

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDS DIREKTIV 2009/40/EF

2015/EØS/37/08

av 6. mai 2009

om teknisk kontroll av motorvogner og deres tilhengere(*)

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 71,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité⁽¹⁾,

etter samråd med Regionkomiteen,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251⁽²⁾, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Rådskonferansen 96/96/EF av 20. desember 1996 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om teknisk kontroll av motorvogner og deres tilhengere⁽³⁾ er blitt betydelig endret flere ganger⁽⁴⁾. Ettersom det skal gjøres ytterligere endringer, bør direktivet omarbeides av klarhetshensyn.
- 2) Innenfor rammen av den felles transportpolitikken bør veitrafikken i Fellesskapet foregå under best mulige forhold, med hensyn til både sikkerhet og konkurransevilkår som gjelder for transportørene i de forskjellige medlemsstatene.
- 3) Veksten i veitrafikken og de økte farene og skadevirkningene den medfører, stiller alle medlemsstatene overfor de samme alvorlige sikkerhetsproblemer.
- 4) Kontrollen som utføres i løpet av et kjøretøys levetid, bør være forholdsvis enkel, rask og billig.
- 5) Fellesskapets minstestandarder og -metoder for kontroll av punktene angitt i dette direktiv, bør derfor fastsettes ved særdirrektiver.

- 6) Det er nødvendig at de standardene og metodene som er fastsatt i særdirrektivene, raskt kan tilpasses den tekniske utviklingen, og at det innføres en framgangsmåte for et nært samarbeid mellom medlemsstatene og Kommisjonen i en komité for tilpasning av direktivet om teknisk kontroll av motorvogner og deres tilhengere til den tekniske utvikling, for å lette gjennomføringen av de tiltakene som er nødvendige i denne forbindelse.
- 7) For bremseanlegg er det vanskelig å fastsette standarder for lufttrykksregulering, hvor lang tid det tar å fylle kompressoren o.l., på grunn av forskjellene i prøvingsutstyr og prøvingsmetoder i Fellesskapet.
- 8) Alle som berøres av den tekniske kontrollen av kjøretøyer, erkjenner at kontrollmetoden, og særlig om kjøretøyet er lastet, delvis lastet eller ubelastet, kan innvirke på kontrollørens vurdering av bremseanleggets pålitelighet.
- 9) Fastsettelse av referanseverdier for bremsekraft ved kjøretøyet forskjellige belastningstilstander bør gi anledning til å bedre denne vurderingen. Dette direktiv bør tillate denne typen kontroll som et alternativ til kontroll mot standarder for minstevirkning for hver kjøretøygruppe.
- 10) Med hensyn til bremseanlegg bør dette direktiv hovedsakelig omfatte kjøretøyer som er gitt typegodkjenning av deler i samsvar med rådskonferansen 71/320/EØF av 26. juli 1971 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om bremseanlegg for visse grupper av motorvogner og deres tilhengere⁽⁵⁾, selv om det erkjennes at visse typer kjøretøyer er gitt slik typegodkjenning i samsvar med nasjonale standarder som kan avvike fra kravene i nevnte direktiv.
- 11) Medlemsstatene kan utvide bremsekontrollen til kjøretøygrupper eller kontrollpunkter som ikke omfattes av dette direktiv.
- 12) Medlemsstatene kan innføre strengere eller hyppigere kontroller for bremseanlegg.

(*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EUT L 141 av 6.6.2009, s. 12, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 103/2010 av 1. oktober 2010 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 70 av 16.12.2010, s. 10.

⁽¹⁾ EUT C 224 av 30.8.2008, s. 66.

⁽²⁾ Europaparlamentsuttalelse av 23. september 2008 (ennå ikke offentliggjort i EUT), og rådsbeslutning av 30. mars 2009.

⁽³⁾ EFT L 46 av 17.2.1997, s. 1.

⁽⁴⁾ Se vedlegg III del A.

⁽⁵⁾ EFT L 202 av 6.9.1971, s. 37.

