

## TILSKIPUN EVRÓPUÞINGSINS OG RÁÐSINS 2014/45/ESB

2015/EES/55/21

frá 3. apríl 2014

## um reglubundnar prófanir á aksturshæfni vélknúinna ökutækja og eftirvagna þeirra og um niðurfellingu á tilskipun 2009/40/EB (\*)

EVRÓPUÞINGIÐ OG RÁÐ EVRÓPUSAMBANDSINS HAFA,

með hliðsjón af sáttmálanum um starfshætti Evrópusambandsins, einkum 91. gr.,

með hliðsjón af tillögu framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins,

eftir að hafa lagt drög að lagagerð fyrir þjóðþingin,

með hliðsjón af álitum efnahags- og félagsmálanefndar Evrópusambandsins <sup>(1)</sup>,

að höfðu samráði við svæðanefndina,

í samræmi við almenna lagasetningarmeðferð <sup>(2)</sup>,*og að teknu tilliti til eftirfarandi:*

- 1) Í hvítbók sinni frá 28. mars 2011, sem ber titilinn „Vegvísir að samevrópsku flutningasvæði – í átt að samkeppnishæfu og auðlindanýtnu flutningakerfi“, setti framkvæmdastjórnin fram markmið um „núllsýn“ en samkvæmt því ætti Sambandið nánast að koma alveg í veg fyrir dauðaslys í flutningum á vegum eigi síðar en 2050. Í því skyni að ná þessu markmiði er talið að tækni ökutækja muni eiga stóran þátt í því að stuðla að úrbótum á sviði öryggis við flutninga á vegum.
- 2) Í orðsendingu sinni, sem ber titilinn „Leiðin til evrópsks umferðaröryggissvæðis: stefnumið um umferðaröryggi 2011-2020“, lagði framkvæmdastjórnin enn fremur til að dauðaslysum á vegum í Sambandinu yrði fækkað um helming eigi síðar en 2020, þar sem upphafsárið er 2010. Í því skyni að ná þessu markmiði setti framkvæmdastjórnin fram sjö stefnumarkmið og tilgreindi aðgerðir til að gera ökutæki öruggari, áætlun til að fækka slysum og ráðstafanir til að bæta öryggi óvarinna vegfarenda, einkum ökumanna bifhjóla.
- 3) Prófun á aksturshæfni er hluti af viðtækara kerfi sem tryggir að ástand ökutækja sé öruggt og viðunandi, með tilliti til umhverfisins, á meðan þau eru í notkun. Þetta kerfi ætti að ná til reglubundinna prófana á aksturshæfni ökutækja og tæknilegs eftirlits á vegum með ökutækjum, sem notuð eru til vöruflutninga á vegum, ásamt því að kveða á um aðferð við skráningu ökutækja, sem heimilar tímabundna niðurfellingu á leyfi til notkunar ökutækis í umferð á vegum, ef ökutækið er hættulegt umferðaröryggi. Reglubundin prófun ætti að vera helsta aðferðin til að tryggja aksturshæfni. Tæknilegt eftirlit á vegum með atvinnuökutækjum ætti aðeins að vera viðbót við reglubundna prófun.
- 4) Heimila ætti aðildarríkjum að ákvarða strangari prófunarstaðla en þá sem settir eru í þessari tilskipun.
- 5) Framfylgd ráðstafana vegna aksturshæfni getur falið í sér herferðir til vitundarvakningar, með áherslu á eigendur ökutækja og með það að markmiði að þróa góðar starfsaðferðir og venjur í kjölfar grunnskoðana ökutækja þeirra.
- 6) Bilanir í tæknikerfum bíla hafa áhrif á umferðaröryggi og geta valdið árekstrum á vegum sem hafa í för með sér áverka eða dauðsföll. Hægt væri að draga úr þessum áhrifum með því að gera fullnægjandi úrbætur á prófunarkerfum fyrir aksturshæfni. Það myndi hjálpa ef annmarki á aksturshæfni ökutækis kæmi snemma í ljós, svo mögulegt sé að ráða bót á þessum annmarka og koma þar með í veg fyrir slys.

(\*) Þessi ESB-gerð birtist í Stjtið. ESB L 127, 29.4.2014, bls. 51. Hennar var getið í ákvörðun sameiginlegru EES-nefndarinnar nr. 106/2015 frá 30. apríl 2015 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn, bíður birtingar.

<sup>(1)</sup> Stjtið. ESB C 44, 15.2.2013, bls. 128.

<sup>(2)</sup> Afstaða Evrópuþingsins frá 11. mars 2014 (hefur enn ekki verið birt í Stjórnartíðindunum) og ákvörðun ráðsins frá 24. mars 2014.

- 7) Ökutæki með biluð mengunarvarnarkerfi hafa meiri áhrif á umhverfið en ökutæki sem er viðhaldið á tilhlýðilegan hátt. Því myndi reglubundið fyrirkomulag prófana á aksturshæfni einnig stuðla að bættri umhverfisvernd með því að dregið yrði úr meðaltalslosun ökutækja.
- 8) Aðildarríkin ættu að íhuga viðeigandi ráðstafanir til að koma í veg fyrir að átt sé við eða hróflað við, með neikvæðum afleiðingum, hlutum og ihlutum ökutækis sem gæti haft neikvæð áhrif á eiginleika ökutækisins, með tilliti til öryggis-umhverfisverndar, einkum með reglubundnum prófunum á aksturshæfni, þ.m.t. skilvirk viðurlög sem eru í réttu hlutfalli við brotið, letjandi og án mismununar.
- 9) Síðastliðna tvo áratugi hafa kröfur, sem varða losun ökutækja vegna gerðarviðurkenningar, sífellt orðið strangari. Loftgæði hafa þó ekki aukist eins mikið og spáð var fyrir um að strangari losunarstaðlar fyrir ökutæki myndu hafa í för með sér, sérstaklega að því er varðar köfnunarefnisoxíð (NOx) og fingerðar efnisagnir. Skoða ætti vandlega möguleikann á því að gera endurbætur á prófunarlotum, svo þær líkist aðstæðum á vegum, til að þróa framtíðarlausnir, þ.m.t. að ákveða prófunaraðferðir við mælingar á magni NOx og viðmiðunarmörk fyrir losun NOx.
- 10) Innbyggð greiningarkerfi verða sífellt skilvirkari við mat á losun, að því er varðar ökutæki sem uppfylla losunarflokk Euro 6 og Euro VI, sem réttlætir að þau séu notuð sem jafngildi hefðbundinnar prófunarlosunar að því er varðar prófanir á aksturshæfni. Í því skyni að kveða á um notkun innbyggðra greiningarkerfa við prófanir á aksturshæfni ökutækja í losunarflokkum upp að Euro 5 og Euro V ættu aðildarríkin að geta heimilað þessa prófunaraðferð í samræmi við tilmæli framleiðandans og aðrar kröfur um slík ökutæki þar sem óháðir aðilar hafa sannprófað jafngildið, með tilliti til allrar viðeigandi löggjafar um gerðarviðurkenningu, eftir því sem við á.
- 11) Nokkrir tæknistaðlar og kröfur, sem varða öryggi ökutækja, hafa verið samþykkt í Sambandinu. Nauðsynlegt er að tryggja að ökutæki uppfylli áfram öryggisstaðla fyrir tilstuðlan fyrirkomulags um reglubundnar prófanir á aksturshæfni. Þetta fyrirkomulag ætti að gilda um tiltekna flokka ökutækja eins og skilgreint er í tilskipunum Evrópuþingsins og ráðsins 2002/24/EB <sup>(3)</sup>, 2003/37/EB <sup>(4)</sup> og 2007/46/EB <sup>(5)</sup>.
- 12) Dráttarvélar á hjólum með hámarkshönnunarhraða yfir 40 km/klst. eru í auknum mæli notaðar í stað vörubifreiða í staðbundinni flutningastarfsemi og flutningum á vegum í atvinnuskyni. Hugsanleg áhætta af starfsemi þeirra er sambærileg þeirri sem stafar af vörubifreiðum og ökutæki í þeim flokki, sem eru aðallega notuð á opinberum vegum, ættu því að gangast undir prófun á aksturshæfni.
- 13) Ökutæki, sem hafa sögulegt gildi, eiga að varðveita arfleifð þess tíma þegar þau voru framleidd og er lítið svo á að þau séu nánast ekkert notuð á opinberum vegum. Það ætti að vera ákvörðun hvers aðildarríkis hversu oft prófanir á aksturshæfni slíkra ökutækja eru framkvæmdar. Það ætti einnig að vera á ábyrgð hvers aðildarríkis að setja reglur um prófanir á aksturshæfni annarra tegunda sérstakra ökutækja.
- 14) Ökutæki, sem eru eingöngu notuð á afskekktum yfirráðasvæðum aðildarríkja, einkum á litlum eyjum með færri en 5 000 íbúa eða á strjálbýlum svæðum þar sem búa færri en fimm íbúar á ferkílómetra, eru notuð við skilyrði sem geta krafist sérstaks fyrirkomulags fyrir prófanir á aksturshæfni. Aðildarríkin ættu því að hafa vald til að veita slíkum ökutækjum undanþágu frá gildissviði þessarar tilskipunar.
- 15) Prófun á aksturshæfni er í höndum hvers ríkis og því ættu aðildarríkin að framkvæma þá starfsemi eða opinberir aðilar eða einkaaðilar sem falið er að framkvæma slíkar prófanir undir þeirra eftirliti. Aðildarríkin skulu ávallt bera ábyrgð á prófun á aksturshæfni, jafnvel þótt kerfi í hverju ríki heimili einkaaðilum, þ.m.t. þeim sem framkvæma einnig viðgerðir á ökutækjum, að framkvæma prófun á aksturshæfni.

<sup>(3)</sup> Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2002/24/EB frá 18. mars 2002 um gerðarviðurkenningu á vélknúnum ökutækjum á tveimur eða þremur hjólum og um niðurfellingu á tilskipun ráðsins 92/61/EBE (Stjttíð. EB L 124, 9.5.2002, bls. 1).

<sup>(4)</sup> Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2003/37/EB frá 26. maí 2003 um gerðarviðurkenningu á dráttarvélum fyrir landbúnað eða skógrækt, eftirvögnum þeirra og útskiptanlegum, dregnum tækjum ásamt kerfum þeirra, ihlutum og aðskildum tæknieiningum og um niðurfellingu á tilskipun 74/150/EBE (Stjttíð. ESB L 171, 9.7.2003, bls. 1.).

<sup>(5)</sup> Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2007/46/EB frá 5. september 2007 um ramma um viðurkenningu á vélknúnum ökutækjum og eftirvögnum þeirra og á kerfum, ihlutum og aðskildum tæknieiningum sem ætlaðar eru í slík ökutæki (Stjttíð. ESB L 263, 9.10.2007, bls. 1).

- 16) Aðildarríkin ættu að hafa vald til að tilnefna prófunarstöðvar, sem eru staðsettar utan yfirráðasvæðis þeirra, til að framkvæma prófanir á aksturshæfni ökutækja sem eru skráð á yfirráðasvæði þeirra, ef þessar prófunarstöðvar hafa þegar fengið leyfi aðildarríkisins, þar sem þær eru staðsettar, til að framkvæma prófanir á ökutækjum.
- 17) Afar áriðandi er að hafa aðgang að tækniforskriftum hvers ökutækis við skoðun á ökutækjum, sérstaklega að því er varðar íhluti sem snerta rafrænan öryggisbúnað þeirra. Af þessum sökum ættu framleiðendur ökutækja að veita aðgang að gögnum sem eru nauðsynleg við sannprófun á virkni íhluta sem tengjast öryggis- og umhverfismálum. Að sama skapi ætti að beita ákvæðunum um aðgang að upplýsingum um viðgerðir og viðhald í þessum tilgangi og veita skoðunarmiðstöðvum aðgang að öllum nauðsynlegum upplýsingum um prófanir á aksturshæfni. Gögnin ættu að innihalda upplýsingar sem gera kleift að vakta virkni öryggiskerfa ökutækisins þannig að mögulegt sé að prófa slík kerfi reglulega með tækniskoðun. Þetta er afar mikilvægt, sérstaklega að því er varðar rafeindastjórnkerfi, og ætti að ná til allra þeirra þátta sem framleiðandinn hefur komið fyrir.
- 18) Þess er krafist að ökutæki, sem eru notuð á opinberum vegum, séu aksturshæf þegar þau eru í notkun. Handhafi skráningarvottorðs og, eftir atvikum, rekstraraðili ökutækisins, ættu að bera ábyrgð á að halda því í aksturshæfu ástandi.
- 19) Mikilvægt er fyrir umferðaröryggi og áhrif þess á samfélagið að ökutæki, sem eru notuð á vegum, séu í viðeigandi tæknilegu ástandi. Því ætti ekki að koma í veg fyrir að aðildarríkin leyfi frekari prófanir á aksturshæfni ef þau kjósa það.
- 20) Til að gera ákveðinn sveigjanleika mögulegan fyrir handhafa skráningarvottorða og öikumenn ættu aðildarríkin að geta tilgreint nokkrar vikur þar sem reglubundnar prófanir á aksturshæfni eiga að fara fram.
- 21) Á endingartíma ökutækis ættu prófanir að vera tiltölulega einfaldar, fljótlegar og ódýrar en á sama tíma skilvirkar þannig að þær uppfylli markmið þessarar tilskipunar.
- 22) Prófanir á aksturshæfni skulu taka til allra atriða sem skipta máli fyrir sértæka hönnun, smíði og búnað ökutækisins sem prófað er. Ganga ætti út frá því að samhæfi á milli hluta og íhluta, eins og á milli hjóla og hjólnafa, sé afar mikilvægt öryggisatriði sem ætti að skoða við prófun á aksturshæfni. Með skírskotun til þessara atriða og að teknu tilliti til núverandi stöðu í ökutækjatekni ætti að fella nútímarafeindakerfi ökutækja inn í skrána yfir þau atriði sem á að prófa. Í því skyni að samhæfa prófun á aksturshæfni ætti að ákveða þær prófunaraðferðir sem mælt er með fyrir hvern prófunaratriði. Uppfæra ætti þessa atriði með tilliti til þróunar í rannsóknum og tækniframfara á sviði öryggis ökutækja.
- 23) Til að greiða fyrir samhæfingu og tryggja samræmda staðla ætti að leggja fram skrá, sem er ekki tæmandi, yfir helstu ástæður fyrir bilun að því er varðar öll prófunaratriðin. Til að öðlast samræmt mat á ástandi ökutækisins, sem er prófað, ætti að meta bilanirnar, sem koma í ljós, á grunni sameiginlegs staðals.
- 24) Til að beiting meginreglunnar um frjálsa för innan Sambandsins verði betri, að því er varðar endurskráningu ökutækis, ættu aðildarríki að viðurkenna skirteini um aksturshæfni sem önnur aðildarríki gefa út. Þetta ætti ekki að hafa áhrif á rétt aðildarríkis til að sannreyna skirteini um aksturshæfni og auðkenni ökutækis við endurskráningu og að krefjast þess að ný prófun á aksturshæfni fari fram samkvæmt þeim skilyrðum sem mælt er fyrir um í þessari tilskipun.
- 25) Fölsun kílómetramæla telst vera brot sem varðar viðurlög þar sem þegar átt er við kílómetramælir getur haft í för með sér að mat á aksturshæfni ökutækis verði rangt. Skráning vegalengdar í skirteini um aksturshæfni og aðgangur skoðunarmanna að þeim upplýsingum ætti að greiða fyrir því hvort í ljós komi hvort hróflað hafi verið við kílómetramæli eða átt við hann með einhverjum hætti. Framkvæmdastjórnin ætti að hafa eftirlit með skiptum á upplýsingum varðandi álestur kílómetramæla á milli lögbærra yfirvalda í aðildarríkjunum.

- 26) Gefa ætti út skírteini um aksturshæfni eftir hverja prófun. Það ætti m.a. að innihalda upplýsingar um auðkenni ökutækis og niðurstöður prófunarinnar. Niðurstöður úr prófun ættu að vera tiltækar á rafrænu formi. Aðildarríkin ættu að safna saman og geyma þessar upplýsingar í gagnagrunni, í því skyni að tryggja viðeigandi eftirfylgni með prófunum á aksturshæfni, einkum að því er varðar greiningu á niðurstöðum úr reglubundnum prófunum á aksturshæfni.
- 27) Handhafi skráningarvottorðs og, eftir atvikum, rekstraradili ökutækisins, sem gengst undir prófun á aksturshæfni þar sem annmarkar koma í ljós, ætti að bæta úr slíkum annmörkum án tafar, einkum ef í ljós kemur að umferðaröryggi stafar hættu af þeim. Ef um er að ræða hættulega annmarka getur verið nauðsynlegt að takmarka notkun ökutækisins þar til ráðin hefur verið bót á þessum annmörkum að fullu.
- 28) Þegar ökutæki, sem hefur verið prófað, tilheyrir ökutækjaflokki, sem ekki ber að skrá í aðildarríkinu þar sem það hefur verið tekið í notkun, ætti að heimila því aðildarríki að fara fram á að sönnun fyrir því að prófun hafi farið fram sé sýnileg á ökutækinu.
- 29) Til að tryggja að prófanir í öllu Sambandinu séu af miklum gæðum ætti að sannprófa prófunarbúnað, sem nota á í prófunum, viðhald hans og kvörðun, með vísan til forskrifta aðildarríkjanna eða framleiðenda.
- 30) Mögulegt ætti að vera að nota annan búnað, sem endurspeglar tækniframfarir og -nýjungar, að því tilskildu að sambærilegar strangar gæðakröfur gildi um prófanirnar.
- 31) Þegar aðildarríki veita leyfi fyrir prófunarstöðvum á sínu yfirráðasvæði ættu þau að taka tillit til þess að þjónusta í almannabágu á sviði flutningastarfsemi er undanþegin gildissviði tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2006/123/EB <sup>(6)</sup>.
- 32) Prófunarstöðvar ættu að tryggja hlutlægni og strangar gæðakröfur við prófanir á ökutækjum. Prófunarstöðvar ættu því, til að uppfylla lágmarkskröfur með tilliti til gæðastjórnunar, að uppfylla kröfurnar sem aðildarríkið, sem veitir leyfi fyrir prófunarstöðvar, mælir fyrir um.
- 33) Strangar kröfur um prófanir á aksturshæfni gera ráð fyrir að starfsfólkið, sem framkvæmir prófanir, búi yfir mikilli færni og hæfni. Innleiða ætti starfsmenntakerfi, þ.m.t. grunnþjálfun og reglubundna upprifjunarþjálfun eða viðeigandi próf. Setja ætti ákvæði um umbreytingartímabil til að auðvelda snurðulaus umskipti fyrir starfsfólk núverandi prófunarfyrirkomulags yfir í reglubundin upprifjunarnámskeið eða próf. Til að tryggja strangar kröfur um þjálfun, hæfni og prófun ætti að heimila aðildarríkjunum að mæla fyrir um viðbótarhæfni og samsvarandi kröfur um þjálfun.
- 34) Við prófun á aksturshæfni ættu skoðunarmenn að starfa með sjálfstæðum hætti og hagsmunaárekstrar ættu ekki að hafa áhrif á álit þeirra, þ.m.t. mál sem eru efnahagslegs eða persónulegs eðlis. Því ætti ekki að vera beint samband á milli þeirra launa sem skoðunarmenn fá og niðurstaðna þeirra úr prófunum á aksturshæfni. Aðildarríkin ættu að eiga kost á að mæla fyrir um kröfur um aðgreiningu starfsemi eða að heimila einkaaðila að framkvæma bæði prófanir á aksturshæfni og viðgerðir á ökutækjum, jafnvel á sama ökutækinu, ef eftirlitsaðilinn hefur staðfest að hann telji að sýnt hafi verið fram á með fullnægjandi hætti að strangrar hlutlægni sé gætt.
- 35) Ekki ætti að breyta niðurstöðum prófunar á aksturshæfni í viðskiptalegum tilgangi. Einungis ef niðurstöður prófunar á aksturshæfni, sem skoðunarmaður framkvæmir, eru augljóslega rangar, ætti eftirlitsaðilinn að geta breytt niðurstöðum þeirrar prófunar.
- 36) Aðildarríkin ættu að koma á fót gæðatryggingarkerfi sem nær yfir leyfi, eftirlit, afturköllun, tímabundna niðurfellingu eða niðurfellingu leyfis til að framkvæma prófun á aksturshæfni, í því skyni að tryggja að ströngum gæðakröfum við prófanir sé viðhaldið til langs tíma.

<sup>(6)</sup> Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2006/123/EB frá 12. desember 2006 um þjónustu á innri markaðnum (Stjtíð. ESB L 376, 27.12.2006, bls. 36).

