatien																		
Italien																		
Cypern																		

Køretøjets klasse:	N <sub>2</sub>		N <sub>3</sub>		M <sub>2</sub>		M <sub>3</sub>		O <sub>3</sub>		O <sub>4</sub>		T5		Andre (fakultativt)		I alt	
	Antal kontrolerede køretøjer	Antal ikke-godkendte køretøjer <sup>(1)</sup>	Antal kontrolerede køretøjer	Antal ikke-godkendte køretøjer	Antal kontrolerede køretøjer	Antal ikke-godkendte køretøjer	Antal kontrolerede køretøjer	Antal ikke-godkendte køretøjer	Antal kontrolerede køretøjer	Antal ikke-godkendte køretøjer	Antal kontrolerede køretøjer	Antal ikke-godkendte køretøjer	Antal kontrolerede køretøjer	Antal ikke-godkendte køretøjer	Antal kontrolerede køretøjer	Antal ikke-godkendte køretøjer	Antal kontrolerede køretøjer	Antal ikke-godkendte køretøjer
Letland																		
Litauen																		
Luxembourg																		
Ungarn																		
Malta																		
Nederlandene																		
Østrig																		
Polen																		
Portugal																		
Rumænien																		
Slovenien																		
Slovakiet																		
Finland																		
Sverige																		
Det Forenede Kongerige																		
Albanien																		
Andorra																		

Køretøjets klasse:	N <sub>2</sub>		N <sub>3</sub>		M <sub>2</sub>		M <sub>3</sub>		O <sub>3</sub>		O <sub>4</sub>		T5		Andre (fakultativt)		I alt	
	Antal kontrolerede køretøjer	Antal ikke-godkendte køretøjer (1)	Antal kontrolerede køretøjer	Antal ikke-godkendte køretøjer	Antal kontrolerede køretøjer	Antal ikke-godkendte køretøjer	Antal kontrolerede køretøjer	Antal ikke-godkendte køretøjer	Antal kontrolerede køretøjer	Antal ikke-godkendte køretøjer	Antal kontrolerede køretøjer	Antal ikke-godkendte køretøjer	Antal kontrolerede køretøjer	Antal ikke-godkendte køretøjer	Antal kontrolerede køretøjer	Antal ikke-godkendte køretøjer	Antal kontrolerede køretøjer	Antal ikke-godkendte køretøjer
Armenien																		
Aserbajdsjan																		
Hviderusland																		
Bosnien-Hercegovina																		
Georgien																		
Kasakhstan																		
Liechtenstein																		
Monaco																		
Montenegro																		
Norge																		
Republikken Moldova																		
Den Russiske Føderation																		
San Marino																		
Serbien																		
Schweiz																		
Tadsjikistan																		
Tyrkiet																		



Køretøjets klasse:	N <sub>2</sub>		N <sub>3</sub>		M <sub>2</sub>		M <sub>3</sub>		O <sub>3</sub>		O <sub>4</sub>		T5		Andre (fakultativt)		I alt		
	Antal kontrolerede køretøjer	Antal ikke-godkendte køretøjer <sup>(1)</sup>	Antal kontrolerede køretøjer	Antal ikke-godkendte køretøjer	Antal kontrolerede køretøjer	Antal ikke-godkendte køretøjer	Antal kontrolerede køretøjer	Antal ikke-godkendte køretøjer	Antal kontrolerede køretøjer	Antal ikke-godkendte køretøjer	Antal kontrolerede køretøjer	Antal ikke-godkendte køretøjer	Antal kontrolerede køretøjer	Antal ikke-godkendte køretøjer	Antal kontrolerede køretøjer	Antal ikke-godkendte køretøjer	Antal kontrolerede køretøjer	Antal ikke-godkendte køretøjer	
Turkmenistan																			
Ukraine																			
Usbekistan																			
Den Tidligere Jugoslaviske Republik Makedonien																			
Andre tredjelande (skal angives)																			

<sup>(1)</sup> Ikke-godkendte køretøjer med væsentlige eller farlige mangler, jf. bilag IV.