- 13) Det er et mål for dette direktiv å holde utslipp på et lavt nivå i hele den perioden kjøretøyet er i bruk, ved hjelp av regelmessig kontroll av eksosutslippet, og ved å sikre at sterkt forurensende kjøretøyer tas ut av bruk inntil de er satt i forskriftsmessig stand.
- 14) Feilinnstilling og utilstrekkelig vedlikehold av motoren skader ikke bare motoren, men også miljøet på grunn av økt drivstofforbruk og forurensning. Det er viktig å utvikle miljøvennlig transport.
- 15) For motorer med kompresjonstenning (dieselmotorer) skal målinger av røyktettheten anses som en tilstrekkelig nøyaktig indikator på kjøretøyets vedlikeholdstilstand i forbindelse med utslipp.
- 16) For motorer med elektrisk tenning (bensinmotorer) skal målinger av karbonmonoksidutslippet fra eksosrøret ved tomgangsturtall anses som en tilstrekkelig nøyaktig indikator på kjøretøyets vedlikeholdstilstand i forbindelse med utslipp.
- 17) Den prosentvise andelen av kjøretøyer som nektes godkjenning i forbindelse med utslippskontrollen, kan bli høy for kjøretøyer som ikke er blitt regelmessig vedlikeholdt.
- 18) For motorvogner med bensinmotor der typegodkjenningskravene fastsetter at de skal være utstyrt med et avansert utslippskontrollsystem som f.eks. treveiskatalysator med lambda-sonde, bør standardene for den regelmessige kontrollen av kjøretøyets utslipp være strengere enn for vanlige kjøretøyer.
- 19) Ved europaparlaments- og rådsdirektiv 98/69/EF av 13. oktober 1998 om tiltak mot luftforurensning forårsaket av utslipp fra motorvogner⁽¹⁾ er det fastsatt krav om at det fra og med år 2000 skal innføres egendiagnosesystemer (OBD) for bensindrevne kjøretøyer og lette nyttekjøretøyer med sikte på å overvåke hvordan kjøretøyets utslippskontrollsystem fungerer i bruk. På samme måte kreves det fra 2003 også OBD-systemer for nye dieseldrevne kjøretøyer.
- 20) Medlemsstatene kan eventuelt utelukke visse kjøretøyer som anses å ha historisk betydning, fra dette direktivs virkeområde. De kan også fastsette egne kontrollstandarder for slike kjøretøyer. Denne muligheten skal imidlertid ikke føre til at det anvendes strengere standarder enn dem de aktuelle kjøretøyene opprinnelig var ment å skulle oppfylle.
- 21) Det finnes enkle og vanlig forekommende diagnose-systemer som kontrollorganisasjonene kan bruke til å kontrollere de aller fleste av de hastighetsbegrensere som er montert. For kjøretøyer som ikke kan kontrolleres med slike eksisterende diagnoseverktøyer, bør myndighetene enten benytte tilgjengelig utstyr fra kjøretøyprodusenten eller sørge for at det foreligger en ordning for godkjenning av prøvingssertifikater fra kjøretøyprodusenten eller dennes franchiseorganisasjon.
- 22) Periodisk verifisering av at hastighetsbegrenseren fungerer riktig, bør forenkles for kjøretøyer som er utstyrt med det nye registreringsutstyret (digital fartsskriver) i samsvar med rådsforordning (EF) nr. 2135/98 av 24. september 1998 om endring av forordning (EØF) nr. 3821/85 om bruk av fartsskriver innen veitransport og direktiv 88/599/EØF om gjennomføringen av forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85⁽²⁾. Siden 2003 er utstyret blitt montert i nye kjøretøyer.
- 23) Det stilles de samme tekniske kravene til drosjer og ambulanser som til personbiler. Kontrollpunktene kan derfor være de samme, selv om kontrollhyppigheten er en annen.
- 24) Hver medlemsstat skal på sitt eget ansvarsområde sikre at tekniske kontroller av kjøretøyer utføres metodisk og holder et høyt nivå.
- 25) Kommisjonen bør verifisere den praktiske gjennomføringen av dette direktiv.
- 26) Siden målene for det foreslåtte tiltaket, som er å harmonisere reglene for tekniske kontroller, hindre konkurransevridning mellom transportører på vei, og sikre at kjøretøyer kontrolleres og vedlikeholdes på riktig måte, ikke kan oppnås av medlemsstatene på egenhånd og derfor på grunn av tiltakets omfang bedre kan nås på fellesskapsplan, kan Fellesskapet treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i traktatens artikkel 5. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet som fastsatt i nevnte artikkel, går dette direktiv ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå disse målene.
- 27) De tiltak som er nødvendige for gjennomføringen av dette direktiv, bør vedtas i samsvar med rådsbeslutning 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærmere regler for utøvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er gitt Kommisjonen⁽³⁾.

⁽¹⁾ EFT L 350 av 28.12.1998, s. 1.

⁽²⁾ EFT L 274 av 9.10.1998, s. 1.

⁽³⁾ EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23.

28) Særlig bør Kommissjonen bemyndiges til å definere visse minstestandarder og -metoder for kontroll, og til å tilpasse dem til den tekniske utviklingen. Siden disse tiltakene har allmenn gyldighet og er beregnet på å endre ikke-grunnleggende deler av dette direktiv ved å supplere det med nye, ikke-grunnleggende deler, bør de vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé med kontroll fastsatt i artikkel 5a i beslutning 1999/468/EØF.

29) Dette direktiv skal ikke berøre medlemsstatenes forpliktelser angående fristene for innarbeiding i nasjonal lovgivning av direktivene angitt i vedlegg III del B —

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

KAPITTEL I

ALMINNELIGE BESTEMMELSER

Artikkel 1

1. I hver medlemsstat skal alle motorvogner som er registrert i medlemsstaten samt motorvognenes tilhengere og semitrailere, gjennomgå periodisk teknisk kontroll i samsvar med dette direktiv.

2. Hvilke kjøretøygrupper som skal kontrolleres, de tekniske kontrollenes hyppighet og obligatoriske kontrollpunkter er angitt i vedlegg I og II.

Artikkel 2

Den teknisk kontrollen fastsatt i dette direktiv, skal utføres av medlemsstaten eller av et offentlig organ som medlemsstaten har gitt myndighet til å utføre slik kontroll, eller av organer eller virksomheter som utpekes av og står under direkte tilsyn av medlemsstaten, herunder behørig godkjente private organer. Dersom virksomheter med ansvar for teknisk kontroll også utfører reparasjoner på motorvogner, skal medlemsstatene særlig sikre at den tekniske kontrollen er objektiv og holder høy kvalitet.

Artikkel 3

1. Medlemsstatene skal treffe de tiltak de finner nødvendige for at det kan godtgjøres at kjøretøyet er godkjent ved en teknisk kontroll som minst oppfyller bestemmelsene i dette direktiv.

Disse tiltakene skal meddeles de øvrige medlemsstatene og Kommissjonen.

2. Hver medlemsstat skal på lik linje med de bevisene den selv utsteder, anerkjenne et bevis som er utstedt i en annen medlemsstat der det fastslås at en motorvogn og dens tilhenger

eller semitrailer som er registrert i sistnevnte medlemsstat, er godkjent ved en teknisk kontroll som minst oppfyller bestemmelsene i dette direktiv.

3. Medlemsstatene skal så langt mulig anvende egnede framgangsmåter for å sikre at bremsevirkningen til kjøretøyene registrert på deres territorium, oppfyller kravene i dette direktiv.

KAPITTEL II

UNNTAK

Artikkel 4

1. Medlemsstatene kan utelukke fra dette direktivs virkeområde kjøretøyer som tilhører de væpnede styrker, styrker som håndhever lov og orden, og brannvesenet.

2. Medlemsstatene kan etter samråd med Kommissjonen utelukke fra dette direktivs virkeområde eller fastsette særlige bestemmelser om visse kjøretøyer som benyttes under uvanlige forhold, og kjøretøyer som aldri, eller nesten aldri, brukes på offentlig vei, herunder kjøretøyer som anses å ha historisk betydning og er bygd før 1. januar 1960, eller som er tatt midlertidig ut av trafikk.

3. Medlemsstatene kan etter samråd med Kommissjonen fastsette egne standarder for kontroll av kjøretøyer som anses å ha historisk betydning.