- 37) Ekki ætti að líta svo á að faggilding prófunarstöðva, samkvæmt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 765/2008 <sup>(7)</sup>, sé skylda fyrir aðildarríkin.
- 38) Í nokkrum aðildarríkjum eru fjölmargar prófunarstöðvar í einkaeigu sem hafa leyfi til að framkvæma prófanir á aksturshæfni. Til að tryggja skilvirkni upplýsingaskipta í þessu tilliti á milli aðildarríkjanna ætti að tilnefna tengiliði í hverju ríki.
- 39) Prófun á aksturshæfni myndar hluta af umfangsmeira reglufyrirkomulagi fyrir ökutæki á endingartíma þeirra, frá viðurkenningu þeirra með skráningu og skoðunum þar til þau eru úreld. Skipti á upplýsingum, sem finna má í rafrænu gagnasafni í hverju ríki og rafrænu gagnasafni framleiðenda, ættu að meginreglu til að vera viðleitni til að gera allt umsýsluferli ökutækja skilvirkara í því skyni að daga úr kostnaði og stjórnsýslubyrði. Framkvæmdastjórnin ætti að skoða hagkvæmni, kostnað og ávinning þess að koma á fót rafrænum vettvangi fyrir upplýsingar um ökutæki, með því að nýta sér þær lausnir í upplýsingatækni sem fyrir eru og hafa þegar verið teknar í notkun að því er varðar alþjóðleg gagnaskipti, til að lágmarka kostnað og koma í veg fyrir tvíverknað. Við þessa skoðun ætti framkvæmdastjórnin að íhuga hvornig væri best að tengja saman fyrirliggjandi kerfi í hverju ríki í því skyni að auðvelda lögbærum yfirvöldum í aðildarríkjunum, sem bera ábyrgð á prófunum, skráningu og viðurkenningu ökutækja, prófunarstöðva, framleiðenda búnaðar og ökutækjaframleiðenda, að skiptast á upplýsingum um gögn sem tengjast prófunum á aksturshæfni og álestur kílómetramæla. Framkvæmdastjórnin ætti einnig að skoða hagkvæmni, kostnað og ávinning af því að safna saman og geyma fyrirliggjandi upplýsingar um helstu öryggistengda íhluti ökutækja, sem hafa átt hlut að máli í alvarlegum slysum, ásamt möguleikanum á því að gera upplýsingar um slysasögu og álestur kílómetramæla tiltækar á nafnlausu formi fyrir skoðunarmenn ökutækja, handhafa skráningarvottorða og þá sem koma að rannsókn slysa.
- 40) Til að tryggja samræmd skilyrði fyrir framkvæmd þessarar tilskipunar ætti að fela framkvæmdastjórninni framkvæmdarvald. Þessu valdi ætti að beita í samræmi við reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 182/2011 <sup>(8)</sup>.
- 41) Framkvæmdastjórnin ætti ekki að samþykkja framkvæmdargerðir í tengslum við upplýsingarnar, sem ökutækjaframleiðendur eiga að hafa tiltækar vegna prófunar á aksturshæfni, ef nefndin, sem komið var á fót samkvæmt þessari tilskipun, gefur ekki álit sitt á drögum að framkvæmdargerðinni sem framkvæmdastjórnin leggur fram.
- 42) Til að uppfæra ökutækjaflokkana, sem tilgreindir eru í 1. mgr. 2. gr. og 1. og 2. mgr. 5. gr., og til að uppfæra 3. lið I. viðauka, að því er varðar aðferðir, og breyta 3. lið I. viðauka, að því er varðar skrá yfir prófunaratriði, aðferðir og mat á annmörkum, ætti að fela framkvæmdastjórninni umboð til að samþykkja gerðir í samræmi við 290. gr. sáttmálans um starfshætti Evrópusambandsins. Einkum er mikilvægt að framkvæmdastjórnin hafi viðeigandi samráð meðan á undirbúningsvinnu hennar stendur, þ.m.t. við sérfræðinga. Við undirbúning og samningu framseldra gerða ætti framkvæmdastjórnin að tryggja samhlíða, tímanlega og viðeigandi afhendingu viðkomandi skjala til Evrópuþingsins og ráðsins.
- 43) Aksturshæfni hefur bein áhrif á umferðaröryggi og ætti því að endurskoða reglulega. Framkvæmdastjórnin ætti að gefa skýrslu um skilvirkni ákvæða þessarar tilskipunar, þ.m.t. þau sem tengjast gildissviði hennar, tíðni prófana, frekari úrbótum á kerfi fyrir aksturshæfni með því að nýta rafræn upplýsingaskipti og möguleika í framtíðinni á gagnkvæmri viðurkenningu skírteina um aksturshæfni.
- 44) Prófunaraðstaða og -búnaður, sem notuð eru á prófunarstöðvunum, ættu að uppfylla kröfurnar sem settar eru um framkvæmd prófana á aksturshæfni. Þar sem þetta krefst umtalsverðrar fjárfestingar og breytinga, sem hugsanlega er ekki unnt að hrinda í framkvæmd tafarlaust, ætti að veita fimm ára frest til að uppfylla þessar kröfur. Einnig ætti að veita fimm ára frest til að gera eftirlitsaðilum kleift að uppfylla allar viðmiðanir og kröfur um leyfi fyrir prófunarstöðvar og eftirlit með þeim.

<sup>(7)</sup> Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 765/2008 frá 9. júlí 2008 um kröfur varðandi faggildingu og markaðseftirlit í tengslum við markaðssetningu á vörum og um niðurfellingu reglugerðar (EBE) nr. 339/93 (Stjtið. ESB L 218, 13.8.2008, bls. 30).

<sup>(8)</sup> Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 182/2011 frá 16. febrúar 2011 um reglur og almennar meginreglur varðandi tilhögun eftirlits aðildarríkjanna með framkvæmdastjórninni þegar hún beitir framkvæmdavaldi sínu (Stjtið. ESB L 55, 28.2.2011, bls. 13).

- 45) Þar eð aðildarríkin geta ekki fyllilega náð markmiði þessarar tilskipunar, þ.e. að auka umferðaröryggi með því að mæla fyrir um sameiginlegar lágmarkskröfur og samræmdar reglur um prófanir á aksturshæfni ökutækja í Sambandinu, með samræmdum hætti í öllum aðildarríkjunum, og því verður betur náð á vettvangi Sambandsins vegna umfangs aðgerðarinnar er Sambandinu heimilt að samþykka ráðstafanir í samræmi við nálægðarregluna eins og kveðið er á um í 5. gr. sáttmálans um Evrópusambandið. Í samræmi við meðalhófsregluna, eins og hún er sett fram í þeirri grein, er ekki gengið lengra en nauðsyn krefur í þessari tilskipun til að ná því markmiði.
- 46) Í þessari tilskipun er tekið tillit til þeirra grundvallarréttinda og þeim meginreglum fylgt sem einkum eru viðurkenndar í sáttmála Evrópusambandsins um grundvallarréttindi, eins og um getur í 6. gr. sáttmálans um Evrópusambandið.
- 47) Með þessari tilskipun eru samþættar og uppfærðar reglur í tilmælum framkvæmdastjórnarinnar 2010/378/EB<sup>(9)</sup> í því skyni að bæta reglusetningu um niðurstöður úr prófunum á aksturshæfni.
- 48) Í þessari tilskipun eru tæknilegar kröfur, sem mælt er fyrir um í tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2009/40/EB<sup>(10)</sup>, uppfærðar og gildissvið hennar útvíkkað til að ná sérstaklega til ákvæða um uppsetningu prófunarstöðva og eftirlitsaðila þeirra ásamt því að tilnefna skoðunarmenn sem falið er að framkvæma prófanir á aksturshæfni. Því ætti að fella þá tilskipun úr gildi.

#### SAMÞYKKT TILSKIPUN ÞESSA:

##### I. KAFLI

#### EFNI, SKILGREININGAR OG GILDISSVIÐ

##### 1. gr.

#### Efni

Með þessari tilskipun eru settar lágmarkskröfur um fyrirkomulag reglubundinna prófana á aksturshæfni ökutækja sem eru notuð á opinberum vegum.

##### 2. gr.

#### Gildissvið

1. Þessi tilskipun gildir um ökutæki með hönnunarhraða yfir 25 km/klst., í eftirfarandi flokkum, eins og um getur í tilskipun 2002/24/EB, tilskipun 2003/37/EB og tilskipun 2007/46/EB:

- vélknúin ökutæki sem eru hönnuð og smíðuð einkum í þeim tilgangi að flytja fólk og farangur og þar sem ekki eru fleiri en átta sæti til viðbótar við sæti ökumanns – ökutækjaflokkur M<sub>1</sub>,
- vélknúin ökutæki sem eru hönnuð og smíðuð einkum í þeim tilgangi að flytja fólk og farangur og þar sem ekki eru fleiri en átta sæti til viðbótar við sæti ökumanns – ökutækjaflokkar M<sub>2</sub> og M<sub>3</sub>,
- vélknúin ökutæki sem eru hönnuð og smíðuð einkum í þeim tilgangi að flytja vörur, með hámarksmassa ekki yfir 3,5 tonnum – ökutækjaflokkur N<sub>1</sub>,
- vélknúin ökutæki, sem eru hönnuð og smíðuð einkum í þeim tilgangi að flytja vörur, með hámarksmassa yfir 3,5 tonnum – ökutækjaflokkar N<sub>2</sub> og N<sub>3</sub>,
- eftirvagnar, sem eru hannaðir og smíðaðir til að flytja vörur eða fólk og sem íverustaðir fyrir fólk, með hámarksmassa yfir 3,5 tonnum – ökutækjaflokkar O<sub>3</sub> og O<sub>4</sub>,
- frá og með 1. janúar 2022, ökutæki á tveimur eða þremur hjólum – ökutækjaflokkar L3e, L4e, L5e og L7e, með slagrymi hreyfils meira en 125 cm<sup>3</sup>,
- dráttarvélar á hjólum í flokki T5, sem eru aðallega notaðar á opinberum vegum með hámarkshönnunarhraða yfir 40 km/klst.

<sup>(9)</sup> Tilmæli framkvæmdastjórnarinnar 2010/378/ESB frá 5. júlí 2010 um mat vegna vanbúnaðar sem kemur í ljós við prófanir á aksturshæfni í samræmi við tilskipun 2009/40/EB (Stjtíð. ESB L 173, 8.7.2010, bls. 74).

<sup>(10)</sup> Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2009/40/EB frá 6. maí 2009 um prófanir á aksturshæfni vélknúinna ökutækja og eftirvagna þeirra (Stjtíð. ESB L 141, 6.6.2009, bls. 12).

2. Aðildarríkin mega undanskilja eftirfarandi ökutæki, sem eru skráð á yferráðasvæði þeirra, gildissviði þessarar tilskipunar:

- ökutæki sem eru starfrækt eða notuð við óvenjulegar aðstæður og ökutæki sem eru aldrei eða mjög sjaldan í umferð á opinberum vegum, t.d. ökutæki sem hafa sögulegt gildi eða keppnisökutæki,
- ökutæki sem falla undir friðhelgisréttindi sendierindreka,
- ökutæki sem notuð eru í hernaði, löggæsluþjónustu, slökkviliðsþjónustu, almannavarnaþjónustu og neyðar- og björgunarþjónustu,
- ökutæki sem notuð eru í landbúnaði, garðyrkju, skógrækt, eldis- eða fiskvinnslu og eru aðeins notuð á yferráðasvæði hlutaðeigandi aðildarríkis og aðallega á því landsvæði þar sem starfsemin fer fram, þ.m.t. á landbúnaðarvegum, vegum í skógum eða á landbúnaðarökum,
- ökutæki sem eru eingöngu notuð á litlum eyjum eða strjálbýlum svæðum,
- sérhæfð ökutæki til flutninga á búnaði fyrir fjölleikahús og skemmtigarða, með hámarkshönnunarhraða 40 km/klst. eða þar undir og sem eru aðeins starfrækt á yferráðasvæði hlutaðeigandi aðildarríkis,
- ökutæki í flokkum L3e, L4e, L5e og L7e, með slagrymi hreyfils yfir 125 cm<sup>3</sup>, þar sem aðildarríki hefur gert skilvirkar umferðaröryggisráðstafanir fyrir ökutæki á tveimur eða þremur hjólum, með sérstöku tilliti til viðkomandi tölfraðilegra upplýsinga um umferðaröryggi síðastliðinna fimm ára. Aðildarríkin skulu tilkynna framkvæmdastjórninni um slíkar undanþágur.

3. Aðildarríkin mega innleiða sínar eigin kröfur um prófanir á aksturshæfni ökutækja, sem eru skráð á yferráðasvæði þeirra og sem falla ekki undir gildissvið þessarar tilskipunar, og ökutækja sem eru talin upp í 2. mgr.

3. gr.

### Skilgreiningar

Aðeins í þessari tilskipun er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir:

- 1) „ökutæki“: vélknúð ökutæki eða eftirvagn þess sem er ekki á járnbrautarteinum,
- 2) „vélknúð ökutæki“: aflknúð ökutæki á hjólum, sem gengur fyrir eigin afli, með hámarkshönnunarhraða yfir 25 km/klst.,
- 3) „eftirvagn“: ökutæki á hjólum sem er ekki sjálfknúð en er hannað og smíðað til þess að vera dregið af vélknúnu ökutæki,
- 4) „festivagn“: eftirvagn sem er hannaður til að tengjast vélknúnu ökutæki þannig að hluti hans hvíli á vélknúna ökutækinu og talsverður hluti af þyngd hans og þyngd farmsins hvíli á vélknúna ökutækinu,
- 5) „ökutæki á tveimur eða þremur hjólum“: aflknúð ökutæki á tveimur hjólum, með eða án hliðarvagns, og öll bifhjól með þremur hjólum eða fjórhjól,
- 6) „ökutæki skráð í aðildarríki“: ökutæki sem er skráð eða tekið í notkun í aðildarríki,
- 7) „ökutæki sem hefur sögulegt gildi“: ökutæki sem skráningaraðildarríkið eða einhver af viðurkenndum aðilum þess telur að hafi sögulegt gildi og sem uppfyllir eftirfarandi skilyrði:
  - það var framleitt eða skráð í fyrsta skipti fyrir a.m.k. 30 árum,
  - þessi tiltekna tegund, eins og hún er skilgreind í viðkomandi löggjöf Sambandsins eða landslögum, er ekki lengur framleidd,
  - það er sögulega varðveitt og því viðhaldið í upphaflegu ástandi og ekki hafa verið gerðar umtalsverðar breytingar á tæknilegum eiginleikum helstu íhluta þess,

- 8) „handhafi skráningarvottorðs“: sá lögaðili eða einstaklingur sem er skráður fyrir ökutækinu,
- 9) „prófun á aksturshæfni“: skoðun í samræmi við I. viðauka, gerð til að tryggja að öruggt sé að nota ökutækið á opinberum vegum og að það uppfylli tilskilda og skyldubundna eiginleika með tilliti til öryggis- og umhverfisverndar,
- 10) „viðurkenning“: aðferð aðildarríkis til að votta að ökutæki uppfylli viðkomandi stjórnsýsluákvæði og tæknilegu kröfurnar sem um getur í tilskipun 2002/24/EB, tilskipun 2003/37/EB og tilskipun 2007/46/EB,
- 11) „annmarkar“: tæknibílanir eða önnur tilvik þar sem í ljós kemur við prófun á aksturshæfni að kröfur hafa ekki verið uppfylltar,
- 12) „skírteini um aksturshæfni“: skýrsla um prófun á aksturshæfni sem lögbært yfirvald eða prófunarstöð gefur út og inniheldur niðurstöður prófunar á aksturshæfni,
- 13) „skoðunarmaður“: einstaklingur, sem hefur heimild aðildarríkis eða lögbærs yfirvalds þess til að framkvæma prófanir á aksturshæfni á prófunarstöð, eða, eftir því sem við á, fyrir hönd lögbærs yfirvalds,
- 14) „lögbært yfirvald“: yfirvald eða opinber aðili sem aðildarríki felur ábyrgðina á að stjórna kerfi fyrir prófun á aksturshæfni, þ.m.t., eftir því sem við á, framkvæmd prófana á aksturshæfni,
- 15) „prófunarstöð“: opinber aðili eða einkaaðili eða fyrirtæki sem hefur heimild aðildarríkis til að framkvæma prófanir á aksturshæfni,
- 16) „eftirlitsaðili“: aðili eða aðilar á vegum aðildarríkis sem bera ábyrgð á eftirliti með prófunarstöðvum; eftirlitsaðili getur verið hluti af lögbæru yfirvaldi eða lögbærum yfirvöldum,
- 17) „lítill eyja“: eyja með færri en 5 000 íbúa sem tengist ekki öðrum hlutum yfirráðasvæðis með vegabrum eða veggöngum,
- 18) „strjálbýlt svæði“: fyrirframskilgreint svæði þar sem búa færri en fimm íbúar á ferkílómetra,
- 19) „opinber vegur“: vegur sem er ætlaður almenningi til notkunar, t.d. staðbundinn, svæðisbundinn eða landsbundinn vegur, þjóðvegur, stofnvegur með vegamótum í plani eða stofnvegur með mislægum vegamótum.

## II. KAFLI

### ALMENNAR SKULDBINDINGAR

#### 4. gr.

#### Ábyrgðarsvið

1. Hvert aðildarríki skal tryggja að ökutæki, sem eru skráð á yfirráðasvæði þess, séu reglulega prófuð í samræmi við þessa tilskipun á prófunarstöðvum sem hafa til þess heimild aðildarríkisins þar sem þessi ökutæki eru skráð.
2. Skráningaraðildarríki ökutækis, opinber aðili, sem er tilnefndur af aðildarríkinu, eða aðilar eða fyrirtæki, sem þetta aðildarríki tilnefnir og hefur yfirumsjón með, skulu framkvæma prófanir á aksturshæfni, þ.m.t. einkaaðilar sem hafa til þess heimild.
3. Í samræmi við meginreglurnar, sem mælt er fyrir um í reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 715/2007 <sup>(1)</sup> og reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 595/2009 <sup>(2)</sup>, skal framkvæmdastjórnin samþykkja eftirfarandi með framkvæmdargerðum, fyrir 20. maí 2018:

<sup>(1)</sup> Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 715/2007 frá 20. júní 2007 um gerðarviðurkenningu vélknúinna ökutækja með tilliti til losunar frá léttum farþega- og atvinnuökutækjum (Euro 5 og Euro 6) og um aðgang að upplýsingum um viðgerðir og viðhald ökutækja (Stjtið. ESB L 171, 29.6.2007, bls. 1).

<sup>(2)</sup> Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 595/2009 frá 18. júní 2009 um gerðarviðurkenningu vélknúinna ökutækja og hreyfla með tilliti til losunar frá þungum ökutækjum (Euro VI) og um aðgang að upplýsingum um viðgerðir og viðhald ökutækja og um breytingu á reglugerð (EB) nr. 715/2007 og tilskipun 2007/46/EB og um niðurfellingu á tilskipunum 80/1269/EBE, 2005/55/EB og 2005/78/EB (Stjtið. ESB L 188, 18.7.2009, bls. 1).



- a) tæknilegar upplýsingar um hemlabúnað, stýrisbúnað, útsýn, ljósker, glitaugu, rafbúnað, ása, hjól, hjólbarða, fjöðrun, undirvagn, viðfestan búnað undirvagns, annan búnað og óþægindi, sem nauðsynlegar eru fyrir prófun á aksturshæfni varðandi atriðin, sem á að prófa, og varðandi notkun á prófunaraðferðunum, sem mælt er með í samræmi við 3. lið I. viðauka, og
- b) ítarlegar reglur um gagnacyðublöð og málsmeðferðarreglur um að fá aðgang að viðkomandi tæknilegum upplýsingum.

Samþykkinga skal þessar framkvæmdargerðir í samræmi við rannsóknarmálsmeðferðina sem um getur í 2. mgr. 19. gr.

Framleiðendur skulu gera tæknilegu upplýsingarnar, sem um getur í a-lið fyrstu undirgreinar, aðgengilegar, án endurgjalds eða á sanngjörnu verði, fyrir prófunarstöðvar og viðkomandi lögbær yfirvöld, á jafnréttisgrundvelli.

Framkvæmdastjórnin skal skoða hagkvæmni þess að hafa einn aðgang að þessum tæknilegu upplýsingum.

4. Aðildarríkin skulu tryggja að ábyrgðin á því að halda ökutæki í öruggu og aksturshæfu ástandi sé skilgreind í lögum hvers ríkis.

### III. KAFLI

#### LÁGMARKSKRÖFUR UM PRÓFANIR Á AKSTURSHÆFNI

##### 5. gr.

##### Dagsetning og tíðni prófunar

1. Ökutæki skulu gangast undir prófun á aksturshæfni a.m.k. innan eftirfarandi fresta, án þess að það hafi áhrif á sveigjanlegu frestina sem eru notaðir í aðildarríkjunum skv. 3. mgr.:

- a) ökutæki í flokki M<sub>1</sub> og N<sub>1</sub>: fjórum árum eftir að ökutækið var fyrst skráð og á tveggja ára fresti eftir það,
- b) ökutæki í flokki M<sub>1</sub>, sem eru notuð sem leigubifreiðar eða sjúkrabifreiðar, ökutæki í flokkum 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>: einu ári eftir að ökutækið var fyrst skráð og á hverju ári eftir það,
- c) ökutæki í flokki T5 sem eru aðallega notuð til flutninga í atvinnuskyni á opinberum vegum: fjórum árum eftir að ökutækið var fyrst skráð og á tveggja ára fresti eftir það.

2. Aðildarríkin skulu ákveða innan hvaða fresta ökutæki í flokki L3e, L4e, L5e og L7e, sem hafa slagrymi hreyfils yfir 125 cm<sup>3</sup>, eigi að gangast undir prófun á aksturshæfni.

3. Aðildarríkin eða lögbær yfirvöld mega ákveða hæfilegan frest, sem líður á milli prófana á aksturshæfni, en ekki má fara umfram þá fresti sem mælt er fyrir um í 1. mgr.

4. Þrátt fyrir dagsetningu síðustu prófunar á aksturshæfni getur hlutaðeigandi aðildarríki eða lögbært yfirvald krafist þess að ökutæki gangist undir prófun á aksturshæfni fyrir þann tíma sem um getur í 1. og 2. mgr., í eftirfarandi tilvikum:

- eftir slys, sem hefur áhrif á helstu öryggistengda íhluti ökutækisins, t.d. hjól, fjöðrun, aflögunarsvæði, öryggispúðakerfi, stýrisbúnað eða hemla,
- ef kerfum og íhlutum ökutækisins, sem tengjast öryggi og umhverfi, hefur verið breytt,
- ef handhafi skráningarskírteinis fyrir ökutæki hefur breyst,
- þegar ökutæki hefur verið keyrt meira en 160 000 km,
- í tilvikum þar sem umferðaröryggi hefur orðið fyrir alvarlegum áhrifum.

##### 6. gr.

##### Inntak og aðferðir prófunar

1. Að því er varðar ökutækjaflokka, sem falla undir gildissvið þessarar tilskipunar, að undanskildum flokkum L3e, L4e, L5e og L7e, með slagrymi hreyfils yfir 125 cm<sup>3</sup>, skulu aðildarríkin tryggja að prófanir á aksturshæfni nái a.m.k. til þeirra sviða sem um getur í 2. lið I. viðauka.

2. Að því er varðar hvert svið, sem um getur í 1. mgr., skulu lögbær yfirvöld aðildarríkjanna eða prófunarstöð framkvæma prófun á aksturshæfni, sem nær a.m.k. til atriðanna, sem um getur í 3. lið I. viðauka, og þar sem notaðar eru þær aðferðir sem mælt er með eða sambærilegar aðferðir, sem lögbært yfirvald samþykkir að eigi við prófun á þessum atriðum, eins og sett er fram í 3. lið I. viðauka. Prófunin getur einnig falið í sér sannprófun á því hvort viðkomandi hlutar og íhlutir ökutækis samrýmast tilskildum eiginleikum, með tilliti til öryggis- og umhverfisverndar, sem voru í gildi á þeim tíma sem viðurkenningin átti sér stað, eða, ef við á, ísetningu endurbótarhlutar.

Prófanir skulu gerðar með aðferðum og búnaði, sem eru nú þegar til staðar, án þess að verkfæri séu notuð til að taka í sundur eða fjarlægja nokkurn hluta ökutækisins.