Resultater af mere detaljerede kontroller

Rapporterende medlemsstat: f.eks. Belgien

Navnet på den rapporterende medlemsstat

Registreringsland: f.eks. Bulgarien

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

Køretøjernes registreringsland

Køretøjets klasse	N <sub>2</sub>		N <sub>3</sub>		M <sub>2</sub>		M <sub>3</sub>		O <sub>3</sub>		O <sub>4</sub>		T5		Andre (fakultativt)		I alt		
	Antal kontrolerede køretøjer	Antal ikke-godkendte køretøjer (1)	Antal kontrolerede køretøjer	Antal ikke-godkendte køretøjer	Antal kontrolerede køretøjer	Antal ikke-godkendte køretøjer	Antal kontrolerede køretøjer	Antal ikke-godkendte køretøjer	Antal kontrolerede køretøjer	Antal ikke-godkendte køretøjer	Antal kontrolerede køretøjer	Antal ikke-godkendte køretøjer	Antal kontrolerede køretøjer	Antal ikke-godkendte køretøjer	Antal kontrolerede køretøjer	Antal ikke-godkendte køretøjer	Antal kontrolerede køretøjer	Antal ikke-godkendte køretøjer	

Defekt

	Kontrol- leret	Ikke godken- dt	Kontrol- leret	Ikke godken- dt	Kontrol- leret	Ikke godken- dt	Kontrol- leret	Ikke godken- dt	Kontrol- leret	Ikke godken- dt	Kontrol- leret	Ikke godken- dt	Kontrol- leret	Ikke godken- dt	Kontrol- leret	Ikke godken- dt	Kontrol- leret	Ikke godken- dt	
(0) Identifikation																			
(1) Bremsedstyr																			
(2) Styreapparat																			
(3) Udsyn																			
(4) Belysningsudstyr og elektrisk system																			
(5) Aksler, hjul, dæk og affjedring																			



Køretøjets klasse	N <sub>2</sub>		N <sub>3</sub>		M <sub>2</sub>		M <sub>3</sub>		O <sub>3</sub>		O <sub>4</sub>		T5		Andre (fakultativt)		I alt	
	Antal kontrolerede køretøjer	Antal ikke-godkendte køretøjer <sup>(1)</sup>	Antal kontrolerede køretøjer	Antal ikke-godkendte køretøjer	Antal kontrolerede køretøjer	Antal ikke-godkendte køretøjer	Antal kontrolerede køretøjer	Antal ikke-godkendte køretøjer	Antal kontrolerede køretøjer	Antal ikke-godkendte køretøjer	Antal kontrolerede køretøjer	Antal ikke-godkendte køretøjer	Antal kontrolerede køretøjer	Antal ikke-godkendte køretøjer	Antal kontrolerede køretøjer	Antal ikke-godkendte køretøjer	Antal kontrolerede køretøjer	Antal ikke-godkendte køretøjer
	Kontrol- leret	Ikke godken- dt	Kontrol- leret	Ikke godken- dt	Kontrol- leret	Ikke godken- dt	Kontrol- leret	Ikke godken- dt	Kontrol- leret	Ikke godken- dt	Kontrol- leret	Ikke godken- dt	Kontrol- leret	Ikke godken- dt	Kontrol- leret	Ikke godken- dt	Kontrol- leret	Ikke godken- dt
3.1																		
3.2																		
...																		
20.6.2																		
30																		
Antal fejl i alt																		

<sup>(1)</sup> Ikke-godkendte køretøjer med væsentlige eller farlige mangler, jf. bilag IV.







ISSN 1977-0634 (elektronisk udgave)  
ISSN 1725-2520 (papirudgave)



**Den Europæiske Unions Publikationskontor**  
2985 Luxembourg  
LUXEMBOURG

**DA**