Artikkel 5

Uten hensyn til bestemmelsene i vedlegg I og II kan medlemsstatene

- a) framskynde tidspunktet for den første obligatoriske tekniske kontrollen og eventuelt kreve at kjøretøyet blir framstilt for kontroll før det registreres,
- b) redusere tidsintervallet mellom to påfølgende obligatoriske tekniske kontroller,
- c) gjøre den tekniske kontrollen av valgfritt utstyr obligatorisk,
- d) øke antall kontrollpunkter,
- e) utvide kravet om periodisk teknisk kontroll til også å omfatte andre kjøretøygrupper,
- f) gi påbud om særlige tilleggskontroller,
- g) for kjøretøyer registrert på deres territorium, kreve høyere minstestandarder for bremsevirkning enn dem som er angitt i vedlegg II, og kreve at kontrollene av kjøretøyene gjennomføres med tyngre last, forutsatt at disse kravene ikke er strengere enn kravene i kjøretøyets opprinnelige typegodkjenning.

KAPITTEL III

SLUTTBESTEMMELSER

Artikkel 6

1. Kommisjonen skal vedta de særdirrektivene som er nødvendige for fastsettelsen av de minstestandardene og -metodene for kontrollen av punktene som er oppført i vedlegg II, samt alle endringer som er nødvendige for å tilpasse disse standardene og metodene til den tekniske utviklingen.

2. Disse tiltakene, som skal endre ikke-grunnleggende deler av dette direktiv ved å supplere det, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll nevnt i artikkel 7 nr. 2.

Artikkel 7

1. Kommisjonen skal bistås av en komité for tilpasning til den tekniske utvikling av direktivet om teknisk kontroll av motorvogner og deres tilhengere.

2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5a nr. 1-4 og artikkel 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.

Artikkel 8

Senest tre år etter innføringen av den periodiske tekniske kontrollen av hastighetsbegrensere, skal Kommisjonen på grunnlag av de erfaringene som er oppnådd, undersøke om de fastsatte kontrollene er tilstrekkelige til å avdekke mangler ved eller ulovlige inngrep i hastighetsbegrensere, og om de gjeldende reglene bør endres.

Artikkel 9

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

Artikkel 10

Direktiv 96/96/EF, endret ved rettsaktene oppført i vedlegg III del A, oppheves, uten at det berører medlemsstatenes forpliktelser med hensyn til fristene for innarbeiding i nasjonal lovgivning av direktivene angitt i vedlegg III del B.

Henvisninger til det opphevede direktiv skal forstås som henvisninger til dette direktiv og leses som angitt i sammenligningstabellen i vedlegg IV.

Artikkel 11

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

Artikkel 12

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Strasbourg, 6. mai 2009.

For Europaparlamentet

H.-G. PÖTTERING

President

For Rådet

J. KOHOUT

Formann

VEDLEGG I

KJØRETØYGRUPPER UNDERLAGT TEKNISK KONTROLL OG KONTROLLENES HYPPIGHET

Kjøretøygrupper	Kontrollenes hyppighet
1. Motorvogner brukt til persontransport og med mer enn åtte sitteplasser i tillegg til førersetet	Ett år etter den datoen kjøretøyet ble tatt i bruk første gang, deretter årlig
2. Motorvogner brukt til godstransport og med største tillatte masse på over 3 500 kg	Ett år etter den datoen kjøretøyet ble tatt i bruk første gang, deretter årlig
3. Tilhengere og semitrailere med største tillatte masse på over 3 500 kg	Ett år etter den datoen kjøretøyet ble tatt i bruk første gang, deretter årlig
4. Drosjer, ambulanser	Ett år etter den datoen kjøretøyet ble tatt i bruk første gang, deretter årlig
5. Motorvogner med minst fire hjul, som vanligvis brukes til godstransport på vei, med største tillatte masse på høyst 3 500 kg, unntatt landbrukstraktorer og -maskiner	Fire år etter den datoen kjøretøyet ble tatt i bruk første gang, deretter hvert annet år
6. Motorvogner med minst fire hjul, som brukes til persontransport, med høyst åtte sitteplasser i tillegg til førersetet	Fire år etter den datoen kjøretøyet ble tatt i bruk første gang, deretter hvert annet år

VEDLEGG II

OBLIGATORISKE KONTROLLPUNKTER

Kontrollen skal omfatte minst punktene nevnt nedenfor, forutsatt at disse i den berørte medlemsstaten gjelder obligatorisk utstyr på de kjøretøyene som kontrolleres.

Kontrollene fastsatt i dette vedlegg, kan utføres uten demontering av noen av kjøretøyets deler.

Dersom det er mangler på kjøretøyet med hensyn til kontrollpunktene nedenfor, skal vedkommende myndigheter i medlemsstatene vedta en framgangsmåte for å fastsette vilkårene for at kjøretøyet kan være i bruk til det oppfyller kravene ved en ny teknisk kontroll.

KJØRETØYER I GRUPPE 1, 2, 3, 4, 5 og 6

1. **Bremseanlegg**

Den tekniske kontrollen av kjøretøyets bremseanlegg skal omfatte følgende punkter. De verdiene som oppnås ved kontroll av bremseanlegg, skal i den grad det er praktisk mulig, svare til de tekniske standardene fastsatt i direktiv 71/320/EØF.