3. Að því er varðar ökutækjaflokk L3e, L4e, L5e og L7e, með slagrymi hreyfils meira en 125 cm<sup>3</sup>, skulu aðildarríkin ákveða hvaða svið og atriði eigi að prófa og hvaða aðferðir skuli nota við prófunina.

#### 7. gr.

##### Mat á annmörkum

1. Í I. viðauka er skrá yfir hugsanlega lágmarksannmarka og alvarleikastig þeirra að því er varðar hvert atriði sem á að prófa.
2. Flokka skal annmarkana, sem koma í ljós við reglubundnar prófanir á ökutækjum, í einn af eftirfarandi flokkum:
  - a) minniháttar annmarkar, sem hafa ekki marktæk áhrif á öryggi ökutækisins eða á umhverfið, ásamt öðrum minniháttar frávikum,
  - b) meiriháttar annmarkar, sem geta haft áhrif á öryggi ökutækis eða á umhverfið eða stofnað öðrum vegfarendum í hættu eða önnur alvarlegri frávik,
  - c) alvarlegir annmarkar sem skapa beina og tafarlausu hættu fyrir umferðaröryggi eða hafa áhrif á umhverfið sem réttlætir að aðildarríki eða lögbær yfirvöld geti bannað notkun ökutækisins á opinberum vegum.
3. Ef annmarkar ökutækis falla undir fleiri en einn af flokkunum fyrir annmarkana, sem um getur í 2. mgr., skal setja ökutækið í þann flokk sem samsvarar alvarlegustu annmörkunum. Flokka má ökutæki, þar sem greinst hafa nokkrir annmarkar innan sömu skoðunarsviða, eins og skilgreint er innan prófsins, sem um getur í 2. lið I. viðauka, í þann flokk sem hefur næstalvarlegustu annmarkana ef unnt er að sýna fram á að samanlögð áhrif þessara annmarka leiði til meiri áhættu fyrir umferðaröryggi.

#### 8. gr.

##### Skírteini um aksturshæfni

1. Aðildarríkin skulu tryggja að prófunarstöðvar eða, ef við á, lögbær yfirvöld, sem hafa framkvæmt prófun á aksturshæfni á ökutæki, gefi út skírteini um aksturshæfni fyrir það ökutæki þar sem fram koma a.m.k. stöðluð atriði samræmdra tákntala Sambandsins eins og mælt er fyrir um í II. viðauka.
2. Aðildarríki skulu tryggja að prófunarstöðvar eða, ef við á, lögbær yfirvöld sjái til þess að skírteini um aksturshæfni eða, ef um er að ræða rafrænt skírteini um aksturshæfni, staðfest útprentað eintak af slíku skírteini, sé aðgengilegt þeim sem koma með ökutækið til prófunar.
3. Með fyrirvara um 5. gr., ef um er að ræða endurskráningu ökutækis, sem þegar hefur verið skráð í öðru aðildarríki, skal hvert aðildarríki viðurkenna skírteini um aksturshæfni, sem gefið er út af hinu aðildarríkinu, eins og það hafi sjálft gefið út þetta skírteini, að því tilskildu að skírteinið um aksturshæfni sé enn í gildi með tilliti til tíðni þeirra fresta sem aðildarríkið, sem sér um endurskráningu, kveður á um varðandi reglubundnar prófanir á aksturshæfni. Ef um vafamál er að ræða getur aðildarríkið, sem sér um endurskráningu, sannprófað gildi skírteinisins um aksturshæfni áður en það viðurkennir það. Aðildarríkin skulu senda framkvæmdastjórninni lýsingu á skírteininu um aksturshæfni fyrir 20. maí 2018. Framkvæmdastjórnin skal tilkynna þetta nefndinni sem um getur í 19. gr. Þessi málsgrein gildir ekki um ökutækjaflokkana L3e, L4e, L5e og L7e.
4. Með fyrirvara um 4. mgr. 5. gr. og 3. mgr. þessarar greinar, skulu aðildarríkin, að meginreglu til, viðurkenna gildi skírteinis um aksturshæfni ef eignarhald ökutækis – sem hefur gilda sönnun um reglubundna prófun á aksturshæfni – breytist.

5. Frá og með 20. maí 2018 og eigi síðar en 20. maí 2021 skulu prófunarstöðvar senda lögbæru yfirvaldi hlutaðeigandi aðildarríkis upplýsingarnar, sem fram koma í skírteinum um aksturshæfni sem þær gefa út, með rafrænum hætti. Senda skal slíkar upplýsingar innan hæfilegs frests eftir útgáfu hvers skírteinis um aksturshæfni. Fram að síðari dagsetningunni geta prófunarstöðvar sent viðkomandi upplýsingar til lögbærs yfirvalds með hvers konar öðrum hætti. Aðildarríkin skulu ákveða hversu lengi lögbært yfirvald eigi að geyma þessar upplýsingar. Þetta tímabil skal vera a.m.k. 36 mánuðir, sbr. þó skattkerfi aðildarríkjanna.

6. Aðildarríki skulu tryggja að, að því er varðar eftirlit með kílómetramæli, þar sem kílómetramælir er venjulega settur upp, skulu upplýsingarnar úr fyrri prófun á aksturshæfni gerðar aðgengilegar skoðunarmönnum um leið og þær eru tiltækar á rafrænu formi. Ef í ljós kemur að átt hefur verið við kílómetramæli í því skyni að fækka kílómetrum eða rangfæra skráningu vegalengdar ökutækis, skal slík fölsun varða við refsingu með skilvirkum og letjandi viðurlögum sem eru án mismununar.

7. Aðildarríki skulu tryggja að tilkynnt sé um niðurstöður prófunar á aksturshæfni eða þær gerðar aðgengilegar á rafrænu formi, eins fljótt og unnt er, fyrir það stjórnvald sem ber ábyrgð á skráningu ökutækisins. Þessi tilkynning skal innihalda upplýsingarnar sem fram koma á skírteininu um aksturshæfni.

9. gr.

#### **Eftirfylgni með annmörkum**

1. Ef einungis er um að ræða minniháttar annmarka skal litið svo á að ökutækið hafi staðist prófunina, ráða skal bót á annmörkunum og ekki skal endurprófa ökutækið.

2. Ef um er að ræða meiriháttar annmarka skal litið svo á að ökutækið hafi ekki staðist prófunina. Aðildarríki eða lögbært yfirvald skal ákveða hversu lengi má nota umrætt ökutæki áður en þess er krafist að það gangist undir aðra prófun á aksturshæfni. Síðari prófunin skal eiga sér stað á þeim tíma sem aðildarríkið eða lögbært yfirvald ákveður en eigi síðar en tveimur mánuðum eftir upphafsprófunina.

3. Ef um er að ræða hættulega annmarka skal litið svo á að ökutækið hafi fallið á prófinu. Aðildarríki eða lögbært yfirvald getur ákveðið að ekki eigi að nota umrætt ökutæki á opinberum vegum og að heimild til að nota það í umferðinni skuli felld tímabundið úr gildi í takmarkaðan tíma án þess að gerð sé krafa um nýtt skráningarferli, þar til ráðin hefur verið bót á annmörkunum og nýtt skírteini um aksturshæfni hefur verið gefið út þar sem staðfest er að ökutækið sé í aksturshæfu ástandi.

10. gr.

#### **Sönnun um prófun**

1. Prófunarstöðin og lögbært yfirvald aðildarríkis, ef við á, sem hefur framkvæmt prófun á aksturshæfni ökutækis, sem er skráð á yfirráðasvæði þess, skal leggja fram sönnun, t.d. uppáskrift á skráningarskjali ökutækisins, sjálflímandi miða, skírteini eða aðrar auðfengnar upplýsingar, fyrir hvert ökutæki sem hefur staðist slíka prófun. Í sönnuninni skal gefa upp hvenær næsta prófun á aksturshæfni eigi að fara fram.

Aðildarríkin skulu senda framkvæmdastjórninni lýsingu á þessari sönnun fyrir 20. maí 2018. Framkvæmdastjórnin skal síðan tilkynna þetta nefndinni sem um getur í 19. gr.

2. Þegar ökutæki, sem hefur verið prófað, tilheyrir ökutækjaflokki, sem ekki ber að skrá í aðildarríkinu þar sem það hefur verið tekið í notkun, getur það aðildarríki farið fram á að sönnun um prófun sé sýnileg á því ökutæki.

3. Í þágu fjáls flæðis skal hvert aðildarríki viðurkenna sönnunina, sem prófunarstöð eða lögbært yfirvald annars aðildarríkis leggur fram, í samræmi við 1. mgr.

IV. KAFLI

#### **STJÓRNSÝSLUÁKVÆÐI**

11. gr.

#### **Prófunaraðstaða og -búnaður**

1. Aðildarríki skulu tryggja að prófunaraðstaða og -búnaður, sem er notaður til að framkvæma prófun á aksturshæfni, uppfylli tæknilegar lágmarkskröfur sem mælt er fyrir um í III. viðauka.

2. Aðildarríki skulu tryggja að prófunarstöðvar eða, ef við á, lögbært yfirvald viðhaldi prófunaraðstöðu og -búnaði í samræmi við forskriftir sem framleiðendur leggja fram.
3. Reglulega skal kvarða búnað, sem notaður er til mælinga, í samræmi við III. viðauka og sannprófa hann í samræmi við forskriftir sem hlutaðeigandi aðildarríki eða framleiðandi búnaðarins leggur fram.

*12. gr.*

**Prófunarstöðvar**

1. Prófunarstöðvar þar sem skoðunarmenn framkvæma prófanir á aksturshæfni skulu hafa leyfi aðildarríkis eða lögbærs yfirvalds þess.
2. Til að uppfylla lágmarkskröfur með tilliti til gæðastjórnunar skulu prófunarstöðvarnar uppfylla kröfurnar sem aðildarríkið, sem veitir leyfið, mælir fyrir um. Prófunarstöðvar skulu tryggja hlutlægni og strangar gæðakröfur við prófanir á aksturshæfni.

*13. gr.*

**Skoðunarmenn**

1. Aðildarríki skulu tryggja að skoðunarmenn, sem uppfylla lágmarkskröfur um hæfni og þjálfun, sem mælt er fyrir um í IV. viðauka, framkvæmi prófanir á aksturshæfni. Aðildarríki mega mæla fyrir um viðbótarkröfur um hæfni og samsvarandi þjálfun.
2. Lögbær yfirvöld eða viðurkenndar þjálfunarstöðvar, eftir atvikum, skulu gefa út skírteini fyrir skoðunarmenn sem uppfylla lágmarkskröfur um hæfni og þjálfun. Á þessu skírteini skulu vera a.m.k. þær upplýsingar sem tilgreindar eru í 3. lið IV. viðauka.
3. Skoðunarmenn, sem starfa fyrir eða eru viðurkenndir af lögbærum yfirvöldum aðildarríkjanna eða prófunarstöðvum 20. maí 2018, skulu undanþegnir kröfunum sem mælt er fyrir um í 1. lið IV. viðauka.
4. Skoðunarmaður skal vera laus við hagsmunaaðreksu þegar hann framkvæmir prófun á aksturshæfni til að tryggja að fyllstu óhlutdrægni og hlutlægni sé gætt að mati hlutaðeigandi aðildarríkis eða lögbærs yfirvalds.
5. Tilkynna skal einstaklingnum, sem kemur með ökutæki til prófunar, um alla þá annmarka sem koma í ljós á ökutækinu og sem ráða þarf bót á.
6. Einungis má gera breytingar á niðurstöðum prófunar á aksturshæfni, eftir því sem við á, ef niðurstöðurnar eru augljóslega rangar og breytingarnar mega einungis vera í höndum eftirlitsaðila eða í samræmi við málsmeðferðina sem lögbært yfirvald ákveður.

*14. gr.*

**Eftirlit með prófunarstöðvum**

1. Aðildarríki skulu tryggja að eftirlit sé haft með prófunarstöðvum.
2. Eftirlitsaðili skal a.m.k. inna af hendi verkefni, sem kveðið er á um í 1. lið V. viðauka, og uppfylla kröfurnar sem mælt er fyrir um í 2. og 3. lið þess viðauka.

Aðildarríki skulu birta opinberlega reglur og verklag, sem varða skipulag, verkefni og kröfur, þ.m.t. kröfur um óhæði starfsfólks eftirlitsaðila.

3. Prófunarstöðvar, sem eru undir beinni stjórn lögbærs yfirvalds, skulu undanþegnar kröfunum um leyfi og eftirlit þegar eftirlitsaðilinn er hluti af lögbæra yfirvaldinu.
4. Líta má svo á að aðildarríkin, sem fara fram á að prófunarstöðvar séu faggiltar, samkvæmt reglugerð (EB) nr. 765/2008, uppfylli kröfurnar í 2. og 3. mgr. þessarar greinar.

## V. KAFLI

## SAMVINNA OG UPPLÝSINGASKIPTI

## 15. gr.

**Samvinna milli aðildarríkjanna á sviði stjórnsýslu**

1. Aðildarríki skulu tilnefna sinn eigin tengilið sem ber ábyrgð á upplýsingaskiptum við hin aðildarríkin og framkvæmdastjórnina að því er varðar beitingu þessarar tilskipunar.
2. Aðildarríki skulu áframsenda framkvæmdastjórninni nöfn og samskiptaupplýsingar tengiliða sinna, eigi síðar en 20. maí 2015, og upplýsa án tafar um allar breytingar á þeim. Framkvæmdastjórnin skal taka saman skrá yfir alla tengiliðina og senda hana til aðildarríkjanna.

## 16. gr.

**Rafrænn vettvangur fyrir upplýsingar um ökutæki**

Framkvæmdastjórnin skal skoða hagkvæmni, kostnað og ávinning af því að koma á fót rafrænum vettvangi fyrir upplýsingar um ökutæki, með því að nýta sér þær lausnir í upplýsingatækni sem fyrir eru og hafa þegar verið teknar í notkun að því er varðar alþjóðleg gagnaskipti, til að lágmarka kostnað og koma í veg fyrir tvíverknað. Við skoðun á málinu skal framkvæmdastjórnin íhuga bestu leiðina til að tengja saman fyrirbyggjandi kerfi í hverju ríki með það fyrir augum að greiða fyrir upplýsingaskiptum um gögn sem tengjast prófunum á aksturshæfni og álestri kílómetramæla á milli lögbærra yfirvalda aðildarríkjanna sem bera ábyrgð á prófunum, skráningu og viðurkenningu ökutækja ásamt prófunarstöðvum, framleiðendum prófunarbúnaðar og ökutækjaframleiðendum.

Framkvæmdastjórnin skal einnig skoða hagkvæmni, kostnað og ávinning af því að safna saman og geyma fyrirbyggjandi upplýsingar um helstu öryggistengda íhluti ökutækja, sem hafa átt hlut að máli í alvarlegum slysum, ásamt möguleikanum á því að gera upplýsingar um slysasögu og álestur kílómetramæla tiltækar á nafnlausu formi fyrir skoðunarmenn ökutækja, handhafa skráningarvottorða og þá sem koma að rannsókn slysa.

## VI. KAFLI

## FRAMSELDAR GERÐIR OG FRAMKVÆMDARGERÐIR

## 17. gr.

**Framseldar gerðir**

Framkvæmdastjórninni skal falið vald til að samþykkja framseldar gerðir, í samræmi við 18. gr., til að:

- uppfæra einungis skilgreiningar á ökutækjaflokkunum, sem um getur í 1. mgr. 2. gr. og 1. og 2. mgr. 5. gr., eins og við á, ef breytingar verða á ökutækjaflokkunum vegna breytinga á löggjöfni um gerðarviðurkenningu, sem um getur í 1. mgr. 2. gr., án þess að það hafi áhrif á gildissvið og tíðni prófana,
- uppfæra 3. lið I. viðauka, að því er varðar aðferðir, í því tilviki þegar skilvirkari og árangursríkari prófunaraðferðir verða aðgengilegar, án þess að fjölga atriðum í skránni sem á að prófa,
- aðlaga 3. lið I. viðauka í kjölfar jákvæðs mats á þeim kostnaði og ávinningi sem um er að ræða, að því er varðar skrána yfir prófunaratriði, prófunaraðferðir, ástæður fyrir bilun og mat á annmörkum, ef um er að ræða breytingu á lögboðnum kröfum sem skipta máli fyrir gerðarviðurkenningu í löggjöf Sambandsins um öryggis- og umhverfismál.

## 18. gr.

**Beiting framsals**

1. Framkvæmdastjórninni er falið vald til að samþykkja framseldar gerðir, sbr. þó skilyrðin sem mælt er fyrir um í þessari grein.
2. Framkvæmdastjórninni skal falið vald til að samþykkja framseldu gerðirnar, sem um getur í 17. gr., í fimm ár á tímabili sem hefst 19. maí 2014. Framkvæmdastjórnin skal taka saman skýrslu, að því er varðar framsal valds, eigi síðar en níu mánuðum fyrir lok fimm ára tímabilsins. Framsal valds skal framlengt með þegjandi samkomulagi um jafnlangan tíma nema Evrópuþingið eða ráðið andmæli þeirri framlengingu eigi síðar en þremur mánuðum fyrir lok hvers tímabils.

3. Evrópuþinginu eða ráðinu er, hvenær sem er, heimilt að afturkalla framsal valdsins sem um getur í 17. gr. Með ákvörðun um afturköllun skal bundinn endi á framsal valdsins sem tilgreint er í þeirri ákvörðun. Ákvörðunin öðlast gildi daginn eftir birtingu hennar í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins* eða síðar, eftir því sem tilgreint er í ákvörðuninni. Hún skal ekki hafa áhrif á gildi framseldra gerða sem þegar eru í gildi.
4. Um leið og framkvæmdastjórnin samþykkir framselda gerð skal hún samtímis tilkynna það Evrópuþinginu og ráðinu.
5. Framseld gerð, sem er samþykkt skv. 17. gr., skal því aðeins öðlast gildi að Evrópuþingið eða ráðið hafi ekki haft uppi nein andmæli innan tveggja mánaða frá tilkynningu um gerðina til Evrópuþingsins og ráðsins eða ef bæði Evrópuþingið og ráðið hafa upplýst framkvæmdastjórnina, áður en fresturinn er liðinn, um þá fyrirætlan sína að hreyfa ekki andmælum. Þetta tímabil skal framlengt um tvo mánuði að frumkvæði Evrópuþingsins eða ráðsins.

19. gr.

#### Nefndarmeðferð

1. Framkvæmdastjórnin skal njóta aðstoðar nefndar („aksturshæfnisnefndarinnar“). Þessi nefnd skal vera nefnd í skilningi reglugerðar (ESB) nr. 182/2011.
2. Þegar vísað er til þessarar málsgreinar gilda ákvæði 5. gr. reglugerðar (ESB) nr. 182/2011. Skili nefndin ekki álitni skal framkvæmdastjórnin ekki samþykkja drögin að framkvæmdargerðinni og þriðja undirgrein 4. mgr. 5. gr. reglugerðar (ESB) nr. 182/2011 skal gilda.

#### VII. KAFLI

#### LOKAÁKVÆÐI

20. gr.

#### Skýrslugjöf

1. Framkvæmdastjórnin skal, eigi síðar en 30. apríl 2020, skal leggja skýrslu fyrir Evrópuþingið og ráðið um framkvæmd og áhrif þessarar tilskipunar, einkum að því er varðar stöðu samhæfingar á reglubundnum prófunum á aksturshæfni, skilvirkni ákvæðanna um gildissvið, tíðni prófana, gagnkvæma viðurkenningu á skirteinum um aksturshæfni ef um er að ræða endurskráningu ökutækja sem koma frá öðrum aðildarríkjum og niðurstöðu skoðana sem varða hagkvæmni þess að innleiða rafrænan vettvang fyrir upplýsingar um ökutækin sem um getur í 16. gr. Í skýrslunni skal einnig greina hvort þörf sé á því að uppfæra viðaukana, einkum í ljósi tækniframfara og starfsaðferða. Skýrslan skal lögð fram að höfðu samráði við nefndina, sem um getur í 19. gr., og henni skal fylgja, ef við á, tillögur að nýrri löggjöf.
2. Framkvæmdastjórnin skal, eigi síðar en 30. apríl 2019, leggja skýrslu fyrir Evrópuþingið og ráðið, sem byggist á óháðum rannsóknum á skilvirkni þess að fella létta eftirvagna og ökutæki á tveimur eða þremur hjólum undir gildissvið þessarar tilskipunar. Í skýrslunni skal meta þróun umferðaröryggis í Sambandinu og bera saman niðurstöður ráðstafana, sem hafa verið gerðar í hverju ríki varðandi umferðaröryggi, að því er varðar hvern undirflokk ökutækja í L-flokki, með tilliti til þeirrar meðalvegalengdar sem þessum ökutækjum hefur verið ekið. Framkvæmdastjórnin skal einkum meta hvort staðlar um og kostnaður við reglubundnar prófanir á aksturshæfni fyrir hvern ökutækjaflokk séu í réttu hlutfalli við þau markmið um umferðaröryggi sem hafa verið sett. Skýrslunni skal fylgja ítarlegt mat á áhrifum með greiningu á kostnaði og ávinningi í öllu Sambandinu, þ.m.t. sérstakar aðstæður í aðildarríkjunum. Skýrslan skal gerð aðgengileg a.m.k. sex mánuðum áður en tillaga að nýrri löggjöf er lögð fram, ef við á, til að fella nýja flokka undir gildissvið þessarar tilskipunar.

21. gr.

#### Viðurlög

Aðildarríkin skulu setja reglur um viðurlög við brotum gegn ákvæðum þessarar tilskipunar og gera allar nauðsynlegar ráðstafanir til að tryggja að þeim sé beitt. Þessi viðurlög skulu vera árangursrík, í réttu hlutfalli við brotið, letjandi og án mismununar.

22. gr.

#### Umbreytingarákvæði

1. Aðildarríki geta heimilað notkun prófunaraðstöðu og -búnaðarins, sem um getur í 11. gr. og sem uppfyllir ekki lágmarkskröfurnar um prófanir á aksturshæfni, sem mælt er fyrir um í III. viðauka, í að hámarki fimm ár eftir 20. maí 2018.

2. Aðildarríki skulu beita kröfunum, sem mælt er fyrir um í V. viðauka, eigi síðar en frá og með 1. janúar 2023.

23. gr.

#### Lögleiðing

1. Aðildarríkin skulu samþykkja og birta nauðsynleg lög og stjórnslufyrirmæli til að fara að tilskipun þessari eigi síðar en 20. maí 2017. Þau skulu tilkynna það framkvæmdastjórninni þegar í stað.

Þau skulu beita þessum ráðstöfunum frá 20. maí 2018.

Þegar aðildarríkin samþykkja þessar ráðstafanir skal vera í þeim tilvísun í þessa tilskipun eða þeim fylgja slík tilvísun þegar þær eru birtar opinberlega. Aðildarríkin skulu setja nánari reglur um slíka tilvísun.

2. Aðildarríkin skulu senda framkvæmdastjórninni helstu ákvæði úr landslögum sem þau samþykkja um málefni sem tilskipun þessi nær til.

24. gr.

#### Niðurfelling

Tilskipun 2009/40/EB er felld úr gildi frá og með 20. maí 2018.

25. gr.

#### Gildistaka

Tilskipun þessi öðlast gildi á tuttugasta degi eftir að hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins*.

26. gr.

#### Viðtakendur

Tilskipun þessari er beint til aðildarríkjanna.

Gjört í Brussel 3. apríl 2014.

*Fyrir hönd Evrópuþingsins,*

M. SCHULZ

*forseti.*

*Fyrir hönd ráðsins,*

D. KOURKOULAS

*forseti.*

*I. VIÐAUKI***LÁGMARKSKRÖFUR UM INNTAK PRÓFANA OG PRÓFUNARAÐFERÐIR SEM MÆLT ER MEÐ**

## 1. ALMENNT

Í þessum viðauka eru kerfi og ihlutir ökutækja, sem á að prófa, auðkennd, gefnar eru upplýsingar um prófunaraðferðirnar, sem mælt er með, og viðmiðanir sem á að nota við að ákvarða hvort ástand ökutækisins sé viðunandi.

Prófunin verður að ná a.m.k. til atriðanna, sem talin eru upp í 3. lið, að því tilskildu að um sé að ræða búnað fyrir það ökutæki sem verið er að prófa í hlutaðeigandi aðildarríki. Prófunin getur einnig falið í sér sannprófun á því hvort viðeigandi hlutar og ihlutir ökutækis samrýmist tilskildum eiginleikum með tilliti til öryggis- og umhverfisverndar, sem voru í gildi á þeim tíma sem viðurkenningin átti sér stað, eða, ef við á, við ísetningu endurbótarhlutar.

Þegar hönnun ökutækisins leyfir ekki notkun þeirra prófunaraðferða sem mælt er fyrir um í þessum viðauka skal prófunin framkvæmd í samræmi við þær prófunaraðferðir sem lögbær yfirvöld hafa samþykkt. Fullvissa þarf lögbæra yfirvaldið um að öryggis- og umhverfisstaðlar verði virtir.

Prófun á öllum atriðunum, sem tilgreind eru hér á eftir skal teljast skyldubundin við reglubundnar prófanir á aksturshæfni, nema þau sem merkt eru með „X“, sem tengjast ástandi ökutækisins og nothæfi þess á vegum en sem teljast ekki mikilvæg við prófun á aksturshæfni.

„Ástæður bilunar“ gilda hvorki í tilvikum þar sem þær vísa til krafna, sem ekki er mælt fyrir um í viðkomandi löggjöf um viðurkenningu ökutækis þegar það var fyrst skráð eða tekið í notkun, né til krafna um ísetningu endurbótarhlutar.

Ef tilgreind skoðunaraðferð er sjónræn þýðir það að auk þess að horfa á viðkomandi atriði skal skoðunarmaður einnig, ef við á, taka á þeim, meta hávaða frá þeim eða nota aðrar viðeigandi skoðunaraðferðir án þess að nota búnað.

## 2. UMFANG PRÓFUNAR

Prófunin skal a.m.k. taka til eftirfarandi sviða:

- 0) Auðkenningu ökutækis
- 1) Hemlabúnaðar
- 2) Stýrisbúnaðar
- 3) Útsýnar
- 4) Ljósabúnaðar og hluta rafkerfis
- 5) Ása, hjóla, hjólbarða, fjöðrunar
- 6) Undirvagns og viðfests búnaðar
- 7) Annars búnaðar
- 8) Óþæginda
- 9) Viðbótarprófana fyrir ökutæki til farþegaflutninga í flokkum M<sub>2</sub> og M<sub>3</sub>.

## 3. INNTAK PRÓFANA OG PRÓFUNARAÐFERÐIR, MAT Á ANNMÖRKUM ÖKUTÆKJA

Prófunin skal hið minnsta ná yfir atriðin og nota lágmarksstaðlana og ráðlögðu aðferðirnar sem tilgreind eru í töflunni hér á eftir.

Framkvæma skal mat, í hverju tilviki fyrir sig, á annmörkum hvers kerfis og ihlutar í ökutækjum, sem gengst undir prófun í samræmi við viðmiðanirnar sem settar eru fram í þeirri töflu.

Meta skal annmarkana, sem ekki eru taldir upp í þessum viðauka, með tilliti til áhættunnar sem þeir hafa í för með sér fyrir umferðaröryggi.



At riði	Aðferð	Ástæður bilunar	Mat á ammörkum		Hættulegir
			Minniháttar	Meiriháttar	
<b>0. AUFKENNING ÖKUTÆKISINS</b>					
0.1. Skráningarmarki (ef gerð er krafa um slíkt)	Sjónræn skoðun	a) Númeraplötu eða númeraplötur vantar eða þær eru festar á svo ótryggan hátt að þær geta dottið af.		X	
		b) Áletrun vantar eða er ólesileg.		X	
		c) Ekki í samræmi við skjöl eða skrár okutækis.		X	
0.2. Verksmiðjunúmer/raðnúmer okutækis.	Sjónræn skoðun.	a) Vantar eða finnast ekki.		X	
		b) Ófullnægjandi, ólesilegt, augljóslega falsað eða ekki í samræmi við skjöl okutækisins.		X	
		c) Skjöl okutækisins eru ólesileg eða textinn ónákvæmur.	X		
<b>1. HEMLABÚNAÐUR</b>					
<b>1.1. Vélrænt ástand og virkni</b>					
1.1.1. Snúningsteinn akstursheimilsfetils/handfangs	Sjónræn skoðun íhluta meðan hemlakerfið er notað. Athugasemd: Skoða ætti okutæki með hemlakerfi með hjálparaffli þegar slökkt er á hreyflinum.	a) Snúningsteinn of stífur.		X	
		b) Mjög mikið slit/hlaup.		X	
1.1.2. Ástand handfangs/fetils og færsla hemlasjónbúnaðar	Sjónræn skoðun íhluta meðan hemlakerfið er notað. Athugasemd: Ökutæki með hemlakerfi með hjálparaffli ætti að skoða þegar slökkt er á hreyflinum.	a) Of mikil eða of lítil umframfærsla.		X	
		b) Hemlasjónbúnaðurinn sleppir ekki á réttan hátt. Ef það kemur niður á virkni hans.	X		X
		c) Hjúft yfirborð á hemlafetli vantar, er laust eða orðið slétt af slit.			X

At riði	Aðferð	Ástæður bilunar	Mat á ammörkum		
			Minnháttar	Meiriháttar	Hættulegir
1.1.3. Sogdæla eða þjappa og geymar	Sjónræn skoðun íhluta við venjulegan vinnubrýsting. Eftirlit er haft með því hversu langan tíma það tekur fyrir lofttæmi eða loftbrýsting að ná öruggu vinnslugildi og virkni viðvornarbúnaðar, fjólrása varloka og brýstöruggisloka.	a) Ónógur loftbrýstingur/lofttæmi til að beita hemlinum a.m.k. fjórum sinnum eftir að viðvornarbúnaður hefur farið í gang (eða mælir sýnir að hættumörkum er náð). Hemlinum beitt a.m.k. tvisvar eftir að viðvornarbúnaður hefur farið í gang (eða mælir sýnir að hættumörkum er náð).	X		X
		b) Tíminn sem það tekur að ná upp loftbrýstingi/lofttæmi að öruggu vinnslugildi er of langur samkvæmt kröfunum <sup>1</sup> .	X		
		c) Fjólrása varloki eða brýstöruggisloki virkar ekki.	X		
		d) Loftleki veldur sýnilegu brýstingsfalli eða loft heyrir streyma út.	X		
		e) Skemmdir á ytra byrði eru líklegar til að hafa áhrif á virkni hemlakerfisins. Virkni neyðarhemils er ekki í samræmi við kröfur.	X		X
1.1.4. Viðvornarbúnaður eða mælir sem gefur til kynna of lágan brýsting	Athugun á virkni.	Bílaður eða gallaður mælir eða visir. Ekki hægt að greina lágan brýsting.	X		
1.1.5. Handvirkur hemlastjórnloki	Sjónræn skoðun íhluta meðan hemlakerfið er notað.	a) Brotinn, skemmdur eða mjög mikið slitinn stjórnarbúnaður.	X		
		b) Stjórnarbúnaður er ekki nógu vel festur við lokann eða lokinn er laus.	X		
		c) Tengingar eru lausar eða leki í kerfinu.	X		
		d) Ónóg virkni.	X		

At riði	Aðferð	Ástæður bilunar	Mat á ammörðrum		
			Minnháttar	Meiriháttar	Hættulegir
1.1.6. Stöðuhemilshandfang eða -fétill, stöðuhemilsarmur, stöðuhemilshak, rafþrænn stöðuhemill	Sjónræn skoðun íhluta meðan hemlakerfið er notað.	a) Hak heldur ekki nægilega vel. b) Slit á snúningsteini eða tannkambi. Mjög mikið slit. c) Of mikil færsla á stöðuhemilsarmi sem bendir til rangrar stillingar. d) Búnað vantar, hann er skemmdur eða óvirkur. e) Röng virkni, viðvörunarbúnaður sýnir bilun.	X	X	X
1.1.7. Lokar (hemlalokar, stjórmlokar, stillar)	Sjónræn skoðun íhluta meðan hemlakerfið er notað.	a) Skaddaður loki eða of mikið loftústreymi. Ef það kemur niður á virkni hans. b) Of mikil olíueyðsla í þjöppunni. c) Ótrygg/ófullnægjandi festing á loka. d) Vökvakerfisvökvi lekur. Ef það kemur niður á virkni hans.	X	X	X
1.1.8. Tengingar fyrir hema eftirvagna (raf- og loftknúna)	Tengingar hemlakerfis á milli dráttarþreiddar og eftirvagns aftengdar og tengdar.	a) Bilaður krani eða sjálflokandi loki. Ef það kemur niður á virkni hans. b) Ótrygg/ófullnægjandi festing á krana eða loka. Ef það kemur niður á virkni hans. c) Mjög mikill leki. Ef það kemur niður á virkni hans.	X	X	X

Atriði	Aðferð	Ástæður bilunar	Mat á ammörkum		
			Minnháttar	Meiriháttar	Hættulegir
1.1.9. Orkugeymir eða þrýstiloftsgymir	Sjónræn skoðun.	d) Röng virkni. Áhrif á hemlavirkni.		X	X
		a) Geymir er lítillega skemmdur eða lítillega tærður. Geymir er mjög mikið skemmdur, tærður eða lekur.	X	X	
		b) Áhrif á virkni afrennslisbúnaðar. Afrennslisbúnaður er óvirkur.	X	X	
		c) Ótrygg/ófullmægjandi festing á geymi.		X	
1.1.10. Hemlaaflíði, höfuðdæla (vökvakerfi)	Sjónræn skoðun íhluta meðan hemlakerfið er notað, ef mögulegt er.	a) Bilaður eða óvirkur aflíði. Ef hann starfar ekki.		X	X
		b) Höfuðdælan er bituð en hemlar virka ennþá. Höfuðdælan er bituð eða lek.		X	X
		c) Höfuðdælan er ekki nægilega vel fest en hemlar virka ennþá. Höfuðdælan er ekki nægilega vel fest.		X	X
		d) Hemlavökvi er ekki nægur, undir lágmarksörkum. Hemlavökvi er töluvert undir lágmarksörkum. Enginn sjáanlegur hemlavökvi.	X	X	X
		e) Lok á höfuðdælu vantar.	X		
		f) Gaumljós fyrir hemlavökva logar eða er bilað.	X		
		g) Viðvörðunarbúnaður fyrir hemlavökva virkar ekki rétt.	X		

At riði	Aðferð	Ástæður bilunar	Mat á ammörkum		
			Minnháttar	Meiriháttar	Hættulegir
1.1.11. Hemlarör	Sjónræn skoðun íhluta meðan hemlakerfið er notað, ef mögulegt er.	<p>a) Yfirvofandi hættu á bilun eða broti.</p> <p>b) Leki frá rörum eða tengingum (lofthemlakerfi). Leki frá rörum eða tengingum (vökvahemlakerfi).</p> <p>c) Rör eru skemmd eða mjög mikið tærð. Virknir hemla verður fyrir áhrifum af völdum fyrirsíðu eða yfirvofandi hættu á leka.</p> <p>d) Rangar tengingar á rörum. Hættu á skemmdum.</p>	X	X	X
1.1.12. Hemlasköngur	Sjónræn skoðun íhluta meðan hemlakerfið er notað, ef mögulegt er.	<p>a) Yfirvofandi hættu á bilun eða broti.</p> <p>b) Slöngur eru skemmdar, slitnar, snúnar eða of stuttar. Slöngur eru skemmdar eða slitnar.</p> <p>c) Leki frá slöngum eða tengingum (lofthemlakerfi). Leki frá slöngum eða tengingum (vökvahemlakerfi).</p> <p>d) Slöngur þenjast út undir þrýstingi. Snúran er skemmd.</p> <p>e) Slöngur eru gropnar.</p>	X	X	X
1.1.13. Hemlaborðar og hemlaklossar	Sjónræn skoðun.	<p>a) Mjög mikið slit á borða eða klossum (lágmarksörkum náð). Mjög mikið slit á borða eða klossum (lágmarksörk ekki sýnileg).</p>		X	X

At riði	Aðferð	Ástæður bilunar	Mat á ammörðrum		
			Minnháttar	Meiriháttar	Hættulegir
		<p>b) Óhreinindi á borða eða klossum (olía, feiti o.s.frv.). Áhrif á hemlaafköst.</p> <p>c) Borða eða klossa vantar eða eru ekki festir með réttum hætti.</p>		X	X
1.1.14. Hemlaskálar, hemladiskar	Sjónræn skoðun.	<p>a) Mikilð slit á skálum eða diskum. Mjög mikið slit eða rispur, sprungur, brot eða lélegar festingar á skálum eða diskum.</p> <p>b) Óhreinindi á skálum eða diskum (olía, feiti o.s.frv.). Áhrif á hemlaafköst.</p> <p>c) Skálar eða diska vantar.</p> <p>d) Festingarplata er laus.</p>		X	X
1.1.15. Hemlaleiðslur, stangir, armar, tengingar	Sjónræn skoðun íhluta meðan hemlakerfið er notað, ef mögulegt er.	<p>a) Leiðslur eru skemmdar eða með ójöfnum. Áhrif á hemlaafköst.</p> <p>b) Íhlutur mjög mikið slitinn eða tærður. Áhrif á hemlaafköst.</p> <p>c) Tengingar við leiðslur eða stangir eru ótryggar.</p> <p>d) Bilun í leiðslustýringum.</p> <p>e) Stírðleiki í hemlakerfinu.</p> <p>f) Óeðlileg hreyfing á örmum eða tengingum sem bendir til rangrar stillingar eða mjög mikils slits.</p>		X	X

At riði	Aðferð	Ástæður bilunar	Mat á ammörðrum		
			Minnháttar	Meiriháttar	Hættulegir
1.1.16. Hemlastrokkar (m.a. gormhemlar eða vökvastrokkar)	Sjónræn skoðun íhluta meðan hemlakerfið er notað, ef mögulegt er.	a) Strokkar brotnir eða skemmdir. Áhrif á hemlaafköst.		X	X
		b) Strokkar lekir. Áhrif á hemlaafköst.		X	X
		c) Ótrygg/ófullnægjandi festing á strokkum. Áhrif á hemlaafköst.		X	X
		d) Strokkar eru mjög mikið tærðir. Líklegt að þeir brotni.		X	X
		e) Of lítil eða of mikil færsla á bullu eða biðku. Hefur áhrif á hemlaafköst (skortur á frihlaupi).		X	X
		f) Rykvamarhlíf er skemmd. Rykvamarhlíf vantar eða hún er mjög mikið skemmd.		X	
1.1.17. Hleðslustýrður hemlajöfnunarloki	Sjónræn skoðun íhluta meðan hemlakerfið er notað, ef mögulegt er.	a) Biluð tenging.		X	
		b) Röng stilling tengingar.		X	
		c) Loki fastur eða virkar ekki (læsivarða hemlakerfið (ABS-kerfið) virkar). Loki fastur eða virkar ekki.		X	X
		d) Loka vantar (ef hans er krafist).			X
		e) Gagnaplötu vantar.		X	

At riði	Aðferð	Ástæður bilunar	Mat á ammörðrum		
			Minnháttar	Meiriháttar	Hættulegir
			X		
1.1.18. Stíllibúnaður og -vísar	Sjónræn skoðun.	f) Gögn eru ólæsileg eða ekki í samræmi við kröfur <sup>1</sup> . a) Stíllibúnaður er skemmdur, fastur eða hreyfist óeðlilega, mjög mikið slit eða röng stilling. b) Stíllibúnaður er bilaður. c) Rangt uppsettur eða skipt út.		X	
1.1.19. Hamlarakerfi (ef það er til staðar eða þess er krafist)	Sjónræn skoðun.	a) Ótryggar tengingar eða festingar. Ef þær virka ekki rétt. b) Kerfi augljóslega bilað eða það vantar.	X	X	
1.1.20. Sjálfvirk beiting hemla eftirvagna	Hemlatengi á milli dráttarþreifðar og eftirvagns aftengt.	Hemlar eftirvagns eru ekki sjálfkrafa virkjaðir þegar tengið er aftengt.	X		X
1.1.21. Hemlakerfi í heild	Sjónræn skoðun	a) Skemmdir að utan eða mjög mikil tæring í öðrum kerfisbúnaði (t.d. dælu fyrir ísvara, loftþurrkunartæki o.s.frv.) sem hefur skaðleg áhrif á hemlakerfið. Áhrif á hemlaafköst. b) Loft eða ísvari lekur. Hefur áhrif á virkni kerfis. c) Ótrygg/ófullnægjandi festing íhluta. d) Ótrygg breyting á íhlut <sup>3</sup> . Áhrif á hemlaafköst.		X	X



At riði	Aðferð	Ástæður bilunar	Mat á ammörðrum		
			Minnháttar	Meiriháttar	Hættulegir
1.1.22. Prófunartengi (ef þau eru uppsett eða þeirra kraftist)	Sjónræn skoðun	<p>a) Vantar.</p> <p>b) Skemmd. Ónothæf eða lek.</p>	X	X	
1.1.23. Ágangshemlar	Sjónræn skoðun og við notkun.	Ófullnægjandi skilvirkni.		X	
1.2. Afköst og skilvirkni aksturshemils					
1.2.1. Afköst	Meðan prófun á hemlaprófara stendur eða, ef það er ekki mögulegt, prófun á vegi er hemlum beitt með stígvaxandi hætti þar til hámarksátaki er náð.	<p>a) Ófullnægjandi hemlunaráttak á eitt eða fleiri hjól. Ekkert hemlunaráttak á eitt eða fleiri hjól.</p> <p>b) Hemlunaráttak á hjól er undir 70% af hámarksátaki sem er skráð á hitt hjólið á sama ási. Við prófun á vegi vikur ókutækid verulega frá beinni stefnu. Hemlunaráttak á hjól er undir 50% af hámarksátaki, sem er skráð á hitt hjólið á sama ási, ef um er að ræða stýriása.</p> <p>c) Hemlunaráttak eykst ekki jafnt (tekur skarpt í).</p> <p>d) Hemlunartími er óeðlilega langur á hjól.</p> <p>e) Mjög miklar sveifur í hemlunaráttaki í hverjum heilum snúningi hjólsins.</p>	X	X	X

At riði	Aðferð	Ástæður bilunar	Mat á ammörðrum		
			Minnháttar	Meiriháttar	Hættulegir
<p>1.2.2. Skilvirkni</p>	<p>Prófum með hemlaprófara eða, ef það er ekki unnt af tæknilegum ástæðum, prófun á vegi með hraðaminnkunartæki sem skráir niðurstöður til að ákvarða hemlunarhlutfall miðað við leyfilegan hámarksmassa, eða, ef um er að ræða festivagna, summu leyfilegrar hleðslu.</p> <p>Ökutæki eða eftirvagn með leyfilegan hámarksmassa yfir 3,5 tonn verður að skoða í samræmi við kröfumar sem mælt er fyrir um í ISO-staðli 21069 eða jafngildar aðferðir.</p> <p>Prófarnir á vegi skulu gerðar við þurr skilyrði á sléttum, beinum vegi.</p>	<p>Uppfyllir ekki eftirfarandi lágmarksgildi (1):</p> <p>1. Ökutæki sem skráð eru í fyrsta skipti eftir 1. janúar 2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Flokkur M<sub>1</sub>: 58%</li> <li>— Flokkar M<sub>2</sub> og M<sub>3</sub>: 50%</li> <li>— Flokkur N<sub>1</sub>: 50%</li> <li>— Flokkar N<sub>2</sub> og N<sub>3</sub>: 50%</li> <li>— Flokkar O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> og O<sub>4</sub>: <ul style="list-style-type: none"> <li>— fyrir festivagna: 45% (2)</li> <li>— fyrir tengivagna: 50%</li> </ul> </li> </ul> <p>2. Ökutæki sem skráð eru í fyrsta skipti fyrir 1. janúar 2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Flokkar M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> og M<sub>3</sub>: 50 % (3)</li> <li>— Flokkur N<sub>1</sub>: 45%</li> <li>— Flokkar N<sub>2</sub> og N<sub>3</sub>: 43% (4)</li> <li>— Flokkar O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> og O<sub>4</sub>: 40% (5)</li> </ul> <p>3. Aðrir flokkar</p> <p>Flokkur L (baðir hemlar):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Flokkur L1e: 42%</li> <li>— Flokkur L2e, L6e: 40%</li> <li>— Flokkur L3e: 50%</li> <li>— Flokkur L4e: 46%</li> <li>— Flokkur L5e, L7e: 44%</li> </ul> <p>Flokkur L (hemlar á afturhjólum):</p> <p>allir flokkar: 25% af heildarmassa ökutækis.</p> <p>Innan við 50% af framangreindum gildum sem hafa náðst.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>