<i>Kontrollpunkter</i>	<i>Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes</i>
1.1. Mekanisk tilstand og virkemåte	
1.1.1. Fotbremsens pedallagring	<ul style="list-style-type: none"> – for stram – slitt pedallagring – for stor slitasje/slakk
1.1.2. Brems pedalens tilstand og betjeningsinnretningens vandring	<ul style="list-style-type: none"> – for stor vandring, utilstrekkelig vandringsreserve – betjeningsinnretningen returnerer ikke korrekt – gummibelegget på bremsepedalen mangler, sitter løst eller er slitt
1.1.3. Vakuumpumpe eller kompressor og beholdere	<ul style="list-style-type: none"> – det tar for lang tid å oppnå arbeidstrykk – utilstrekkelig trykk til å aktivere bremsen minst to ganger etter at varselsignalet er utløst (eller manometeret varsler fare) – luftlekkasje som fører til et merkbart trykkfall eller hørbar luftutstrømning
1.1.4. Varselsignal for utilstrekkelig trykk, manometer	<ul style="list-style-type: none"> – defekt varselsignal eller manometer
1.1.5. Håndbetjent bremseventil	<ul style="list-style-type: none"> – sprukket, skadet, meget slitt – bremseventil defekt – mulighet for funksjonssvikt i spindel eller ventil – løse tilslutninger eller lekkasje i anlegget – funksjonssvikt
1.1.6. Parkeringsbrems, betjeningsarm, låseinnretning	<ul style="list-style-type: none"> – utilstrekkelig låsing – for stor slitasje på betjeningsarmens lagring eller på sperremekanismen – for stor vandring (feil ved justeringen)
1.1.7. Ventiler (bremseventiler, avlastningsventiler, regulatorer o.l.)	<ul style="list-style-type: none"> – skadede, for stor luftlekkasje – for stort oljeforbruk i kompressoren – ikke tilstrekkelig festet eller feil montert – lekkasje av bremsevæske
1.1.8. Koplinger på tilhengerbrems	<ul style="list-style-type: none"> – defekte avstengningsventiler eller defekt selvluukkende ventil – ikke tilstrekkelig festet eller feil montert – ikke tilstrekkelig tett

<i>Kontrollpunkter</i>	<i>Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes</i>
1.1.9. Akkumulator, trykkluftbeholder	<ul style="list-style-type: none"> – skadet, korrodert, ikke tett – dreneringsventil virker ikke – ikke tilstrekkelig festet eller feil montert
1.1.10. Bremskraftforsterker, hovedsylindrer (hydrauliske anlegg)	<ul style="list-style-type: none"> – defekt bremskraftforsterker, ingen virkning – hovedsylindrer defekt eller ikke tett – hovedsylindrer ikke tilstrekkelig festet – for lite bremsvæske – lokk på bremsvæskebeholder mangler – varsellyse for bremsvæsken lyser eller er defekt – innretningen som varsler for lavt bremsvæsknivå, fungerer ikke tilfredsstillende
1.1.11. Bremsrør	<ul style="list-style-type: none"> – fare for svikt eller brudd – lekkasjer i rør eller tilslutninger – skadet eller sterkt korrodert – feil plassert
1.1.12. Bremseslanger	<ul style="list-style-type: none"> – fare for svikt eller brudd – skadede, slitte, for korte eller vridde – lekkasjer i slanger eller tilslutninger – utvider seg for mye under trykk – porøse
1.1.13. Bremsbelegg	<ul style="list-style-type: none"> – nedslitt – tilsmusset (olje, fett o.l.)
1.1.14. Bremsetromler, bremseskiver	<ul style="list-style-type: none"> – sterkt slitte, med synlige riper, sprekker, rifter eller andre feil som svekker sikkerheten – tilsmusset (olje, fett o.l.) – bremseskjold ikke tilstrekkelig festet
1.1.15. Bremskabler, stenger, armer, forbindelsesledd	<ul style="list-style-type: none"> – kabler skadet, deformert – sterkt slitte eller korrodert – svakheter ved forbindelsesledd mellom kabler eller stag – kabelføringer defekte – bremseanleggets frie bevegelse begrenset – unormal bevegelse av armer, stenger, forbindelsesledd som følge av dårlig justering eller sterk slitasje
1.1.16. Bremsesyndrer (herunder fjærbremses og hydrauliske sylindrer)	<ul style="list-style-type: none"> – sprukne eller skadede – ikke tette – ikke tilstrekkelig festet eller feil montert – sterkt korrodert – for stor vandring for stempel/membran/støtstang – støvbeskyttelseskappe mangler eller er sterkt skadet
1.1.17. Automatisk lastavhengig bremskraftregulator	<ul style="list-style-type: none"> – defekt forbindelse – feil justering – sitter fast, virker ikke – mangler
1.1.18. Automatiske justeringsinnretninger	<ul style="list-style-type: none"> – sitter fast eller unormal bevegelse som følge av sterk slitasje eller feil justering – defekt

<i>Kontrollpunkter</i>	<i>Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes</i>
1.1.19. Mellomakselsbrems (dersom montert eller påkrevd)	<ul style="list-style-type: none"> – feil montert eller feil ved forbindelsene – defekt
1.2. DriftsbremSENS virkning	
1.2.1. Virkning (gradvis økning til største virkning)	<ul style="list-style-type: none"> – ingen eller utilstrekkelig bremsevirkning på ett eller flere hjul – bremsevirkningen på det hjulet på akselen som bremses minst, er under 70 % av største bremsevirkning på et annet hjul på akselen. Ved bremseprøving på vei vil kjøretøyet avvike sterkt fra sin kurs under oppbremsing. – bremsevirkningen ikke gradvis (hugger) – reaksjonstiden for lang på ett av hjulene – store svingninger i bremsevirkningen på grunn av deformerte skiver eller ovale tromler
1.2.2. Bremsevirkning	<ul style="list-style-type: none"> – en koeffisient for bremsevirkning i forhold til største tillatte masse eller, for semitrailere, summen av tillatte akseltrykk, når denne beregningen er mulig, mindre enn: minste bremsevirkning: gruppe 1: 50 %⁽¹⁾ gruppe 2: 43 %⁽²⁾ gruppe 3: 40 %⁽³⁾ gruppe 4: 50 % gruppe 5: 45 %⁽⁴⁾ gruppe 6: 50 % – eller en koeffisient for bremsevirkning som er mindre enn de referanseverdiene som eventuelt er fastsatt av kjøretøyproduzenten for den aktuelle akselen⁽⁵⁾
1.3. NødbremSENS virkning (dersom det benyttes separat anlegg)	
1.3.1. Virkning	<ul style="list-style-type: none"> – bremsen virker ikke på den ene siden – bremsevirkningen på det hjulet på akselen som bremses minst, er under 70 % av største bremsevirkning på et annet hjul på akselen – bremsevirkningen ikke gradvis (hugger) – tilhengerens automatiske bremseanlegg virker ikke
1.3.2. Bremsevirkning	<ul style="list-style-type: none"> – for alle kjøretøygrupper, en koeffisient for bremsevirkning som er mindre enn 50 %⁽⁶⁾ av driftsbremSENS bremsevirkning nevnt i nr. 1.2.2. i forhold til største tillatte masse eller, for semitrailere, summen av tillatte akseltrykk
1.4. ParkeringsbremSENS virkning	
1.4.1. Virkning	<ul style="list-style-type: none"> – bremsen virker ikke på den ene siden
1.4.2. Bremsevirkning	<ul style="list-style-type: none"> – for alle kjøretøygrupper, en koeffisient for bremsevirkning som er mindre enn 16 % i forhold til største tillatte masse eller, for motorvogner, mindre enn 12 % i forhold til største tillatte masse for hele kjøretøyet, dersom denne er høyere
1.5. MellomakselsbremSENS eller motorbremSENS virkning	<ul style="list-style-type: none"> – bremsevirkningen ikke gradvis (mellomakselsbremSENS) – defekt