At riði	Aðferð	Ástæður bilunar	Mat á ammörkum		
			Minnháttar	Meiriháttar	Hættulegir
1.3. Afköst og skilvirkni neyðarhemils (ef um sérstakt kerfi er að ræða)					
1.3.1. Afköst	Ef neyðarhemlakerfi er aðskilið frá aksturshemlakerfi skal nota aðferðina sem tilgreind er í lið 1.2.1.	a) Ófullnægjandi hemlunaráttak á eitt eða fleiri hjól. Ekkert hemlunaráttak á eitt eða fleiri hjól.  b) Hemlunaráttak á hjól er undir 70% af hámarksátaki sem er skráð á hitt hjólið á sama tilgreinda ásnun. Við prófun á vegi vikur ökutækið verulega frá beinni stefnu. Hemlunaráttak á hjól er undir 50% af hámarksátaki, sem er skráð á hitt hjólið á sama ásnun, ef um er að ræða stýriása.  c) Hemlunaráttak eykst ekki jafnt (tekur skarpt í).		X	X
1.3.2. Skilvirkni	Ef neyðarhemlakerfi er aðskilið frá aksturshemlakerfi skal nota aðferðina sem tilgreind er í lið 1.2.2.	Hemlunaráttak er undir 50% <sup>(6)</sup> af afköstum aksturshemils, samkvæmt skilgreiningu í lið 1.2.2, miðað við leyflegan hámarksmassa. Minna en 50% af framangreindum gildum fyrir hemlunaráttak hafa náðst.		X	X
1.4. Afköst og skilvirkni stöðuhemils					
1.4.1. Afköst	Hemlum er beitt meðan á prófun hemlaprófára stendur.	Hemlar eru óvirkir öðru megin eða ökutækið vikir verulega frá beinni stefnu við prófun á vegi. Minna en 50% af gildunum fyrir hemlunaráttak, eins og um getur í lið 1.4.2, hafa náðst í tengslum við massa ökutækis meðan á prófun stendur.		X	X

At riði	Aðferð	Ástæður bilunar	Mat á ammörðrum		
			Minnháttar	Meiriháttar	Hættulegir
1.4.2. Skilvirkni	Prófun með hemlaprófara. Ef það er ekki mögulegt þá með prófun á vegi með hraðaminnkunarmæli, sem skráir niðurstöður, eða með álestri eða með ökutækisí halla með þekktri hallatölu.	Að því er varðar öll ökutæki er hemlunarhlutfall minnst 16%, miðað við leyfilegan hámarks massa, eða, að því er varðar vélknúin ökutæki, minnst 12%, miðað við leyfilegan, samantlagðan hámarks massa ökutækis, hvort sem reynist hærra. Minna en 50% af framangreindum gildum fyrir hemlunaráttak hafa náðst.		X	X
1.5. Aftöst hamlarakerfis	Sjónræn skoðun og, ef hægt er, prófun á því hvort kerfið virki.	a) Átak eykst ekki jafnt (á ekki við um útblásturshemlakerfi). b) Kerfi virkar ekki.		X	
1.6. Læsivarið hemlakerfi (ABS)	Sjónræn skoðun og skoðun á viðvörubúnaði og/eða með því að nota rafrænan skilföt ökutækis.	a) Viðvörubúnaður er bilaður. b) Viðvörubúnaður sýmir bilun í kerfi. c) Hraðaskynjara við hjól vantar eða hann er skemmdur. d) Leiðslur skemmdar. e) Aðra íhluti vantar eða þeir eru skemmdir. f) Kerfið gefur til kynna bilun fyrir tilstuðlan rafræns skilfiatar ökutækis.		X	

Atriði	Aðferð	Ástæður bilunar	Mat á ammörðum		
			Minnháttar	Meiriháttar	Hættulegir
1.7. Rafrænt hemlakerfi (EBS)	Sjónræn skoðun og skoðun á viðvörðunarbúnaði og/eða með því að nota rafrænan skilfrætt ökutækis.	a) Viðvörðunarbúnaður er bilaður. b) Viðvörðunarbúnaður sýnir bilun í kerfi. c) Kerfið gefur til kynna bilun fyrir tilstuðlan rafræns skilfrætt ökutækis.		X	
1.8. Hemlavökvi	Sjónræn skoðun	Hemlavökvi er mengaður eða með botnfalli. Yfirvofandi hætta á bilun.		X	X
2. STYRISBÚNAÐUR					
2.1. Vélrænt ástand					
2.1.1. Ástand stýrisvélar	Með ökutækioð yfir gryfju eða á lyftubúnaði og með hjólin á lofti eða á snúningsborði er stýrisþjóli snúioð borð í borð. Sjónræn skoðun á virkni stýrisvélar.	a) Stírróleiki þegar stýrisvél er snúioð. b) Sektorsás undinn eða ríflur slitnar. Hefur áhrif á virkni. c) Sektorsás mjög mikið slitinn. Hefur áhrif á virkni. d) Mjög mikil hreyfing á sektorsás. Hefur áhrif á virkni. e) Leki. Dropamyndun.		X	X
				X	X
				X	X
				X	X
			X		
				X	X

At riði	Aðferð	Ástæður bilunar	Mat á ammörðrum		
			Minnháttar	Meiriháttar	Hættulegir
2.1.2. Festing stýrisvélar	Með ökutæki yfir gryfju eða í lyftubúnaði og með þyngd hjóla ökutækisins á jörðu niðri, er stýri snúð réttisælis og rangsælis eða sérstaklega útbúinn skynjari fyrir hlaup í stýri notaður. Sjónræn skoðun á festingu stýrisvélar við undirvagninn.	<p>a) Stýrisvél ekki fest á tilhlýðilegan hátt. Festingar eru hættulega lausar eða vart er við sýnilega hreyfingu við undirvagn/yfirbyggingu.</p> <p>b) Aftöng festingargöt á undirvagni. Alvarleg áhrif á festingar.</p> <p>c) Boltar til að festa með vantar eða þeir eru brotnir. Alvarleg áhrif á festingar.</p> <p>d) Stýrisvél brotin. Áhrif á stöðugleika eða festingar hlífur.</p>		X	X
2.1.3. Ástand stýristengibúnaðar	Með ökutæki yfir gryfju eða á lyftubúnaði og með hjólin á jörðu, er stýri ruggað réttisælis og rangsælis eða sérstaklega útbúinn skynjari fyrir hlaup í stýri notaður. Sjónræn skoðun á íhlutum stýris með tilliti til slits, brota og öryggis.	<p>a) Hreyfing á milli íhluta sem eiga að vera fastir. Mjög mikil hreyfing eða hætta er á að festingar losni.</p> <p>b) Mjög mikið slit við tengingar. Mjög mikil hætta á að tengingar losni.</p> <p>c) Brot eða aflögun íhluta. Áhrif á virkni.</p> <p>d) Læsibúnaður ekki fyrir hendi.</p> <p>e) Íhlutir færast til (t.d. millistöng eða togstöng).</p> <p>f) Ótrygg breyting<sup>3</sup>. Áhrif á virkni.</p>		X	X

Atriði	Aðferð	Ástæður bilunar	Mat á ammörðum		
			Minnháttar	Meiriháttar	Hættulegir
		g) Rykvarnarhlíf er skemmd eða hún er slitin. Rykvarnarhlíf vantar eða hún er verulega slitin.	X	X	
2.1.4. Virkni stýristanga og arma	Með ökutæki yfir gryfju eða á lyftubúnaði og með hjólin á jörðu, er stýri ruggað réttisælis og rangsælis eða sérstaklega útbúinn skýpjari fyrir hlaup í stýri notaður. Sjónræn skoðun á íhlutum stýris með tilliti til slits, brota og öryggis.	a) Stýrisstangir eða armar rekast utan í undirvagninn við færslu. b) Stýrisstopp óvirk eða vantar.		X	
2.1.5. Aflstýrisbúnaður	Kanna hvort stýrisbúnaður leki og vökvagn í hringrásargeymi vökvakerfis (ef sýnilegt). Með hjólin á jörðu og hreyflinn í gangi skal athuga hvort aflstýrisbúnaður sé virkur.	a) Vökvaleki eða áhrif á virkni. b) Vökvi er ekki nægur (undir lágmarksmörðum). Geymir er ekki fullnægjandi. c) Búnaður virkar ekki. Áhrif á stýrisbúnað. d) Búnaður brotinn eða ótryggur. Áhrif á stýrisbúnað. e) Íhlutir færast til eða krækjast í. Áhrif á stýrisbúnað. f) Ótrygg breyting <sup>3</sup> . Áhrif á stýrisbúnað.	X	X	X

At riði	Aðferð	Ástæður bilunar	Mat á ammörðrum		
			Minnháttar	Meiriháttar	Hættulegir
		g) Kaplar/slöngur skemmdar, mjög mikið tærðar. Áhrif á stýrisbúnað.		X	X
2.2. Stýrishjól, stýrisstöng og stýri					
2.2.1. Ástand stýris	Með okutækistöð yfir gryfju eða á lyftubúnaði og massa okutækisins á jörðinni, er ýtt og togað í stýrishjólið í stefnu súlunnar, ýtt á stýrið í mismunandi áttir hornrétt á súluna/gaflana. Sjónræn skoðun á hlaupi og ástandi mjúkra liða eða hjöruliða.	a) Hreyfing á milli stýris og stangar sem gefur til kynna los. Mjög mikil hætta á að tengingar losni.  b) Viðhaldsbúnað vantar á stýrisnaf. Mjög mikil hætta á að tengingar losni.  c) Stýrisnaf, brún eða teinar brotnir. Mjög mikil hætta á að tengingar losni.		X	X
2.2.2. Stýrisstöng/klafar og gaflar og stýrishöggdeyfar.	Með okutækistöð yfir gryfju eða á lyftubúnaði og massa okutækisins á jörðinni, er ýtt og togað í stýrishjólið í stefnu súlunnar, ýtt á stýrishjólið í mismunandi áttir hornrétt á súluna/gaflana. Sjónræn skoðun á hlaupi og ástandi mjúkra liða eða hjöruliða.	a) Mikil hreyfing á miðju stýrishjóls upp eða niður.  b) Mikil hreyfing á efsta hluta súlu í geisla út frá ás súlunnar.  c) Slit í mjúkum liðum.  d) Festing biluð. Mjög mikil hætta á að tengingar losni.  e) Ótrygg breyting <sup>3</sup> .		X	X



At riði	Aðferð	Ástæður bilunar	Mat á ammörðrum		
			Minnháttar	Meiriháttar	Hættulegir
2.3. Hlaup í stýri	Með ökutækistö yfir gryfju eða á lyftubúnaði, massa ökutækisins á hjólunum, hreyfilinn, ef mögulegt er, í gangi í ökutækjum með aflstýrisbúnaði og með hjólin visandi beint fram er stýrinu snúið létt réttislaus og rangsælis eins langt og hægt er án þess að hreyfa veghjólin. Sjónræn skoðun á hreyfingu.	Of mikið hlaup í stýri (t.d. ef punktur á brúninni hreyfist meira en einn fimmtíu af þvermáli stýrishjólsins) eða ekki í samræmi við kröftur. Áhrif á öryggi stýrisbúnaðar.		X	X
2.4. Hjólstaða (x) <sup>2</sup>	Staða stýrðra hjóla yfirfarin með viðeigandi búnaði.	Staða ekki í samræmi við gögn framleiðanda ökutækisins eða kröftur. Áhrif á beinan akstur, stefnustöðugleiki skertur.	X	X	
2.5. Stýriás snúningsskífur eftirvagns	Sjónræn skoðun eða skoðun með sérstaklega útbúnum skynjara fyrir hlaup í hjólum.	a) Íhlutur lítilllega skemmdur. Íhlutur mjög skemmdur eða sprunginn. b) Of mikið hlaup. Áhrif á beinan akstur, stefnustöðugleiki skertur. c) Festing bituð. Alvarleg áhrif á festingar.		X	X
2.6. Rafknúinn aflstýrisbúnaður	Sjónræn skoðun og eftirlit með samkvæmni á milli stefnu stýrishjóls og stefnu hjóllanna þegar slökk/kveikt er á hreyflinum og/eða rafrenn skilflötur ökutækis notaður.	a) Gaumljós bilanavísir fyrir rafknúinn aflstýrisbúnað gefur til kynna hvers konar bilun í kerfinu. b) Ósamræmi á milli stefnu stýrishjóls og stefnu hjóllanna. Áhrif á stýrisbúnað.		X	X

Atriði	Aðferð	Ástæður bilunar	Mat á ammörðum		
			Minnháttar	Meiriháttar	Hættulegir
		c) Hjálparafl virkar ekki.		X	
		d) Kerfið gefur til kynna bilun fyrir tilstuðlan rafræns skilflatar ókutækis.		X	
<b>3. ÚTSÝN</b>					
3.1. Sjónsvið	Sjónræn skoðun úr ökumannssæti.	Skerðing á sjónsviði ökumanns sem hefur áhrif á útsýn hans fram á við eða til hliða (utan svæðisins sem framrúðupurrkur hreinsa).	X		
		Útsýn innan svæðisins, sem framrúðupurrkur hreinsa, skerðist eða ytri speglar eru ekki sýnilegir.		X	
3.2. Ástand glerja	Sjónræn skoðun.	a) Sprungið eða upplitað gler eða gagnsæ klæðning (ef það er leyft) (utan svæðisins sem framrúðupurrkur hreinsa).	X		
		Útsýn innan svæðisins, sem framrúðupurrkur hreinsa, skerðist eða ytri speglar eru ekki sýnilegir.		X	
		b) Gler eða gagnsæ klæðning (þ.m.t. speglandi eða lituð filma) sem samrýmist ekki forskriftum í kröfunum <sup>1</sup> , (utan svæðisins sem framrúðupurrkur hreinsa).	X		
		Útsýn innan svæðisins, sem framrúðupurrkur hreinsa, skerðist eða ytri speglar eru ekki sýnilegir.		X	
		c) Gler eða gagnsæ klæðning er í óviðunandi ástandi.		X	
		Útsýn innan svæðisins, sem framrúðupurrkur hreinsa, skerðist mjög mikið.			X
3.3. Baksýmisspeglar eða búnaður	Sjónræn skoðun.	a) Spegil eða búnað vantar eða hann er ekki settur upp samkvæmt kröfum <sup>1</sup> (a.m.k. tveir baksýmisspeglar til staðar).		X	
		Færri en tveir baksýmisspeglar til staðar.		X	

At riði	Aðferð	Ástæður bilunar	Mat á ammörðrum		
			Minnháttar	Meiriháttar	Hættulegir
			X		
		b) Spegill eða búnaður lítilllega skemmdur eða laus. Spegill eða búnaður óvirkur, mikið skemmdur, laus eða ótryggur.		X	
		c) Nauðsynlegt sjónsvið er ekki fyrir hendi.		X	
3.4.	Framrúðupprurkur	Sjónræn skoðun og við notkun.		X	
		a) Rúðupprurkur virka ekki eða þær vantar eða samrýmast ekki kröfum <sup>1</sup> .		X	
		b) Þurrkublað er bilað. Þurrkublað vantar eða er augljóslega bilað.	X		
3.5.	Framrúðusprautur	Sjónræn skoðun og við notkun.		X	
		Sprautur virka ekki með fullnægjandi hætti (sprautuvökva vantar en dælan virkar eða vatnsbunan er ekki rétt stillt). Sprautur virka ekki.	X		
3.6.	Móðulhreinunarkerfi (X) <sup>2</sup>	Sjónræn skoðun og við notkun.		X	
4.	LJÓSKER, GLITAUGU OG RAFBÚNAÐUR				
4.1.	Aðalljósker				
4.1.1.	Ástand og virkni	Sjónræn skoðun og við notkun.		X	
		a) Ljós eða ljósgjafi bilaður eða vantar (mörg ljós eða ljósgjafar, fyrirkomulag með díóðuljósum þar sem 1/3 ljósanna virka ekki). Eitt ljós eða ljósgjafar: fyrirkomulag með díóðuljósum þar sem útsýn skerðist til mikilla muna.		X	
		b) Vörpunarkerfi lítilllega bilað (endurkastari og gler). Vörpunarkerfi mikið bilað eða vantar (endurkastari og gler).	X		X

At riði	Aðferð	Ástæður bilunar	Mat á ammörðrum		
			Minnháttar	Meiriháttar	Hættulegir
				X	
4.1.2. Stilling	Lárétt mið hvors aðalljóskers fyrir sig með lágum geysla ákvarðað með miðunarbúnaði eða skerm eða með rafrænum skilifleti ókutækis.	<p>c) Ljósker ekki tryggilega fest.</p> <p>a) Mið aðalljóskera er ekki innan þeirra marka sem mælt er fyrir um í kröfunum.<sup>1</sup></p> <p>b) Kerfið gefur til kynna bilun fyrir tilstuðlan rafræns skilflatar ókutækis.</p>		X	
4.1.3. Rofar	Sjónræn skoðun og við notkun eða með því að nota rafrænan skiliflöt ókutækis.	<p>a) Rofi virkar ekki í samræmi við kröfur<sup>1</sup> (fjöldi aðalljóskera sem lýsa upp á sama tíma). Hámarksbirta ljósa að framan er umfram það sem leyfilegt er.</p> <p>b) Skert virkni síjóbúnaðar.</p> <p>c) Kerfið gefur til kynna bilun fyrir tilstuðlan rafræns skilflatar ókutækis.</p>	X		
4.1.4. Farið að kröfum <sup>1</sup> .	Sjónræn skoðun og við notkun.	<p>a) Ljósker, litur ljóss, staðsetning, ljósstyrkur eða merking samrýmist ekki kröfum<sup>1</sup>.</p> <p>b) Vörur á gleri eða ljósgjafa sem draga augljóslega úr styrkleika ljóssins eða breyta lit þess.</p> <p>c) Ljósgjafi og ljósker ekki samrýmanleg.</p>		X	
4.1.5. Haallastillingarbúnaður (ef hann er lögboðinn)	Sjónræn skoðun og við notkun, ef mögulegt er, eða með því að nota rafrænan skiliflöt ókutækis.	<p>a) Búnaður virkar ekki.</p> <p>b) Ekki er hægt að nota handvirkan búnað úr sæti ökumanns.</p> <p>c) Kerfið gefur til kynna bilun fyrir tilstuðlan rafræns skilflatar ókutækis.</p>		X	
				X	
				X	

At riði	Aðferð	Ástæður bilunar	Mat á ammörkum		
			Minnháttar	Meiriháttar	Hættulegir
4.1.6. Hreinsunarbúnaður fyrir aðaljösker (ef hann er lögbodinn)	Sjónræn skoðun og við notkun ef hægt er.	Búnaður virkar ekki. Ef um er að ræða gasúrheðslujösker.	X	X	
4.2. Stöðuljösker að framan og aftan, hliðarljösker, breiddarljösker og ljösker fyrir dagljósabúnað.					
4.2.1. Ástand og virkni	Sjónræn skoðun og við notkun.	a) Billaður ljósgjafi.		X	
		b) Billað gler.		X	
		c) Ljösker ekki tryggilega fest. Mjög mikil hættu á að það detti af.	X	X	
4.2.2. Rofar	Sjónræn skoðun og við notkun.	a) Rofi virkar ekki í samræmi við kröfur <sup>1</sup> . Hægt að slökka á stöðuljöskerum að aftan og hliðarljöskerum þegar kveikt er á aðaljöskerum.		X	
		b) Skert virkni stjórnbúnaðar.		X	
4.2.3. Farið að kröfum <sup>1</sup> .	Sjónræn skoðun og við notkun.	a) Ljösker, litur ljóss, staðsetning, ljósstyrkur eða merking samrýmist ekki kröfum <sup>1</sup> . Rautt ljós að framan eða hvítt ljós að aftan; mjög mikið dregið úr styrk ljóssins.	X	X	
		b) Vörur á gleri eða ljósgjafa sem draga úr styrkleika ljóssins eða breyta lit þess. Rautt ljós að framan eða hvítt ljós að aftan, mjög mikið dregið úr styrk ljóssins.	X	X	

At riði	Aðferð	Ástæður bilunar	Mat á ammörkum		
			Minnháttar	Meiriháttar	Hættulegir
<b>4.3. Hemlaljósker</b>					
4.3.1. Ástand og virkni	Sjónræn skoðun og við notkun.	a) Ljósgrafi bílaður (fyrirkomulag með mörgum díóðuljós-kerum þar sem allt að 1/3 ljósanna virkar ekki). Einn ljósgrafi; fyrirkomulag með díóðuljóskerum þar sem minna en 2/3 ljósanna virka. Allir ljósgrafar óvirkir.	X	X	X
		b) Lítilháttar bílað gler (engin áhrif á styrk ljóss). Mjög mikið bílað gler (áhrif á styrk ljóss).	X	X	
		c) Ljósker ekki tryggilega fest. Mjög mikil hættu á að það detti af.	X	X	
4.3.2. Rofar	Sjónræn skoðun og við notkun eða með því að nota rafrænan skilfföt ökutækis.	a) Rofir virkar ekki í samræmi við kröfur <sup>1</sup> . Senkun á virkni. Engin virkni.	X	X	X
		b) Skert virkni stjórnbúnaðar.		X	
		c) Kerfið gefur til kynna bilun fyrir tilstuðlan rafræns skilflatar ökutækis.		X	
		d) Neyðarhemlaljós virkar ekki eða virkar ekki rétt.		X	
4.3.3. Farið að kröfum. <sup>1</sup>	Sjónræn skoðun og við notkun.	Ljósker, lítur ljóss, staðsetning, ljósstyrkur eða merking samrýmist ekki kröfum <sup>1</sup> . Hvít ljós að aftan, mjög mikið dregið úr styrk ljóssins.	X	X	X

At riði	Aðferð	Ástæður bilunar	Mat á ammörkum		Hættulegir
			Minniháttar	Meiriháttar	
4.4. Stefnuljós og hættuljós					
4.4.1. Ástand og virkni	Sjónræn skoðun og við notkun.	a) Ljósgefi bilaður (margir ljósgefar; fyrirkomulag með mörgum díóðuljósgerum þar sem allt að 1/3 ljósanna virkar ekki). Einn ljósgefi; fyrirkomulag með díóðuljósum þar sem minna en 2/3 ljósanna virka.	X	X	
		b) Lítilsháttar bilað gler (engin áhrif á styrk ljóss). Mjög mikið bilað gler (áhrif á styrk ljóss).	X	X	
		c) Ljósger ekki tryggilega fest. Mjög mikil hættu á að það detti af.	X	X	
4.4.2. Rofar	Sjónræn skoðun og við notkun.	Rofi virkar ekki í samræmi við kröfur <sup>1</sup> . Engin virkni.	X	X	
4.4.3. Farið að kröfum. <sup>1</sup>	Sjónræn skoðun og við notkun.	Ljósger, lítur ljóss, staðsetning, ljósstyrkur eða merking samrýmist ekki kröfum <sup>1</sup> .		X	
4.4.4. Blikktíðni	Sjónræn skoðun og við notkun.	Blikktíðni samrýmist ekki kröfum (frávik á tíðni meira en 25%).	X		
4.5. Þokuljósger að framan og aftan					
4.5.1. Ástand og virkni	Sjónræn skoðun og við notkun.	a) Bilaður ljósgefi (margir ljósgefar; fyrirkomulag með mörgum díóðuljósgerum þar sem allt að 1/3 ljósanna virkar). Einn ljósgefi; fyrirkomulag með díóðuljósum þar sem minna en 2/3 ljósanna virka.	X	X	
		b) Lítilsháttar bilað gler (engin áhrif á styrk ljóss). Mjög mikið bilað gler (áhrif á styrk ljóss).	X	X	

At riði	Aðferð	Ástæður bilunar	Mat á ammörkum		
			Minnháttar	Meiriháttar	Hættulegir
			X	X	
4.5.2. Stilling (X) <sup>2</sup>	Við notkun og með miðunarbúnað fyrir aðalljósker.	<p>c) Ljósker ekki tryggilega fest. Mjög mikil hættu á að það detti af eða blindi umferð sem kemur á móti.</p> <p>Pokuljósker að framan utan við lárétta stillingu þegar ljóskeilan er með ljósmörk (e. <i>cut-off line</i>) (ljósmörk eru of lág). Ljósmörk eru fyrir ofan légljósker.</p>	X	X	
4.5.3. Rofar	Sjónræn skoðun og við notkun.	Rofi virkar ekki í samræmi við kröfur <sup>1</sup> . Virkar ekki.	X	X	
4.5.4. Farið að kröfum <sup>1</sup> .	Sjónræn skoðun og við notkun.	<p>a) Ljósker, litur ljóss, staðsetning, ljósstyrkur eða merking samrýmst ekki kröfum<sup>1</sup>.</p> <p>b) Kerfi virkar ekki í samræmi við kröfur <sup>1</sup>.</p>		X	
4.6. Bakkljósker					
4.6.1. Ástand og virkni	Sjónræn skoðun og við notkun.	<p>a) Bilaður ljósgjafi.</p> <p>b) Bilað gler.</p> <p>c) Ljósker ekki tryggilega fest. Mjög mikil hættu á að það detti af.</p>	X		
4.6.2. Farið að kröfum <sup>1</sup> .	Sjónræn skoðun og við notkun.	<p>a) Ljósker, litur ljóss, staðsetning, ljósstyrkur eða merking samrýmst ekki kröfum <sup>1</sup>.</p> <p>b) Kerfi virkar ekki í samræmi við kröfur <sup>1</sup>.</p>		X	



At riði	Aðferð	Ástæður bilunar	Mat á ammörðum			
			Minnháttar	Meiriháttar	Hættulegir	
4.6.3.	Rofar	Sjónræn skoðun og við notkun.	Rofi virkar ekki í samræmi við kröfur <sup>1</sup> . Hægt að kveikja á bakkljósakeri án þess að vera í bakkgír.	X	X	
4.7. Ljósker við skráningamerki að aftan						
4.7.1.	Ástand og virkni	Sjónræn skoðun og við notkun.	a) Ljósker beinir ljósi beint eða hvítu ljósi aftur. b) Billaður ljósgjafi (margir ljósgjafar). Billaður ljósgjafi (einn ljósgjafi). c) Ljósker ekki tryggilega fest. Mjög mikil hættu á að það detti af.	X	X	X
4.7.2.	Farið að kröfum <sup>1</sup> .	Sjónræn skoðun og við notkun.	Kerfi virkar ekki í samræmi við kröfur <sup>1</sup> .	X		
4.8. Glítaugu, viðvornarglímörkingar (með endurskimi) og aftari skráningarlötur						
4.8.1.	Ástand	Sjónræn skoðun.	a) Endurskinsbúnaður billaður eða skemmdur. Áhrif á endurskin. b) Glítauga ekki tryggilega fest. Líklegt til að detta af.	X	X	X
4.8.2.	Farið að kröfum <sup>1</sup> .	Sjónræn skoðun.	Búnaður, litur endurkastis eða staðsetning samrýmist ekki kröfum <sup>1</sup> . Vantar eða endurkastar rauðum lit fram eða hvítum lit aftur.	X		X

At riði	Aðferð	Ástæður bilunar	Mat á ammörðrum		
			Minnháttar	Meiriháttar	Hættulegir
4.9. Lögboðinn gaumbúnaður fyrir ljósabúnað					
4.9.1. Ástand og virkni	Sjónræn skoðun og við notkun.	Virkar ekki. Virkar ekki fyrir háljósker eða þokuljósker að aftan.	X	X	
4.9.2. Farið að kröfum <sup>1</sup> .	Sjónræn skoðun og við notkun.	Ekki í samræmi við kröfur <sup>1</sup> .	X		
4.10. Raftengingar milli dráttarbrifreiðar og eftirvagns eða festivagns	Sjónræn skoðun: ef hægt er skal skoða hvort raftengingurinn í tengingunni sé samfelldur.	a) Fastir íhlutir ekki tryggilega festir. Laus tengill. b) Skemmd eða eydd einangrun. Getur valdið skammhlaupi. c) Raftengi eftirvagns eða dráttarbrifreiðar virka ekki rétt. Hemlaljós á eftirvagni virka alls ekki.	X	X	
4.11. Raftagnisleiðslur	Sjónræn skoðun með ökutæki yfir gryfju eða á lyftubúnaði, einnig inni í véllarymi (ef við á).	a) Leiðslur ófullnægjandi eða ekki tryggilega festar. Festingar eru lausar, snerta skarpar brúnir, tengibúnaður líklegur til að losna. Leiðslur líklegar til að snerta heita hluta, hluta sem snúast eða jörðina, tengibúnaður getur losnað (hlutar sem skipta máli fyrir hemla, stýrisbúnað). b) Leiðslur eru lítilsháttar slítnar. Leiðslur eru mikið slítnar. Leiðslur eru mjög mikið slítnar (hlutar sem skipta máli fyrir hemla, stýrisbúnað).	X	X	X

At riði	Aðferð	Ástæður bilunar	Mat á ammörðrum		
			Minnháttar	Meiriháttar	Hættulegir
			X	X	X
4.12. Ljósker og glitaugu sem ekki eru skyldubundin (X) <sup>2</sup> .	Sjónræn skoðun og við notkun.	c) Skemmd eða eydd einangrun. Líkleg til að valda skammhlaupi. Yfirvofandi öldhætta og hætta á að neistar myndist.	X	X	X
		a) Uppsett ljósker/glitauga samrýmist ekki kröfum <sup>1</sup> . Gefur frá sér eða endurkastar rauðu ljósi fram eða hvítu ljósi aftur.	X	X	
		b) Virkni ljóskers samrýmist ekki kröfum <sup>1</sup> . Sá fjöldi aðalljóskera sem er notaður samtímis gerir það að verkum að lýsing verður meiri en leyfilegt er; gefur frá sér rautt ljós fram eða hvítt ljós aftur.	X	X	
		c) Ljósker/glitauga ekki tryggilega fest. Mjög mikil hætta á að það detti af.	X	X	
4.13. Rafgeymir/rafgeymar	Sjónræn skoðun.	a) Ótryggilega festir. Ekki rétt festir; líklegir til að valda skammhlaupi.	X	X	
		b) Leki. Hættuleg efni leka.	X	X	
		c) Bilaður rofi (ef hans er krafist).		X	
		d) Bilað var (ef þess er krafist).		X	
		e) Ófullnægjandi loftræsting (ef hennar er krafist).		X	

At riði	Aðferð	Ástæður bilunar	Mat á ammörðrum		
			Minnháttar	Meiriháttar	Hættulegir
<b>5. ÁSAR, HJÓL, HJÓLBARDAR OG FJÖÐRUN</b>					
<b>5.1. Ásar</b>					
5.1.1. Ásar	Sjónræn skoðun með ökutæki yfir gryfju eða á lyftubúnaði. Nota má skynjara fyrir hlaup í hjólum og er mælt með því fyrir ökutæki með hámarks massa yfir 3,5 tonnnum.	a) Ás brottinn eða aflagaður.			X
		b) Ótrygg festing við ökutæki. Stöðugleiki skertur, áhrif á virkni. Of mikil hreyfing miðað við festingar.		X	X
		c) Ótrygg breyting <sup>3</sup> . Stöðugleiki skertur, áhrif á virkni, ófullnægjandi fjarlægð frá öðrum hlutum ökutækis eða frá jörðu.		X	X
5.1.2. Hjólvelir	Sjónræn skoðun með ökutæki yfir gryfju eða á lyftubúnaði. Nota má skynjara fyrir hlaup í hjólum og er mælt með því fyrir ökutæki með hámarks massa yfir 3,5 tonnnum. Lóðréttu afli eða hliðarafli beitt á hvert hjól og kannað hversu mikil hreyfing er á milli ásbita og hjólvalar.	a) Hjólvalur brottinn.			X
		b) Mjög mikið slit í spindilbolta og/eða föðringum. Líklegt að losni. Stefnustöðugleiki skertur.		X	X
		c) Mjög mikil hreyfing á milli hjólvalar og ásbita. Líklegt að losni. Stefnustöðugleiki skertur.		X	X
		d) Hjólvalarbolti laus í ás. Líklegt að losni; stefnustöðugleiki skertur.		X	X
5.1.3. Hjólalegur	Sjónræn skoðun með ökutæki yfir gryfju eða á lyftubúnaði. Nota má skynjara fyrir hlaup í hjólum og er mælt með því fyrir ökutæki með hámarks massa yfir 3,5 tonnnum. Hjólinu ruggað eða hliðarafli beitt á hvert hjól og kannað hversu mikið hjólið hreyfist upp samanborið við hjólvólinn.	a) Mikið hlaup í hjólalegu. Stefnustöðugleiki skertur; hættu á eyðileggingu.		X	X
		b) Hjólalega of þröng, föst. Hættu á ofhitun; hættu á eyðileggingu.		X	X

At riði	Aðferð	Ástæður bilunar	Mat á ammörðum		Hættulegir
			Minnháttar	Meiriháttar	
5.2. Hjól og hjólbarðar					
5.2.1. Hjólnöf	Sjónræn skoðun.	a) Felguð eða bolta vantar eða hann er laus. Vantar festingar eða þær eru lausar að því marki að það getur haft alvarleg áhrif á umferðaröryggi.		X	X
		b) Nöf slitin eða skemmd. Nöf slitin eða skemmd sem hefur áhrif á örugga festingu hjóla.		X	X
5.2.2. Hjól	Sjónræn skoðun á báðum hlöðum hvers hjóls með ökutækis yfir gryfju eða á lyftubúnaði.	a) Brot eða galli í suðu.			X
		b) Felguhringir ekki festir á réttan hátt. Líklegir til að detta af.		X	X
		c) Hjól mikið aflagað eða slitið. Áhrif á örugga festingu við nöf, áhrif á örugga festingu hjólbarða.		X	X
5.2.3. Hjólbarðar	Sjónræn skoðun á öllum hjólbarðanum með því að snúa hjólinu meðan það snertir ekki jörðina og ökutækið er yfir gryfju eða á lyftubúnaði, eða með því að ýta ökutækinu fram og aftur yfir gryfju.	d) Stærð, tæknileg hönnun, samrýmanleiki eða gerð hjóla samrýmist ekki kröfum <sup>1</sup> og hefur áhrif á umferðaröryggi.		X	
		a) Stærð, burðargeta, viðurkenningarkerki eða hraðaflokkur hjólbarða samrýmast ekki kröfum <sup>1</sup> og hafa áhrif á umferðaröryggi. Burðargeta eða hraðaflokkur er ekki fullnægjandi fyrir raunverulega notkun, hjólbarði snertir aðra fasta hluta ökutækis sem hefur áhrif á öryggi í akstri.		X	X
		b) Hjólbarðar á sama ási eða á tvöföldum hjólum misstórir.		X	

At riði	Aðferð	Ástæður bilunar	Mat á ammörðrum		
			Minnháttar	Meiriháttar	Hættulegir
		c) Hjólbarðar á sama ási með ólíka uppbyggingu (þverbanda/skábanda).		X	
		d) Alvarlegar skemmdir eða skurður á hjólbarða. Snúra er sýnileg eða skemmd.		X	X
		e) Vísir um slit á hjólbarðasóla verður sýnilegur. Mynsturdípt hjólbarða samrýmist ekki kröfum <sup>1</sup> .		X	X
		f) Hjólbarðar nuddast við aðra íhluti (sveigjanlegur aurhlífabúnaður). Hjólbarðar nuddast við aðra íhluti (hefur ekki áhrif á öryggi í akstri).	X		
		g) Endurmynstraðir hjólbarðar samrýmast ekki kröfum <sup>1</sup> . Hefur áhrif á snúruvörn.		X	X
		h) Vöktunarkerfi fyrir þrýsting í hjólbörðum bilað eða augljóslega ekki nægt loft í hjólbarða. Augljóslega óvirkt.	X		
5.3. Fjöðrunarkerfi					
5.3.1. Fjæðir og jafnvægisstillir	Sjónræn skoðun með ökutæki yfir gryfju eða á lyftubúnaði. Notað skynjara fyrir hlaup í hjólum og er mælt með því fyrir ökutæki með hámarks massa yfir 3,5 tonnum.	a) Ötrygg festing fjæðra við undirvagn eða ás. Hreyfing er sýnileg; festingar eru hættulega lausar.		X	X
		b) Skemmdir eða brotinn íhlutur í fjöður. Aðalfjöður (blaðfjöður) eða viðbótarfjæðir sem verða fyrir mjög alvarlegum áhrifum.		X	X

At riði	Aðferð	Ástæður bilunar	Mat á ammörðrum		
			Minnháttar	Meiriháttar	Hættulegir
				X	X
				X	X
5.3.2. Höggdeyfár	Sjónræn skoðun með ökutæki yfir gryfju eða á lyftubúnaði eða með því að nota sérstakan búnað ef hann er til staðar.	<p>c) Fjóður vantar. Aðalfjóður (blaðfjóður), eða mjög alvarleg áhrif á viðbótartíð.</p> <p>d) Ótrygg breyting<sup>3</sup>. Fjarlægð frá öðrum hlutum ökutækis ekki næg, fjaðrakerfi er óvirkt.</p> <p>a) Ótrygg festing höggdeyfa við undirvagn eða ás. Höggdeyfir er laus.</p> <p>b) Höggdeyfir er skemmdur og sýnir merki um alvarlegan leka eða bilun.</p>	X	X	X
5.3.2.1. Skilvirkni deyfingar prófuð (X) <sup>2</sup>	Nota skal sérstakan búnað og bera saman mismun á hægri/vinstri.	<p>a) Þyðingarmikill munur á vinstri og hægri.</p> <p>b) Uppgefnin lágmarksgildi nást ekki.</p>		X	
5.3.3. Lokuð drifsköft, sveifluarmar, klofsprunur og fjaðraarmar	Sjónræn skoðun með ökutæki yfir gryfju eða á lyftubúnaði. Nota má skynjara fyrir hlaup í hjólum og er mælt með því fyrir ökutæki með hámarks massa yfir 3,5 tonn.	<p>a) Ótrygg festing íhluta við undirvagn eða ás. Líklegt að losni. Stefnustöðugleiki skertur.</p> <p>b) Skemmdur eða mikið tærður íhlutur. Áhrif á stöðugleika íhlutar eða íhlutur er brotinn.</p> <p>c) Ótrygg breyting<sup>3</sup>. Fjarlægð frá öðrum hlutum ökutækis ekki næg, kerfi er óvirkt.</p>		X	X

At riði	Aðferð	Ástæður bilunar	Mat á ammörðrum		
			Minnháttar	Meiriháttar	Hættulegir
5.3.4. Fjöðrunartíðir	Sjónræn skoðun með ökutæki yfir gryfju eða á lyftubúnaði. Notá má skynjara fyrir hlaup í hjólum og er mælt með því fyrir ökutæki með hámarksmassa yfir 3,5 tonnnum.	a) Mjög mikið slit í snúningsbolta og/eða fóoringum eða við fjöðrunartíði. Líklegt að losni. Stefnustöðugleika ógnað.		X	X
		b) Rykvamarhlíf er verulega slitin. Rykvamarhlíf vantar eða hún er brotin.	X	X	
5.3.5. Loftfjöðrun	Sjónræn skoðun	a) Kerfi óvirkt.			X
		b) Ínlutir skemmdir, breyttir eða spilltir þannig að það myndi hafa truflandi áhrif á virkni kerfisins. Alvarleg áhrif á virkni kerfis.		X	X
		c) Heyranlegur leki í kerfinu.		X	
<b>6. UNDIRVAGN OG VIÐFESTUR BÚNAÐUR</b>					
6.1. Undirvagn eða grind og viðfestur búnaður					
6.1.1. Almenn ástand	Sjónræn skoðun með ökutæki yfir gryfju eða á lyftubúnaði.	a) Lítið brot eða aflögun í lang- eða þverbita. Alvarlegt brot eða aflögun í lang- eða þverbita.		X	X
		b) Öryggar styrkingarplötur eða festingar. Meiri hluti festinga eru lausar; styrkleiki hluta er ekki fullnægjandi.		X	X
		c) Mikil tæring sem hefur áhrif á styrk samsetningar. Styrkleiki hluta er ekki fullnægjandi.		X	X



At riði	Aðferð	Ástæður bilunar	Mat á ammörðrum		
			Minnháttar	Meiriháttar	Hættulegir
6.1.2. Útblástursrör og hljóðeyfar	Sjónræn skoðun með ökutæki yfir gryfju eða á lyftubúnaði.	a) Ötrygg eða lek útblásturskerfi.		X	
		b) Reykur kemst í stýrishús eða farþegarymi. Hættulegt heilbrigði einstaklinga um borð.		X	X
6.1.3. Eldsneytisgeymir og -leiðslur (þ.m.t. hitunareldsneytisgeymir og -leiðslur)	Sjónræn skoðun með ökutæki yfir gryfju eða á lyftubúnaði, nota skal lekaeitribúnað ef um er að ræða kerfi fyrir fljóttandi jarðolíugas, þjappað jarðgas eða fljóttandi jarðgas.	a) Ötryggur geymir eða leiðslur sem skapa einkum eldhættu.			X
		b) Eldsneyti lekur eða eldsneytisgeymislok vantar eða er óvirkt. Eldhætta; mjög mikið efnistap vegna hættulegra efna.		X	X
		c) Núnar leiðslur. Skemmdar leiðslur.	X	X	
		d) Eldsneytisloki (ef hans er krafist) virkar ekki rétt.		X	
6.1.4. Stuðningar, hlíðarvörn og undirraksturvarnarbúnaður að aftan	Sjónræn skoðun.	e) Eldhætta vegna: — eldsneytisleka, — þess að eldsneytisgeymir eða útblástursrör eru ekki með réttum hlífum, — ástands vélarrymis.			X
		f) Kerfi fyrir fljóttandi jarðolíugas, þjappað jarðgas eða fljóttandi jarðgas eða vetni samrýmast ekki kröfum; allir hlutar kerfisins eru bilaðir <sup>1</sup> .			X
		a) Los eða skemmdir líklegar til að valda áverka við snertingu eða þegar strokist er við. Hlutar líklegir til að detta af. Mjög mikil áhrif á virkni.		X	X
		b) Búnaður augljóslega ekki í samræmi við kröfur <sup>1</sup> .		X	

At riði	Aðferð	Á staður bilunar	Mat á ammörkum		
			Minnháttar	Meiriháttar	Hættulegir
6.1.5. Festing varahjóls (ef hún er til staðar)	Sjónræn skoðun.	a) Festing ekki í góðu ásigkomulagi.	X		
		b) Festing brotin eða ótrygg.		X	
		c) Varahjól ekki tryggilega fest með festingunni. Mjög mikil hættu á að það detti af.		X	X
6.1.6. Vélting og dráttarbúnaður	Sjónræn skoðun á slit og rétri notkum með sérstaka áherslu á öryggisbúnað, sem komið hefur verið fyrir, og/eða notkun mælitækja.	a) Íhlutur skemmdur, bilaður eða sprunginn (ef hann er ekki í notkun). Íhlutur skemmdur, bilaður eða sprunginn (ef hann er í notkun).		X	X
		b) Íhlutur mikið slitinn. Undir mörkum fyrir slit.		X	X
		c) Festing bituð. Festingar lausar og mjög mikil hættu á að þær detti af.		X	X
		d) Öryggisbúnað vantar eða hann virkar ekki rétt.		X	
		e) Vísir fyrir tengi virkar ekki.		X	
		f) Skyggir á skráningamerki eða ljósker (þegar hann er ekki í notkun). Skráningamerki ekki læsilegt (þegar hann er ekki í notkun).	X		
		g) Ótrygg breyting <sup>3</sup> (varahlutir). Ótrygg breyting <sup>3</sup> (aðahlutir).		X	X
		h) Tenging veikburða.		X	

At riði	Aðferð	Ástæður bilunar	Mat á ammörðrum		
			Minnháttar	Meiriháttar	Hættulegir
6.1.7. Gírskipting	Sjónræn skoðun.	<p>a) Festiboltar lausir eða vantar. Festiboltar lausir eða vantar að því marki að umferðaröryggi er stefnt í alvarlega hættu.</p> <p>b) Mikil slit í legu á drífskafli. Mjög mikil hættu á að það losni eða að sprungur myndist í því.</p> <p>c) Mikil slit í hjörulíðum eða drífkeðjum eða -reimum. Mjög mikil hættu á að þau losni eða að sprungur myndist í þeim.</p> <p>d) Slit í mjúkum liðum. Mjög mikil hættu á að þeir losni eða að sprungur myndist í þeim.</p> <p>e) Skemmt eða bogið drífskafli.</p> <p>f) Sprunga í liðústi eða það er ekki tryggilega fest. Mjög mikil hættu á að það losni eða að sprungur myndist í því.</p> <p>g) Rykvarnarhlíf er verulega slitin. Rykvarnarhlíf vantar eða hún er brotin.</p> <p>h) Ólögleg breyting á aftrás.</p>		X	X
6.1.8. Hreyflifestingar	Sjónræn skoðun, ekki nauðsynlega yfir gryfju eða á lyftubúnaði.			X	X
6.1.9. Hreyflifköst (X) <sup>2</sup>	Sjónræn skoðun og/eða með því að nota rafrennan skífliót.	a) Stýrningu breytt þannig að það hefur áhrif á öryggi og/ eða umhverfi.		X	X