<i>Kontrollpunkter</i>	<i>Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes</i>
1.6. Blokkeringsfrie bremsler	– funksjonssvikt i varslingsinnretningen – defekt

⁽¹⁾ 48 % for kjøretøyer i gruppe 1 uten ABS-system eller typegodkjent før 1. oktober 1991 (dato for forbud mot at kjøretøyer tas i bruk for første gang uten EF-typegodkjenning av deler) (direktiv 71/320/EØF).

⁽²⁾ 45 % for kjøretøyer registrert etter 1988, eller fra ikrafttredelsesdatoen for direktiv 71/320/EØF i medlemsstatenes nasjonale lovgivning, dersom denne datoen inntreffer senere.

⁽³⁾ 43 % for semitrailere eller slepvogner registrert etter 1988, eller fra ikrafttredelsesdatoen for direktiv 71/320/EØF i medlemsstatenes nasjonale lovgivning, dersom denne datoen inntreffer senere.

⁽⁴⁾ 50 % for kjøretøyer i gruppe 5 registrert etter 1988, eller fra ikrafttredelsesdatoen for direktiv 71/320/EØF i medlemsstatenes nasjonale lovgivning, dersom denne datoen inntreffer senere.

⁽⁵⁾ Referanseverdien for kjøretøyets aksel er den bremsevirkningen (målt i newton) som er nødvendig for å nå denne koeffisienten for minste bremsevirkning, tatt i betraktning kjøretøyets vekt på kontrolltidspunktet.

⁽⁶⁾ For kjøretøyer i gruppe 2 og 5 fastsettes minste virkning på nødbremsen til 2,2 m/s² (ettersom virkningen av nødbremsen ikke omfattes av direktiv 71/320/EØF).

KJØRETØYER I GRUPPE 1, 2 OG 3	KJØRETØYER I GRUPPE 4, 5 OG 6
2. Styring og ratt	2. Styring
2.1. Mekanisk tilstand	2.1. Mekanisk tilstand
2.2. Ratt	2.2. Dødgang
2.3. Dødgang	2.3. Feste av styresystemet
2.4. Hjullager	
3. Sikt	3. Sikt
3.1. Synsfelt	3.1. Synsfelt
3.2. Vinduenes tilstand	3.2. Vinduenes tilstand
3.3. Speil	3.3. Speil
3.4. Vindusvisker	3.4. Vindusvisker
3.5. Vindusspyler	3.5. Vindusspyler
4. Lykter, refleksinnretninger og elektrisk utstyr	4. Belysningsutstyr
4.1. Lykter for fjern- og nærlys	4.1. Lykter for fjern- og nærlys
4.1.1. Tilstand og virkemåte	4.1.1. Tilstand og virkemåte
4.1.2. Innstilling	4.1.2. Innstilling
4.1.3. Brytere	4.1.3. Brytere
4.1.4. Visuell virkningsgrad	
4.2. Lykter for parkerings- og markeringslys	4.2. Tilstand og virkemåte, lyktelassenes tilstand, farge og visuell virkningsgrad i forbindelse med:

KJØRETØYER I GRUPPE 1, 2 OG 3	KJØRETØYER I GRUPPE 4, 5 OG 6
<p>4.2.1. Tilstand og virkemåte</p> <p>4.2.2. Farge og visuell virkningsgrad</p>	<p>4.2.1. Lykter for markerings- og baklys</p> <p>4.2.2. Lykter for stopplys</p> <p>4.2.3. Lykter for retningslys</p> <p>4.2.4. Lykter for ryggelys</p> <p>4.2.5. Lykter for tåkelys</p> <p>4.2.6. Lykter for kjennemerke bak</p> <p>4.2.7. Refleksinnretninger</p> <p>4.2.8. Lykter for nødsignallys</p>
<p>4.3. Lykter for stopplys</p> <p>4.3.1. Tilstand og virkemåte</p> <p>4.3.2. Farge og visuell virkningsgrad</p>	
<p>4.4. Lykter for retningslys</p> <p>4.4.1. Tilstand og virkemåte</p> <p>4.4.2. Farge og visuell virkningsgrad</p> <p>4.4.3. Brytere</p> <p>4.4.4. Blinkfrekvens</p>	
<p>4.5. Lykter for tåkelys foran og bak</p> <p>4.5.1. Plassering</p> <p>4.5.2. Tilstand og virkemåte</p> <p>4.5.3. Farge og visuell virkningsgrad</p>	
<p>4.6. Lykter for ryggelys</p> <p>4.6.1. Tilstand og virkemåte</p> <p>4.6.2. Farge og visuell virkningsgrad</p>	

KJØRETØYER I GRUPPE 1, 2 OG 3	KJØRETØYER I GRUPPE 4, 5 OG 6
4.7. Lykter for kjennemerke bak	
4.8. Refleksinnretninger — tilstand og farge	
4.9. Kontrolllamper	
4.10. Elektriske forbindelser mellom trekkvogn og tilhenger eller semitrailer	
4.11. Elektrisk ledningsnett	
5. Aksler, hjul, dekk, fjæring	5. Aksler, hjul, dekk, fjæring
5.1. Aksler	5.1. Aksler
5.2. Hjul og dekk	5.2. Hjul og dekk
5.3. Fjæring	5.3. Fjæring
6. Understell og understellsutstyr	6. Understell og understellsutstyr
6.1. Understell eller ramme og utstyr	6.1. Understell eller ramme og utstyr
6.1.1. Alminnelig tilstand	6.1.1. Alminnelig tilstand
6.1.2. Eksosrør og lyddempere	6.1.2. Eksosrør og lyddempere
6.1.3. Drivstofftank og -ledninger	6.1.3. Drivstofftank og -ledninger
6.1.4. Geometriske kjennetegn for og plassering av underkjøringshinder bak, tunge lastebiler	6.1.4. Reservehjulholder
6.1.5. Reservehjulholder	6.1.5. Sikring av koplingsinnretning (om dette finnes)
6.1.6. Koplingsinnretning på trekkvogner, tilhengere og semitrailere	
6.2. Førerhus og karosseri	6.2. Karosseri
6.2.1. Alminnelig tilstand	6.2.1. Struktur
6.2.2. Feste	6.2.2. Dører og låser
6.2.3. Dører og låser	
6.2.4. Gulv	
6.2.5. Førersetet	
6.2.6. Stigbrett	
7. Annet utstyr	7. Annet utstyr
7.1. Bilbelter	7.1. Feste av førersetet
7.2. Brannsløkkingsapparat	7.2. Feste av batteri
7.3. Låser og tyverisikringsinnretning	7.3. Lydsignalinnretning
7.4. Varseltrekant	7.4. Varseltrekant
7.5. Førstehjelpsskrin	7.5. Bilbelter
7.5.1. Monteringssikkerhet	7.5.2. Beltenes tilstand
7.5.3. Virkemåte	
7.6. Stoppekloss(er) til hjul	
7.7. Lydsignalinnretning	

7.8. Hastighetsmåler	
7.9. Fartsskriver (tilstedeværelse og forsegling)	
— kontrollere at fartsskriverens installasjonsplate er gyldig dersom dette er fastsatt ved forordning (EØF) nr. 3821/85 ⁽¹⁾	
— i tvilstilfeller, kontrollere at dekkenes rulleomkrets eller dimensjon er i samsvar med opplysningene på installasjonsplaten	
— dersom praktisk mulig, kontrollere at fartsskriverens forsegling og annen eventuell beskyttelse mot ulovlige inngrep er intakt	
7.10. Hastighetsbegrener	
— om mulig, kontrollere at hastighetsbegrener er installert i samsvar med direktiv 92/6/EØF ⁽²⁾	
— kontrollere at hastighetsbegrenerens installasjonsplate er gyldig	
— dersom praktisk mulig, kontrollere at hastighetsbegrenerens forsegling og annen eventuell beskyttelse mot ulovlige inngrep er intakt	
— dersom praktisk mulig, kontrollere at hastighetsbegreneren forhindrer kjøretøyer nevnt i artikkel 2 og artikkel 3 i direktiv 92/6/EØF, i å overskride de foreskrevne verdiene	
8. Ulemper	8. Ulemper
8.1. Støy	8.1 Støy

⁽¹⁾ Rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 av 20. desember 1985 om bruk av fartsskriver innen veitransport (EFT L 370 av 31.12.1985, s. 8).

⁽²⁾ Rådsdirektiv 92/6/EØF av 10. februar 1992 om installering og bruk av hastighetsbegrener på visse grupper motorvogner i Fellesskapet (EFT L 57 av 2.3.1992, s. 27).

KJØRETØYER I GRUPPE 1, 2, 3, 4, 5 OG 6

8.2. Eksosutslipp

8.2.1. Motorvogner som har motor med elektrisk tenning (bensinmotor)

- a) Dersom eksosutslippene ikke kontrolleres av et utslippskontrollsystem som f.eks. en treveiskatalysator med lambda-sonde:

1. Visuell kontroll av eksosanlegget for å fastslå at det er komplett, i tilfredsstillende stand og at det ikke forekommer lekkasjer.
2. Visuell kontroll av et eventuelt utslippskontrollsystem som er montert av produsenten, for å fastslå at det er komplett, i tilfredsstillende stand og at det ikke forekommer lekkasjer.

Etter at motoren er blitt tilstrekkelig varmkjørt (idet det tas hensyn til produsentens anbefalinger), skal konsentrasjonen av karbonmonoksid (CO) i utslippet måles ved tomgang (ubelastet motor).

Det høyeste tillatte CO-innholdet i eksosen er den mengden som er angitt av kjøretøyprodusenten. Dersom disse opplysningene ikke foreligger, eller dersom vedkommende myndigheter i medlemsstatene beslutter ikke å bruke dem som referanseverdi, skal CO-innholdet ikke overstige følgende:

- i) for kjøretøyer som er registrert eller tatt i bruk første gang mellom den datoen da medlemsstatene fastsatte at kjøretøyene skulle oppfylle kravene i direktiv 70/220/EØF⁽¹⁾, og 1. oktober 1986: CO — 4,5 volumprosent,

⁽¹⁾ Rådsdirektiv av 20. mars 1970 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om tiltak mot luftforurensning forårsaket av utslipp fra motorvogner (EFT L 76 av 6.4.1970, s. 1).

- ii) for kjøretøyer som er registrert eller tatt i bruk første gang etter 1. oktober 1986: — 3,5 volumprosent.
- b) Dersom eksosutslippene kontrolleres av et avansert utslippskontrollsystem som f.eks. en treveiskatalysator med lambda-sonde:
 - 1. Visuell kontroll av eksosanlegget for å fastslå at det er komplett, i tilfredsstillende stand og at det ikke forekommer lekkasjer.
 - 2. Visuell kontroll av et eventuelt utslippskontrollsystem som er montert av produsenten, for å fastslå at det er komplett, i tilfredsstillende stand og at det ikke forekommer lekkasjer.
 - 3. Bestemmelse av effektiviteten til kjøretøyets utslippskontrollsystem ved måling av lambda-verdien og CO-innholdet i eksosen i samsvar med nr. 4 eller etter de framgangsmåtene som er foreslått av produsentene og godkjent i forbindelse med typegodkjenningen. Ved hver kontroll skal motoren være driftsvarm i samsvar med bilprodusentens anbefalinger.
 - 4. Utslipp fra eksosrøret — grenseverdier

Det høyeste tillatte CO-innholdet i eksosen er den mengden som er angitt av kjøretøyprodusenten.