At riði	Aðferð	Ástæður bilunar	Mat á ammörkum		
			Minnháttar	Meiriháttar	Hættulegir
		b) Hreyfli breytt þannig að það hefur áhrif á öryggi og/eða umhverfi.			X
6.2. Stýrishús og yfirbygging					
6.2.1. Ástand	Sjónræn skoðun	a) Laus eða skemmd plata eða hluti sem er líklegur til að valda áverka. Líkleg til að detta af.		X	X
		b) Örygg stoð i yfirbyggingu. Skertur stöðugleiki.		X	X
		c) Reykur frá hreyfli eða útblástursröri kemst inn. Hættulegt heilbrigði einstaklinga um borð.		X	X
		d) Örygg breyting <sup>3</sup> . Fjarlægð á milli hluta, sem snúast eða hreyfast, og vegarins er ófullnægjandi.		X	X
6.2.2. Festingar	Sjónræn skoðun yfir gryfju eða á lyftubúnaði.	a) Yfirbygging eða stýrishús í ötryggu ástandi. Hefur áhrif á stöðugleika.		X	X
		b) Yfirbygging/stýrishús augljóslega ekki rétt staðsett á undirvagni.		X	
		c) Ötryggar festingar eða festingar vantar fyrir yfirbyggingu/stýrishús á undirvagni eða þverbíta og spurning hvort þær séu samhverfar. Ötryggar festingar eða festingar vantar fyrir yfirbyggingu/stýrishús á undirvagni eða þverbíta, að því marki að umferðaröryggi er stefnt í mjög mikla hættu.		X	X
		d) Mikil tæring festipunkta heilla yfirbygginga. Skertur stöðugleiki.		X	X

At riði	Aðferð	Ástæður bilunar	Mat á ammörðukum		
			Minnháttar	Meiriháttar	Hættulegir
6.2.3. Hurðir og hurðarlásar	Sjónræn skoðun.	a) Hurð opnast og lokast ekki rétt.		X	
		b) Hurð er líkleg til að opnast fyrir slysmi eða helst ekki lokuð (rennihurðir). Hurð er líkleg til að opnast fyrir slysmi eða helst ekki lokuð (snúningshurðir).		X	X
		c) Hurð, hjariir, lásar eða stoð er gengin úr sér. Hurð, hjariir, lásar eða stoð vantar eða er laus.	X	X	
6.2.4. Gölf	Sjónræn skoðun yfir gryfju eða á lyftubúnaði.	Gölf ótryggt eða mikið skemmt. Stöðugleiki er ekki fullnægjandi.		X	X
6.2.5. Ökumannssæti	Sjónræn skoðun.	a) Sæti er með bilaða grind. Laust sæti.		X	X
		b) Stíllitubúnaður virkar ekki rétt. Sæti hreyfist eða ekki er hægt að festa bakstoð.		X	X
6.2.6. Önnur sæti	Sjónræn skoðun.	a) Sæti biluð eða ótrygg (varahlutir). Sæti biluð eða ótrygg (aðalhlutir).	X	X	
		b) Uppsetning sæta samrýmist ekki kröfum <sup>1</sup> . Fjöldi sæta er umfram það sem leyfilegt er; staðsetning er ekki í samræmi við viðurkenningu.	X	X	
6.2.7. Stjórnæki til aksturs	Sjónræn skoðun og við notkun.	Stjórnæki sem nauðsynleg eru fyrir örugga notkun ökutækisins virka ekki rétt. Áhrif á örugga notkun.		X	X

Atriði	Aðferð	Ástæður bilunar	Mat á ammörðrum		
			Minnháttar	Meiriháttar	Hættulegir
6.2.8. Þrep upp í stýrishús	Sjónræn skoðun.	a) Þrep eða föstúgrím ótrygg. Stöðugleiki er ekki fullnægjandi.	X	X	
		b) Þrep eða rím í ástandi sem er líklegt til að valda notendum áverkum.		X	
6.2.9. Aðrar innri eða ytri innréttingar og búnaður	Sjónræn skoðun.	a) Festing annarra innréttinga eða búnaðar biluð.		X	
		b) Aðrar innréttingar eða búnaður samrýmist ekki kröfum <sup>1</sup> . Líklegt er að uppsettir hlutar valdi áverkum; áhrif á örugga notkun.	X	X	
		c) Vökvaknúinn búnaður lekur. Mikilð magn af hættulegum efnum tapast.	X	X	
6.2.10. Aurbretti (aurhlíf), hjól- og aurlífabúnaður	Sjónræn skoðun.	a) Vantar, laus eða illa tærð. Líklegt til að valda áverkum; líklegt til að detta af.	X	X	
		b) Ófullnægjandi fjarlægð frá hjólbarða/hjólí (hjól- og aurlífabúnaður). Ófullnægjandi fjarlægð frá hjólbarða/hjólí (aurbretti).	X	X	
		c) Ekki í samræmi við kröfur <sup>1</sup> . Stærðin á sliffleti hjólbarða er ófullnægjandi.	X	X	
6.2.11. Stoð	Sjónræn skoðun.	a) Vantar, laus eða illa tærður.		X	
		b) Ekki í samræmi við kröfur <sup>1</sup> .		X	
		c) Hætta á að hún losni þegar ökutæki er á hreyfingu.			X

At riði	Aðferð	Ástæður bilunar	Mat á ammörðkum		
			Minnháttar	Meiriháttar	Hættulegir
6.2.12. Handföng og fótþvilur	Sjónræn skoðun.	a) Vantar, laus eða illa tærð. b) Ekki í samræmi við kröfur <sup>1</sup> .		X	
<b>7. ANNAR BÚNAÐUR</b>					
<b>7.1. Öryggisbelt/íássylgjur og aðhaldsbúnaður</b>					
7.1.1. Öryggi festinga fyrir öryggisbelt/íássylgjur	Sjónræn skoðun.	a) Festipunktur illa tærður. Hefur áhrif á stöðugleika. b) Festing laus.		X	X
7.1.2. Ástand öryggisbelta/íássylgna.	Sjónræn skoðun og við notkun.	a) Lögboðið öryggisbelti vantar eða hefur ekki verið komið fyrir. b) Öryggisbelti skemmt. Merki um að beltið sé rífið eða að teygta hafi verið of mikið á því. c) Öryggisbelti samrýmist ekki kröfum <sup>1</sup> . d) Lássylgja öryggisbeltis skemmd eða virkar ekki rétt. e) Inndráttarbúnaður öryggisbeltis skemmdur eða virkar ekki rétt.	X	X	
7.1.3. Álagstakmarkari fyrir öryggisbelti	Sjónræn skoðun og/eða með því að nota rafrænan skilflöt.	a) Álagstakmarkara vantar augljóslega eða hann hæfir ekki ökutækis. b) Kerfið gefur til kynna bilun fyrir tilstuðlan rafræns skilflatar ökutækis.		X	X

At riði	Aðferð	Ástæður bilunar	Mat á ammörðrum		
			Minnháttar	Meiriháttar	Hættulegir
7.1.4. Öryggisbeltis-strekkjarar	Sjónræn skoðun og/éða með því að nota rafrænan skilflöt.	a) Öryggisbeltisstrekkjara vantar augljóslega eða hann hæfir ekki ókutæki.		X	
		b) Kerfið gefur til kynna bilun fyrir tilstuðlan rafræns skilflatar ókutækis.			X
7.1.5. Öryggisþúði	Sjónræn skoðun og/éða fyrir tilstuðlan rafræns skilflatar.	a) Öryggisþúða vantar augljóslega eða þeir hæfa ekki ókutæki.		X	
		b) Kerfið gefur til kynna bilun fyrir tilstuðlan rafræns skilflatar ókutækis.			X
		c) Öryggisþúði augljóslega ekki virkur.		X	
7.1.6. Öryggisþúðakerfi (e. SRS system)	Sjónræn skoðun á gaumljósi bilanavísis og/éða með því að nota rafrænan skilflöt.	a) Gaumljós bilanavísis fyrir öryggisþúðakerfi gefur til kynna hvers konar bilun í kerfinu.		X	
		b) Kerfið gefur til kynna bilun fyrir tilstuðlan rafræns skilflatar ókutækis.			X
7.2. Slökkvitæki (X) <sup>2</sup>	Sjónræn skoðun.	a) Vantar.		X	
		b) Ekki í samræmi við kröfur <sup>1</sup> . Ef þess er krafist (t.d. leigubílar, hóþbifreiðar o.s.frv.).	X	X	
7.3. Læsingar og þjófavarnarbúnaður	Sjónræn skoðun og við notkun.	a) Búnaður virkar ekki en hindrar þó ekki akstur ókutækis.	X		
		b) Bilun Læsir eða hindrar aðgang fyrir slýsni.		X	X
7.4. Viðvörðunarpriðymingur (ef hans er krafist) (X) <sup>2</sup>	Sjónræn skoðun.	a) Vantar eða ófullnægjandi.	X		
		b) Ekki í samræmi við kröfur <sup>1</sup> .	X		



At riði	Aðferð	Ástæður bilunar	Mat á ammörðrum		
			Minnháttar	Meiriháttar	Hættulegir
7.5. Sjúkraakassi (ef hans er krafist) (X) <sup>2</sup>	Sjónræn skoðun.	Vantar, ófullnægjandi eða samrýmist ekki kröfum <sup>1</sup> .	X		
7.6. Hjólaskorður (fleygar) (ef þeirra er krafist) (X) <sup>2</sup>	Sjónræn skoðun.	Vantar eða ekki í góðu ástandi; ófullnægjandi stöðugleiki eða stærð.		X	
7.7. Hljóðmærkjábúnaður	Sjónræn skoðun og við notkun.	a) Virkar ekki rétt. Virkar alls ekki.	X	X	
		b) Stjórnúnaður ótryggur.	X		
		c) Ekki í samræmi við kröfur <sup>1</sup> . Hægt að rugla hljóðmerkinnu saman við opinberar sírenur.	X	X	
7.8. Hraðamælir	Sjónræn skoðun eða við notkun í prófun á vegi eða með rafteindatekni.	a) Ekki komið fyrir í samræmi við kröfur <sup>1</sup> . Vantar (ef hans er krafist).	X	X	
		b) Hefur áhrif á virkni. Virkar alls ekki.	X	X	
		c) Ekki hægt að lýsa upp með fullnægjandi hætti. Alls ekki hægt að lýsa upp.	X	X	
7.9. Ókuriti (ef honum hefur verið komið fyrir/hans er krafist)	Sjónræn skoðun.	a) Ekki komið fyrir í samræmi við kröfur <sup>1</sup> .		X	
		b) Ekki virkur.		X	
		c) Innsigli biluð eða þau vantar.		X	

At riði	Aðferð	Ástæður bilunar	Mat á ammörkum		
			Minnháttar	Meiriháttar	Hættulegir
7.10. Hraðatakmörkunarbúnaður (ef honum hefur verið komið fyrir/hans er krafist)	Sjónræn skoðun og við notkun ef búnaður er til staðar.	d) Uppsetningarplötu vantar, hún er ólæsileg eða útrunmin.		X	
		e) Augljóslega verið fliktað eða átt við búnaðinn.		X	
		f) Stærð hjólbarða ekki í samræmi við kvörðunarmælípætti.		X	
		a) Ekki komið fyrir í samræmi við kröfur 1.		X	
		b) Augljóslega ekki virkur.		X	
		c) Rangur hraði valinn (ef það er athugað).		X	
7.11. Kílómetramælir ef hann er til staðar (X) <sup>2</sup>	Sjónræn skoðun og/eða með því að nota rafbrænan skilflöt.	d) Innsigli biluð eða þau vantar.		X	
		e) Merki vantar eða er ólæsilegt.		X	
		f) Stærð hjólbarða ekki í samræmi við kvörðunarmælípætti.		X	
		a) Augljóslega hefur verið átt við mælinn (svik) til að stytta skráða vegalengd okutækis eða gefa rangar upplýsingar um hana.		X	
		b) Augljóslega óvirkur.		X	
7.12. Rafbrænn stöðugleikabúnaður ef hann er til staðar/hans er krafist	Sjónræn skoðun og/eða með því að nota rafbrænan skilflöt.	a) Hraðaskynjara við hjól vantar eða hann er skemmdur.		X	
		b) Leiðslur skemmdar.		X	
		c) Aðra íhluti vantar eða þeir eru skemmdir.		X	

Atriði	Aðferð	Ástæður bilunar	Mat á ammörðrum		
			Minnháttar	Meiriháttar	Hættulegir
				X	
		d) Rofi skemmdur eða virkar ekki rétt.		X	
		e) Gaumljós bilanavísis fyrir rafrennan stöðugleikabúnað gefur til kynna bilun í kerfinu.		X	
		f) Kerfið gefur til kynna bilun fyrir tilstuðlan rafrens skilflatar ökutækis.		X	
8. ÓÞÆGINDI					
8.1. Hávaði					
8.1.1. Hávaðeýfikerfi	Huglægt mat (nema skoðunarmaður telji hávaða, sem kyrrstætt ökutæki gefur frá sér, vera að nálgast efri mörk en þá má mæla hávaðann með því að nota hljóðstígs-mæli).	a) Hávaði meiri en leyfilegt er samkvæmt kröfum <sup>1</sup> .		X	
		b) Einhver hluti hávaðeýfikerfis er laus, skemmdur, rangt uppsettur, vantar eða hefur augljóslega verið breytt sem hefur neikvæð áhrif á hávaðastig. Mjög mikil hættu á að það detti af.		X	X
8.2. Losun með útblæstri					
8.2.1. Losun frá hreyfli með rafkveikju					
8.2.1.1. Mengunarvarnarbúnaður	Sjónræn skoðun	a) Mengunarvarnarbúnaður, sem framleiðandi hefur komið fyrir, er ekki til staðar, hefur verið breytt eða er augljóslega bilaður.		X	
		b) Leki sem myndi hafa áhrif á losunarmælingar.		X	

Atriði	Aðferð	Ástæður bilunar	Mat á ammórkum		
			Minniháttar	Meiriháttar	Hættulegir
8.2.1.2. Losun lofttegunda	<p>— Að því er varðar ökutæki í losunarflokkum upp að Euro 5 og Euro V<sup>(7)</sup>:</p> <p>mælingar með því að nota greiningartæki fyrir útblástursloft í samræmi við kröfur<sup>1</sup> eða með aflestri af innbyggðu greiningarkerfi. Prófum við útblástursröð skal fara fram með algengustu aðferðinni við mat á losun með útblestri. Á grundvelli mats á jafngildi og með tilliti til viðeigandi löggjafar um gerðarviðurkenningu geta aðildarríkin heimilað notkun á innbyggðu greiningarkerfi í samræmi við tilmæli framleiðanda og aðrar kröfur.</p> <p>— Að því er varðar ökutæki í losunarflokkum allt að Euro 6 og Euro VI<sup>(8)</sup>:</p> <p>mælingar með því að nota greiningartæki fyrir útblástursloft í samræmi við kröfur<sup>1</sup> eða með aflestri af innbyggðu greiningarkerfi í samræmi við tilmæli framleiðandans og aðrar kröfur.</p> <p>Mælingar eiga ekki við um tvígangishreyfla.</p>	<p>a) Annaðhvort er losun lofttegunda meiri en það magn sem framleiðandi gefur upp</p> <p>b) eða, ef þessar upplýsingar liggja ekki fyrir, losun kolefyrings er meiri en,</p> <p>i. fyrir ökutæki þar sem losun er ekki stjórnað með þróðu mengunarmarkerfi,</p> <p>— 4,5% eða</p> <p>— 3,5%</p> <p>samkvæmt dagsetningu fyrstu skráningar eða notkunar sem tilgreind er í kröfum<sup>1</sup>,</p> <p>ii. fyrir ökutæki þar sem losun er stjórnað með þróðu mengunarmarkerfi,</p> <p>— í lausagangi: 0,5%</p> <p>— í hröðum lausagangi: 0,3%</p> <p>eða</p> <p>— í lausagangi: 0,3%<sup>(7)</sup></p> <p>— í hröðum lausagangi: 0,2%</p> <p>samkvæmt dagsetningu fyrstu skráningar eða notkunar sem tilgreind er í kröfum<sup>1</sup>.</p>	<p>X</p> <p>X</p>		
		<p>c) Stuðull fyrir Lambda-gildið liggur utan sviðsins <math>1 \pm 0,03</math> eða er ekki í samræmi við forskriftir framleiðanda.</p>		X	
		<p>d) Aflestur af innbyggðu greiningarkerfi gefur til kynna umtalsverða bilun.</p>		X	

At riði	Aðferð	Ástæður bilunar	Mat á ammörðrum		Hættulegir
			Minniháttar	Meiriháttar	
8.2.2. Losun frá þjöppukveikjuhreyfli					
8.2.2.1. Mengunarvarnarbúnaður	Sjónræn skoðun	a) Mengunarvarnarbúnaður, sem framleiðandi hefur komið fyrir, er ekki til staðar eða augljóslega bilaður. b) Leki sem myndi hafa áhrif á mælingar á losun.		X	
8.2.2.2. Reykþéttni Ökutæki, sem eru skráð eða tekin í notkun fyrir 1. janúar 1980, eru undanþegin þessari kröfu.	<p>— Að því er varðar ökutæki í losunarflokkum upp að Euro 5 og Euro V <sup>(9)</sup>: mæla skal reykþéttni útblásturslofts við hröðun (frá lausagangi og upp í marksnúningshraða, án álags) í hlutlausum gir og með tengslin virk eða með aflestri af innbyggðu greiningarkerfi. Prófun við útblástursröð skal fara fram með algengustu aðferðinni við mat á losun með útblæstri. Á grundvelli mats á jafngildi geta aðildarríkin heimilað notkun á innbyggðu greiningarkerfi í samræmi við tilmæli framleiðanda og aðrar kröfur.</p> <p>— Að því er varðar ökutæki í losunarflokkum frá og með Euro 6 og Euro VI <sup>(10)</sup>: mæla skal reykþéttni útblásturslofts við hröðun (frá lausagangi og upp í marksnúningshraða, án álags) í hlutlausum gir og með tengslin virk eða með aflestri af innbyggðu greiningarkerfi í samræmi við tilmæli framleiðanda og aðrar kröfur <sup>1</sup>.</p> <p>Formeðhöndlun ökutækis: 1. Prófa má ökutæki án formeðhöndlunar jafnvel þótt rétt sé, af öryggisástæðum, að ganga úr skugga um að hreyfillinn sé heitur og í viðunandi ásigkomulagi.</p>		X		

At riði	Aðferð	Ástæður bilunar	Mat á ammörðrum		
			Minnháttar	Meiriháttar	Hættulegir
	<p>2. Formeðhöndlunarkröfur:</p> <p>i. Hreyfillinn skal vera orðinn heitur, t.d. skal hiti smurullunnar vera a.m.k. 80 °C þegar hann er mældur með nema í oliukvarðörinu eða vera við eðlilegan ganghita ef hann er lægri eða vélarblokkinn skal vera a.m.k. jafnheit þegar hiti hennar er mældur, miðað við stig innrauðrar geislunar. Ef þessi mæling er óhagkvæm vegna lögunar ókutækis má komast að því eftir öðrum leiðum hver eðlilegur ganghiti hreyfilsins er, t.d. með því að setja kælvíftu hreyfilsins í gang.</p> <p>ii. Útblásturskerfi skal hreinsa með a.m.k. þremur hröðunarférlum eða annarri samsvarandi aðferð.</p>				
		<p>b) Þar sem þessar upplýsingar liggja ekki fyrir eða kröfur<sup>1</sup> heimila ekki notkun viðmiðunargilda,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— fyrir hreyfla með immsogi: 2,5 m<sup>-1</sup></li> <li>— fyrir hreyfla með hverfjöppu: 3,0 m<sup>-1</sup> eða</li> <li>— fyrir ökutæki sem tilgreind eru í kröfum<sup>1</sup> eða fyrst skráð eða tekin í notkun eftir þann dag sem tilgreindur er í kröfum<sup>1</sup>:</li> </ul> <p>1,5 m<sup>-1</sup> <sup>(1)</sup> 0,7 m<sup>-1</sup> <sup>(2)</sup></p>		X	

At riði	Aðferð	Ástæður bilunar	Mat á ammörðrum	
			Minnháttar	Meiriháttar
				Hættulegir
	<p>Prófunaraðferð:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Hreyfill og hverfþjappa, ef hún er tengd, eiga að vera í lausangangi áður en hvert hröðunarferli hefst. Þegar um er að ræða þung, disilknúin ökutæki þýðir þetta að biða þarf í a.m.k. 10 sekúndur eftir að eldsneytisgjöfnni er sleppt.</li> <li>2. Við upphaf hvers hröðunarferlis verður að gefa eldsneytið alveg í botn tafarlaust og óslitið (á innan við einni sekúndu), en ekki harkalega, til að ná fram hámarksafköstum eldsneytisdæltunum.</li> <li>3. Á meðan hröðunarferlið stendur yfir skal hreyfillinn ná markhraða eða, þegar um er að ræða ökutæki með sjálfskiptingu, þeim hraða sem framleiðandinn tiltekur eða, ef þær upplýsingar liggja ekki fyrir, tveimur þriðju af markhraðanum áður en eldsneytisgjöfnni er sleppt. Hægt er að hafa eftirlit með þessu, t.d. með því að vakta snúningshraðann eða með því að láta nægan tíma líða frá því að eldsneytisgjöfnni er fyrst gefið inn og þar til henni er sleppt, en það ættu að vera a.m.k. tvær sekúndur ef um er að ræða ökutæki sem tilheyrir flokkum M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> og N<sub>3</sub>.</li> <li>4. Einungis má dæma ökutæki ónothæf ef meðaltal þriggja síðustu hröðunarferla hið minnsta er hærra en viðmiðunarmörkin. Þetta má reikna út með því að taka ekki með í reikninginn þær mælingar sem vikja verulega frá mælda meðaltalinu eða með því að nota niðurstöður annarra tölfæðiuðtrekninga þar sem ekki er tekið tillit til dreifingar í mælingum. Aðildarríkin mega takmarka hámarksfjölda prófunarferla.</li> </ol>			