Dersom disse opplysningene ikke foreligger, skal CO-innholdet ikke overskride følgende verdier:

- i) Målinger med motoren på tomgang:

Det høyeste tillatte CO-innholdet i eksosen skal ikke overstige 0,5 volumprosent, og for kjøretøyer som er typegodkjent i henhold til grenseverdiene angitt i rad A eller B i tabellen i nr. 5.3.1.4 i vedlegg I til direktiv 70/220/EØF, skal høyeste CO-innhold ikke overstige 0,3 volumprosent. Dersom overholdelse av direktiv 70/220/EØF ikke er mulig, får ovenstående bestemmelser anvendelse på kjøretøyer som er registrert eller tatt i bruk første gang etter 1. juli 2002.

- ii) Målinger ved forhøyet tomgangsturtall (uten belastning), idet motorturtallet skal være minst 2 000 min⁻¹,

CO-innhold: Det høyeste tillatte CO-innholdet er 0,3 volumprosent, og for kjøretøyer som er typegodkjent i henhold til grenseverdiene angitt i rad A eller B i tabellen i nr. 5.3.1.4 i vedlegg I til direktiv 70/220/EØF, skal høyeste CO-innhold ikke overstige 0,2 volumprosent. Dersom overholdelse av direktiv 70/220/EØF ikke er mulig, får ovenstående bestemmelser anvendelse på kjøretøyer som er registrert eller tatt i bruk første gang etter 1. juli 2002.

Lambda: $1 \pm 0,03$ eller etter produsentens spesifikasjoner.

- iii) For motorvogner som er utstyrt med egendiagnosesystemer (OBD) i samsvar med direktiv 70/220/EØF, kan medlemsstatene som et alternativ til den kontrollen som er angitt i punkt i), fastslå om utslippssystemet fungerer korrekt ved å avlese OBD-innretningens relevante verdier samtidig med at det kontrolleres at egendiagnosesystemet fungerer korrekt.

8.2.2. Motorvogner som har motor med kompresjonstenning (dieselmotor)

- a) Måling av eksosens røyktetthet ved fri akselerasjon (ingen belastning fra tomgang opp til avreguleringsturtall) i frigir med clutchen tilkopleet.
- b) Forkondisjonering av kjøretøyet
 - 1. Kjøretøyer kan kontrolleres uten forkondisjonering selv om det av sikkerhetsmessige årsaker bør påses at motoren er varm og i tilfredsstillende stand.
 - 2. Med forbehold for bestemmelsene i bokstav d) nr. 5, skal alle kjøretøyer som er blitt forkondisjonert i henhold følgende bestemmelser, godkjennes:
 - i) Motoren skal være helt varm, for eksempel skal motoroljens temperatur målt ved hjelp av en sonde i røret for oljepeilepinnen, være minst 80 °C, eller normal driftstemperatur dersom den er lavere, eller motorblokkens temperatur, målt ved infrarødt strålingsnivå, skal være minst like høy. Dersom det er umulig å foreta denne målingen på grunn av kjøretøyets konstruksjon, kan motorens normale driftstemperatur oppnås på en annen måte, f.eks. ved at motorventilatoren settes i gang.
 - ii) Eksosanlegget skal renses ved hjelp av minst tre frie akselerasjonssykluser eller ved en tilsvarende metode.
- c) Prøvmingsmetode:
 - 1. Visuell kontroll av et eventuelt utslippskontrollsystem som er montert av produsenten, for å fastslå at det er komplett, i tilfredsstillende stand og at det ikke forekommer lekkasjer.
 - 2. Motor og eventuelt turbolader skal gå på tomgang før hver frie akselerasjonssyklus påbegynnes. For dieselmotorer i tunge kjøretøyer betyr dette minst ti sekunder etter at gasspedalen er sluppet.

3. Hver frie akselerasjonssyklus påbegynnes ved at gasspedalen hurtig (dvs. på under ett sekund) og i én bevegelse, men uten at den er for brå, trykkes helt inn for å oppnå maksimal innsprøyting fra innsprøytingspumpen.
4. Under hver frie akselerasjonssyklus skal motoren nå avreguleringsturtallet eller, dersom kjøretøyet har automatgir, den hastigheten som produsenten har angitt, eller, dersom disse opplysningene ikke foreligger, to tredeler av avreguleringsturtallet, før gasspedalen slippes. Dette kan kontrolleres ved for eksempel å overvåke motorturtallet, eller ved å la det gå tilstrekkelig tid fra gasspedalen trykkes helt inn til den slippes, noe som for kjøretøyer i gruppe 1 og 2 i vedlegg I bør være minst to sekunder.

d) Grenseverdier:

1. Konsentrasjonsnivået skal ikke overstige det nivået som er angitt på skiltet i samsvar med direktiv 72/306/EØF⁽¹⁾.
2. Dersom disse opplysningene ikke foreligger, eller dersom vedkommende myndigheter i medlemsstatene beslutter å bruke dem som referanseverdi, skal konsentrasjonsnivået ikke overstige det som er angitt av produsenten, og heller ikke følgende grenseverdier for absorpsjonsfaktor:

Høyeste absorpsjonsfaktor for:

- sugedieselmotor = 2,5 m⁻¹,
- turboladet dieselmotor: 3,0 m⁻¹,
- en grenseverdi på 1,5 m⁻¹ får anvendelse på følgende kjøretøyer som er typegodkjent i samsvar med grenseverdiene i:
 - a) rad B i tabellen i nr. 5.3.1.4 i vedlegg I til direktiv 70/220/EØF (lette kjøretøyer med dieselmotor — Euro 4),
 - b) rad B1 i tabellene i nr. 6.2.1 i vedlegg I til direktiv 88/77/EØF⁽²⁾ (tunge kjøretøyer med dieselmotor — Euro 4),
 - c) rad B2 i tabellene i nr. 6.2.1 i vedlegg I til direktiv 88/77/EØF (tunge kjøretøyer med dieselmotor — Euro 5),
 - d) rad C i tabellene i nr. 6.2.1 i vedlegg I til direktiv 88/77/EØF (tunge kjøretøyer med dieselmotor — EEV),

eller grenseverdier i senere endringer av direktiv 70/220/EØF, eller grenseverdier i senere endringer av direktiv 88/77/EØF, eller tilsvarende verdier dersom det er brukt annet utstyr enn det som brukes ved EF-typegodkjenningen.

Dersom overholdelse av nr. 5.3.1.4 i vedlegg I til direktiv 70/220/EØF eller nr. 6.2.1 i vedlegg I til direktiv 88/77/EØF ikke er mulig, får ovenstående krav anvendelse på kjøretøyer som er registrert eller tatt i bruk første gang etter 1. juli 2008.

3. Kjøretøyer som er registrert eller tatt i bruk første gang før 1. januar 1980, er unntatt fra disse kravene.
4. Kjøretøyer skal bare nektes godkjenning dersom det aritmetiske gjennomsnittet av minst tre frie akselerasjonssykluser overskrider grenseverdien. Dette kan beregnes ved å se bort fra målinger som avviker betydelig fra det målte gjennomsnittet, eller resultatet av andre statistiske beregninger som tar hensyn til målingenes spredning. Medlemsstatene kan begrense antall prøvingsykluser.

⁽¹⁾ Rådskdirektiv 72/306/EØF av 2. august 1972 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om tiltak mot utslipp av forurensende stoffer fra dieselmotorer til framdrift av kjøretøyer (EFT L 190 av 20.8.1972, s. 1).

⁽²⁾ Rådskdirektiv 88/77/EØF av 3. desember 1987 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om tiltak mot utslipp av forurensende gasser og partikler fra motorer med kompresjonstenning til bruk i kjøretøyer og utslipp av forurensende gasser fra motorer med elektrisk tenning som bruker naturgass eller flytende petroleums-gass, til bruk i kjøretøyer (EFT L 36 av 9.2.1988, s. 33).

5. For å unngå unødige prøvinger kan medlemsstatene som unntak fra bestemmelsene i nr. 8.2.2 bokstav d) nr. 4), nekte å godkjenne de kjøretøyene hvis målte verdier ligger betydelig over grenseverdiene etter mindre enn tre frie akselerasjonssykluser, eller etter den rensningssyklusen (eller tilsvarende metode) som er angitt i nr. 8.2.2 bokstav b) nr. 2 ii). For å unngå unødige prøvinger kan medlemsstatene også som unntak fra bestemmelsene i nr. 8.2.2 bokstav d) nr. 4), godkjenne kjøretøyer hvis målte verdier ligger betydelig under grenseverdiene etter mindre enn tre frie akselerasjonssykluser, eller etter den rensningssyklusen (eller tilsvarende metode) som er angitt i nr. 8.2.2 bokstav b) nr. 2 ii).

8.2.3. Prøvingsutstyr

Utslipp fra kjøretøyer skal undersøkes ved hjelp av apparater som nøyaktig kan fastslå om grenseverdiene som produsenten har fastsatt eller angitt, er oppfylt.

- 8.2.4. Dersom en kjøretøytype under EF-typegodkjenningen ikke oppfyller grenseverdiene fastsatt i dette direktiv, kan medlemsstatene fastsette høyere grenseverdier for denne kjøretøytypen på grunnlag av bevis fra produsenten. De skal umiddelbart underrette Kommissjonen om dette, som deretter skal underrette de øvrige medlemsstatene.

KJØRETØYER I GRUPPE 1, 2 OG 3	KJØRETØYER I GRUPPE 4, 5 OG 6
8.3. Radiostøydemping	
9. Tilleggskontroller for kjøretøyer brukt til offentlig transport av personer	
9.1. Nødutgang(er) (herunder hammere til knusing av vinduer), skilt som viser nødutgang(er)	
9.2. Varmeanlegg	
9.3. Ventilasjonsanlegg	
9.4. Arrangement av sitteplasser	
9.5. Innvendig belysning	
10. Identifikasjon av kjøretøyet	10. Identifikasjon av kjøretøyet
10.1. Kjennemerke	10.1. Kjennemerke
10.2. Understallsnummer	10.2. Understallsnummer

VEDLEGG III

DEL A

Opphevet direktiv med oversikt over endringer**(nevnt i artikkel 10)**

Rådskonklusjon 96/96/EF
(EFT L 46 av 17.2.1997, s. 1)

Kommisjonsdirektiv 1999/52/EF
(EFT L 142 av 5.6.1999, s. 26)

Kommisjonsdirektiv 2001/9/EF
(EFT L 48 av 17.2.2001, s. 18)

Kommisjonsdirektiv 2001/11/EF
(EFT L 48 av 17.2.2001, s. 20)

Kommisjonsdirektiv 2003/27/EF
(EUT L 90 av 8.4.2003, s. 41)

Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1882/2003
(EUT L 284 av 31.10.2003, s. 1)

bare vedlegg III punkt 68

DEL B

Frister for innarbeiding i nasjonal lovgivning**(nevnt i artikkel 10)**

Direktiv	Tidsfrist for innarbeiding
96/96/EF	9. mars 1998
1999/52/EF	30. september 2000
2001/9/EF	9. mars 2002
2001/11/EF	9. mars 2003
2003/27/EF	1. januar 2004

VEDLEGG IV

SAMMENLIGNINGSTABELL

Direktiv 96/96/EF	Dette direktiv
Artikkel 1-4	Artikkel 1-4
Artikkel 5, innledende ordlyd	Artikkel 5, innledende ordlyd
Artikkel 5 første til sjuende strekpunkt	Artikkel 5 bokstav a)-g)
Artikkel 6	—
Artikkel 7	Artikkel 6 nr. 1
—	Artikkel 6 nr. 2
Artikkel 8 nr. 1	Artikkel 7 nr. 1
Artikkel 8 nr. 2 første ledd	Artikkel 7 nr. 2
Artikkel 8 nr. 2 annet ledd	—
Artikkel 8 nr. 3	—
Artikkel 9 nr. 1	—
Artikkel 9 nr. 2	Artikkel 8
Artikkel 10	—
Artikkel 11 nr. 1	—
Artikkel 11 nr. 2	Artikkel 9
Artikkel 11 nr. 3	—
—	Artikkel 10
Artikkel 12	Artikkel 11
Artikkel 13	Artikkel 12
Vedlegg I og II	Vedlegg I og II
Vedlegg III og IV	—
—	Vedlegg III
—	Vedlegg IV