Atriði	Aðferð	Ástæður bilunar	Mat á ammörkum		
			Minniháttar	Meiriháttar	Hættulegir
	<p>5. Til að forðast óþarfar prófanir geta aðildarríkin dæmt ökutæki önothæf ef mælgildi þeirra eru verulega hærra en viðmiðarmörkin segja til um efur færri en þrjú hröðunarferli eða efur hreinsunarferlin. Til að forðast óþarfar prófanir geta aðildarríkin að sama skapi samþykkt ökutæki sem eru með verulega lægri mælgildi en viðmiðarmargildin segja til um efur færri en þrjú hröðunarferli eða efur hreinsunarferlin.</p>				
8.3. Deyfing rafsegultruflana					
Rafsegultruflamir (X) <sup>2</sup>		Ein af gildandi kröfum <sup>1</sup> hefur ekki verið uppfyllt.	X		
8.4. Önnur umhverfistengd atriði					
8.4.1. Vökvaeki		Mjög mikill leki annarra vökva en vatns sem er líklegur til að skaða umhverfið eða skapa hættu fyrir öryggi vegfarenda. Stöðug dropamyndun sem mjög mikil hættu stífar af.		X	X
9. VIÐBÓTARPRÓFANIR FYRIR ÖKUTÆKI TIL FARBEGAFLUTNINGA Í FLOKKUM M <sub>2</sub> og M <sub>3</sub> .					
9.1. Hurðir					
9.1.1. Inn- og útgönguhurðir	Sjónræn skoðun og við notkun.	<p>a) Virka ekki rétt.</p> <p>b) Í lélegu ástandi. Líklegar til að valda áverkum.</p> <p>c) Biluð neyðarstýring.</p> <p>d) Fjarstýring á hurðum eða viðvörðunarbúnaður bilaður.</p> <p>e) Ekki í samræmi við kröfur<sup>1</sup>. Hurð er ekki nægilega breið.</p>	X	X	X
			X		
				X	
				X	
			X		
				X	



At riði	Aðferð	Ástæður bilunar	Mat á ammörkum		
			Minnháttar	Meiriháttar	Hættulegir
9.1.2. Neyðarútgangar	Sjónræn skoðun og við notkun (eftir því sem við á).	a) Virka ekki rétt.		X	
		b) Merki við neyðarútgang er ólæsilegt. Merki við neyðarútgang vantar.	X	X	
		c) Hamar til að brjóta rúður vantar.	X		
		d) Ekki í samræmi við kröfur <sup>1</sup> . Ófullnægjandi breidd eða aðgangur er hindraður.	X	X	
9.2. Móðuhreinsunar- og afsingarkerfi (X) <sup>2</sup>	Sjónræn skoðun og við notkun.	a) Virkar ekki rétt. Hefur áhrif á örugga notkun ökutækis.	X	X	
		b) Losun eitraðra lofttegunda eða útblásturs í stýrishúsi eða farþegarými. Hættulegt heilbrigði einstaklinga um borð.		X	X
		c) Billaður afsingarbúnaður (ef hann er skyltubundinn).		X	
9.3. Lofræsting og hitakerfi (X) <sup>2</sup>	Sjónræn skoðun og við notkun.	a) Virka ekki rétt. Hættulegt heilbrigði einstaklinga um borð.	X	X	
		b) Losun eitraðra lofttegunda eða útblásturs inn í stýrishús eða farþegarými. Hættulegt heilbrigði einstaklinga um borð.		X	X
9.4. Sæti					
9.4.1. Farþegasæti (þ.m.t. sæti fyrir fylgdarfólk)	Sjónræn skoðun	Fellisæti (ef þau eru heimiluð) virka ekki sjálfkrafa. Hindra aðgang að neyðarútgangi.	X	X	
		a) Bilun í sérstökum búnaði eins og glampavörm. Skert sjónsvið.	X	X	
9.4.2. Ökumannssæti (viðbótarkröfur)	Sjónræn skoðun	b) Varnir ökumanns ótryggar eða samrýmast ekki kröfum <sup>1</sup> . Líklegt til að valda áverkum.	X	X	

At riði	Aðferð	Ástæður bilunar	Mat á ammörðrum		
			Minnháttar	Meiriháttar	Hættulegir
9.5. Innlýsing og leiðsöguþunaður (X) <sup>2</sup>	Sjónræn skoðun og við notkun.	Bilun í búnaði eða hann samrýmist ekki kröfum <sup>1</sup> . Virkar alls ekki.	X	X	
9.6. Gangar, rými fyrir standandi farþega	Sjónræn skoðun	a) Ótryggt gólf. Hefur áhrif á stöðugleika.		X	X
		b) Bilaðar slár eða höld. Ótryggar eða ónothæfar.	X	X	
		c) Ekki í samræmi við kröfur <sup>1</sup> . Breidd eða rými ekki fullnægjandi.	X	X	
9.7. Stigar og tróppur	Sjónræn skoðun og við notkun (eftir því sem við á).	a) Í lélegu ástandi. Skemmdar. Hefur áhrif á stöðugleika.	X	X	X
		b) Uppdræg þrep virka ekki rétt.		X	
		c) Ekki í samræmi við kröfur <sup>1</sup> . Breidd ekki fullnægjandi eða of mikil hæð.	X	X	
9.8. Farþegaþóskiptabúnaður (X) <sup>2</sup>	Sjónræn skoðun og við notkun.	Bilað kerfi. Virkar alls ekki.	X	X	
		9.9. Tilkynningar (X) <sup>2</sup>	X		
9.10. Kröfur varðandi flutninga á börnum (X) <sup>2</sup>	Sjónræn skoðun	a) Tilkynningu vantar, hún er röng eða ólæsileg.	X		
		b) Ekki í samræmi við kröfur <sup>1</sup> . Rangar upplýsingar.	X	X	
9.10.1. Hurðir	Sjónræn skoðun	Verndun hurða samrýmist ekki kröfum <sup>1</sup> varðandi þennan flutningsmáta.		X	
9.10.2. Merkjabúnaður og sérstakur búnaður	Sjónræn skoðun	Merkjabúnaður eða sérstakan búnaður vantar eða samrýmist ekki kröfum <sup>1</sup> .	X		

At riði	Aðferð	Ástæður bilunar	Mat á ammörkum		Hættulegir
			Minniháttar	Meiriháttar	
9.11. Kröfur varðandi flutninga á hreyfihömluðum einstaklingum (X) <sup>2</sup>					
9.11.1. Hurðir, skábrautir og lyftur	Sjónræn skoðun og notkun.	<p>a) Virka ekki rétt. Áhrif á örugga notkun.</p> <p>b) Í lélegu ástandi. Áhrif á stöðugleika; líklegar til að valda áverkum.</p> <p>c) Biluð stjórnæki. Áhrif á örugga notkun.</p> <p>d) Bilaður viðvörðunarbúnaður. Virkar alls ekki.</p> <p>e) Ekki í samræmi við kröfur<sup>1</sup>.</p>	X	X	
9.11.2. Aðhaldsbúnaður fyrir hjólastóla.	Sjónræn skoðun og við notkun, ef við á.	<p>a) Virka ekki rétt. Áhrif á örugga notkun.</p> <p>b) Í lélegu ástandi. Áhrif á stöðugleika; líklegur til að valda áverkum.</p> <p>c) Biluð stjórnæki. Áhrif á örugga notkun.</p> <p>d) Ekki í samræmi við kröfur<sup>1</sup>.</p>	X	X	
9.11.3. Merkjabúnaður og sérstakur búnaður	Sjónræn skoðun	<p>Merkjabúnað eða sérstakan búnað vantar eða samrýmist ekki kröfum<sup>1</sup>.</p>		X	
9.12. Annar sérstakur búnaður (X) <sup>2</sup>					
9.12.1. Búnaður til matargerðar	Sjónræn skoðun	<p>a) Búnaður samrýmist ekki kröfum<sup>1</sup>.</p> <p>b) Búnaður skemmdur að því marki að notkun hans er hættuleg.</p>		X	

At riði	Aðferð	Ástæður bilunar	Mat á ammörðrum		
			Minnháttar	Meiriháttar	Hættulegir
9.12.2. Hreinlætisbúnaður	Sjónræn skoðun	Búnaður samrýmist ekki kröfum <sup>1</sup> . Líklegur til að valda áverkum.	X	X	
9.12.3. Annar búnaður (t.d. hljóð- og myndmiðlunarbúnaður)	Sjónræn skoðun	Ekki í samræmi við kröfur <sup>1</sup> . Áhrif á örugga notkun ökutækis.	X	X	

(1) Ökutækjaflokkar, sem eru utan gildissviðs þessarar tilskipunar, eru hafðir með til leiðbeiningar.

(2) 43% fyrir festivagna sem eru viðurkenndir fyrir 1. janúar 2012.

(3) 48% fyrir ökutæki sem ekki eru búin læsivörðu hemlakerti eða voru gerðarviðurkennd fyrir 1. október 1991.

(4) 45% fyrir ökutæki sem voru skráð eftir 1988 eða þann dag sem er tilgreindur í kröfum og skal síðari dagurinn gilda.

(5) 43% fyrir festivagna og tengivagna sem voru skráðir eftir 1988 eða þann dag sem er tilgreindur í kröfum og skal síðari dagurinn gilda.

(6) T.d. 2,5 m/s<sup>2</sup> fyrir ökutæki í flokkum N1, N2 og N3 sem eru skráð í fyrsta skipti eftir 1. janúar 2012.

(7) Gerðarviðurkennd í samræmi við tilskipun 70/220/EBE, töflu 1 í 1. viðauka (Euro 5) við reglugerð (EB) nr. 715/2007, tilskipun 88/77/EBE og tilskipun 2005/55/EB.

(8) Gerðarviðurkennd í samræmi við töflu 2 í 1. viðauka (Euro 6) við reglugerð (EB) nr. 715/2007 og reglugerð (EB) nr. 595/2009 (Euro VI).

(9) Gerðarviðurkennd í samræmi við tilskipun 70/220/EBE, töflu 1 í 1. viðauka (Euro 5) við reglugerð (EB) nr. 715/2007, tilskipun 88/77/EBE og tilskipun 2005/55/EB.

(10) Gerðarviðurkennd í samræmi við töflu 2 í 1. viðauka (Euro 6) við reglugerð (EB) nr. 715/2007 og reglugerð (EB) nr. 595/2009 (Euro VI).

(11) Gerðarviðurkennd í samræmi við viðmiðunarmörkin, sem eru sett fram í línu B í lið 5.3.1.4 í 1. viðauka við tilskipun 70/220/EBE, eins og henni var breytt með tilskipun 98/69/EB eða síðar, línu B1, B2 eða C í lið 6.2.1 í 1. viðauka við tilskipun 88/77/EBE eða fyrst skráð eða tekin í notkun eftir 1. júlí 2008.

(12) Gerðarviðurkennd í samræmi við töflu 2 í 1. viðauka (Euro 6) við reglugerð (EB) nr. 715/2007. Gerðarviðurkennd í samræmi við reglugerð (EB) nr. 595/2009 (Euro VI).

ATH:

1 Mælt er fyrir um „kröfur“ með gerðarviðurkenningu við samþykki, fyrstu skráningu eða þegar fyrst er tekið í notkun og jafnframt með skuldbindingum um ísetningu endurbótarihluta eða löggjöf skráningarlands. Þessar ástæður fyrir því að ekki sé mögulegt að viðurkerma ökutækið gilda aðeins þegar gengið hefur verið úr skugga um hvort kröfur hafi verið uppfylltar.

2 (X) Auðkennir atriði, sem eru tengd ástandi ökutækis og nothæfi þess á vegum en teljast ekki mikilvæg við prófum á aksturshæfni.

3 Ötrygg breyting merkir breytingu sem hefur skaðleg áhrif á umferðaröryggi ökutækisins eða hefur hlutfallslega skaðleg áhrif á umhverfið.

*II. VIÐAUKI***LÁGMARKSKRÖFUR UM INNTAK SKÍRTEINIS UM AKSTURSHÆFNI**

Skírteini um aksturshæfni, sem gefið er út í kjölfar prófunar á aksturshæfni, skal a.m.k. ná yfir eftirfarandi atriði en á undan þeim skulu koma samsvarandi samræmdar tákntölur Sambandsins:

- 1) verksmíðjunúmer ökutækis (e. *VIN number* eða *chassis number*),
- 2) númer skráningarmarkis ökutækis og tákn skráningarríkis,
- 3) stað og dagsetning prófunarinnar,
- 4) stöðu kílómetramælis þegar prófun fór fram, ef hún er tiltæk,
- 5) flokk ökutækis, ef hann er tiltækur,
- 6) annmarka, sem finnast, og alvarleikastig þeirra,
- 7) niðurstöðu prófunar á aksturshæfni,
- 8) dagsetningu næstu prófunar á aksturshæfni eða hvenær núgildandi skírteini rennur út, ef þessar upplýsingar eru ekki veittar með öðrum hætti,
- 9) heiti prófunarfyrirtækis eða -stöðvar og undirritun eða auðkenni skoðunarmannsins sem ber ábyrgð á prófuninni,
- 10) aðrar upplýsingar.

---

## III. VIÐAUKI

## LÁGMARKSKRÖFUR UM AÐSTÖÐU TIL PRÓFANA Á AKSTURSHÆFNI OG PRÓFUNARBÚNAÐ

## I. Aðstaða og búnaður

Prófanir á aksturshæfni, sem fara fram í samræmi við aðferðirnar, sem mælt er með og tilgreindar eru í I. viðauka, skulu framkvæmdar í viðeigandi aðstöðu og með viðeigandi búnaði. Þetta getur, eftir atvikum, falið í sér notkun færanlegra prófunareininga. Nauðsynlegur prófunarbúnaður fer eftir því hvaða ökutækjaflokkar á að prófa eins og lýst er í töflu I. Aðstaða og búnaður skal vera í samræmi við eftirfarandi lágmarkskröfur:

- 1) prófunaraðstaða með fullnægjandi rými til að meta ökutækin og sem uppfyllir nauðsynlegar kröfur um heilbrigði og öryggi.
- 2) Nægilega stór akrein til að nota við hverja prófun, gryfja eða lyfta og, að því er varðar ökutæki með hámarks massa yfir 3,5 tonnum, búnaður til að lyfta ökutæki á öðrum ásum, með viðeigandi lýsingu og, ef nauðsyn krefur, loftunarbúnaði.
- 3) Að því er varðar prófun á ökutæki, keflahemlaprófari, sem getur mælt, sýnt og skráð hemlunarkrafta og loftþrýsting í lofthemlakerfi, í samræmi við viðauka A við ISO-staðal 21069-1 um tæknilegar kröfur um keflahemlaprófara eða jafngilda staðla,
- 4) Að því er varðar prófun á ökutækjum með hámarks massa undir 3,5 tonnum, keflahemlaprófari í samræmi við 3. lið, sem þarf ekki að geta skráð og sýnt hemlunarkrafta, fetilkraft og loftþrýsting í lofthemlakerfum,

eða

plötuhemlaprófari, sem er sambærilegur keflahemlaprófara í samræmi við 3. lið, sem þarf ekki að geta skráð hemlunarkrafta, fetilkraft og sýnt loftþrýsting í lofthemlakerfum.

- 5) Hraðaminnkunarmælir, sem skráir niðurstöður á meðan mælitæki, sem mæla ekki samfelld, verða að skrá/geyma mælingar á a.m.k. 10 sekúndna fresti.
- 6) Búnaður til prófunar á lofthemlakerfum, eins og þrýstímælar, tengibúnaður og slöngur,
- 7) Álagsskynjari fyrir hjól eða ás til að ákvarða álag á ásim (valkvæður búnaður til að mæla tveggja hjóla álag, eins og þyngdarpúða hjóls og þyngdarpúða áss).
- 8) Tæki, sem prófar fjöðrun á milli hjóls og áss (skynjari fyrir hlaup í hjólum) án þess að lyfta ásum, sem uppfyllir eftirfarandi kröfur:
  - a) tækið verður að vera búið a.m.k. tveimur vélknúnum plötum, sem geta færst í sitthvora áttina, bæði langsum og þversum,
  - b) stjórnandinn verður að geta stýrt hreyfingu platananna frá staðsetningu prófunarinnar,
  - c) að því er varðar ökutæki með hámarks massa yfir 3,5 tonnum skulu plöturnar vera í samræmi við eftirfarandi tæknilegar kröfur:
    - þær skulu geta færst um a.m.k. 95 mm langsum og þversum,
    - hraði hreyfingarinnar, langsum og þversum, skal vera á bilinu 5–15 cm/s.

- 9) Hljóðstigsmælir í II. flokki, ef hljóðstig er mælt.
- 10) Greiningartæki fyrir fjórar lofttegundir (e. *4-gas analyser*) í samræmi við tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2004/22/EB <sup>(1)</sup>.
- 11) Tæki til að mæla gleypnistuðul með nægilegri nákvæmni.
- 12) Einn miðunarbúnaður fyrir aðalljóssker, sem gerir kleift að prófa stillingar aðalljóskersins í samræmi við ákvæðin um stillingu aðalljóskeyra vélknúinna ökutækja (tilskipun 76/756/EBE); auðvelt þarf að vera að greina skilin á milli birtu og myrkurs í dagsljósi (án þess að um sé að ræða beint sólarljós).
- 13) Tæki til að mæla mynsturdýpt hjólbarða.
- 14) Tæki til að tengjast rafrænum skilfleti ökutækis, eins og skönnunartæki fyrir innbyggt greiningartæki.
- 15) Tæki til að greina leka fljótandi jarðolíugass/þjappaðs jarðgass/fljótandi jarðgass, ef slík ökutæki eru prófuð.

Hægt er að sameina öll framangreind tæki í eitt samsett tæki, að því tilskildu að það hafi ekki áhrif á nákvæmni hvers tækis.

## II. Kvörðun búnaðar sem notaður er til mælinga

Ef annað er ekki tilgreint í viðkomandi löggjöf Sambandsins skal tíminn sem líður á milli tveggja kvarðana ekki vera lengri en:

- i. 24 mánuðir varðandi mælingu þyngdar, þrýstings og hljóðstigs,
- ii. 24 mánuðir varðandi mælingu krafta,
- iii. 12 mánuðir varðandi mælingu losun lofttegunda.

---

<sup>(1)</sup> Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2004/22/EB frá 31. mars 2004 um mælitæki (Stjtið. ESB L 135, 30.4.2004, bls. 1).





Tilskilinn lágmarksbúnaður við framkvæmd prófumar á aksturshæfni																			
Ókutæki	Hámarksmassi	Flokkur	Tilskilinn búnaður fyrir hvert atriði sem talið er upp í I. hluta																
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15		
	Allt að 3 500 kg	M <sub>1</sub> , M <sub>2</sub>	P	x	x		x						x	x					
	Allt að 3 500 kg	M <sub>1</sub> , M <sub>2</sub>	D	x	x		x						x	x					
	> 3 500 kg	M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub>	P	x	x	x							x	x					
	> 3 500 kg	M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub>	D	x	x	x							x	x					
3. Ókutæki til vöruflutunga																			
	Allt 3 500 kg	N <sub>1</sub>	P	x	x		x						x	x					
	Allt að 3 500 kg	N <sub>1</sub>	D	x	x		x						x	x					
	> 3500 kg	N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub>	P	x	x	x							x	x					
	> 3 500 kg	N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub>	D	x	x	x							x	x					
4. Sérstök okutæki sem byggð eru á okutæki í flokki N <sub>1</sub> T5																			
	Allt að 3 500 kg	N <sub>1</sub>	P	x	x		x						x	x					
	Allt að 3 500 kg	N <sub>1</sub>	D	x	x		x						x	x					

Tilskilinn lágmarksbúnaður við framkvæmd prófunar á aksturshæfni																			
Ókutæki	Hámarksmassi	Flokkur		Tilskilinn búnaður fyrir hvert atriði sem talið er upp í I. hluta															
		N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> , T5	P	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
	> 3 500 kg	N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> , T5	D	x	x	x		x	x	x			x	x			x	x	
5. Eftirvagnar	Allt að 750 kg	O <sub>1</sub>		x													x		
	> 750–3 500 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		

(1) Ókutækjaflokkar, sem eru utan gildissviðs þessarar tilskipunar, eru hafðir með til leiðbeiningar.

í P... bensin (rafkveikja), D... disíliolía (þjoppukveikja)

*IV. VIÐAUKI***LÁGMARKSKRÖFUR UM HÆFNI, ÞJÁLFUN OG VOTTUN SKOÐUNARMANNA**

## 1. Hæfni

Áður en umsækjanda um stöðu skoðunarmanns er heimilað að framkvæma reglubundnar prófanir á aksturshæfni skulu aðildarríkin eða lögbær yfirvöld staðfesta að sá einstaklingur:

a) hafi vottaða þekkingu og skilning á eftirfarandi sviðum sem skipta máli fyrir ökutæki:

- affræði,
- hreyfifræði,
- hreyfifræði ökutækis,
- brunahreyflum,
- efnun og efnavinnslu,
- rafeindatækni,
- rafkerfum,
- rafeindahlutum ökutækis,
- upplýsingatæknibúnaði,

b) hafi a.m.k. þriggja ára skjalfesta reynslu eða jafngildi þess, eins og skjalfesta handleiðslu eða nám og viðeigandi þjálfun á framangreindum sviðum ökutækja.

## 2. Grunnþjálfun og upprifjunarþjálfun

Aðildarríki eða lögbær yfirvöld skulu tryggja að skoðunarmenn fái viðeigandi grunnþjálfun og upprifjunarþjálfun eða gangist undir viðeigandi próf, þ.m.t. í bóklegum og verklegum þáttum, til að gera þeim kleift að fá heimild til að framkvæma prófanir á aksturshæfni.

Grunnþjálfun og upprifjunarþjálfun eða viðeigandi próf skulu að lágmarki fela í sér eftirfarandi viðfangsefni:

a) Grunnþjálfun eða viðeigandi próf

Grunnþjálfun, sem aðildarríki eða viðurkennd námsmiðstöð í aðildarríkis veita, skal a.m.k. fela í sér eftirfarandi viðfangsefni:

i. ökutækjatakni:

- hemlakerfi,
- stýrisbúnað,
- sjónsvið,
- uppsetningu ljósa, ljósabúnaðar og rafeindahluta,
- ása, hjóla og hjólbarða,
- undirvagn og yfirbyggingu,
- óþægindi og útblástur,
- viðbótarkröfur um sérstök ökutæki,

- ii. prófunaraðferðir,
- iii. mat á annmörkum,
- iv. lagaskilyrði um ástand ökutækis sem á að viðurkenna,
- v. lagaskilyrði um prófun á aksturshæfni,
- vi. stjórnsýsluákvæði um viðurkenningu ökutækis, skráningu og prófun á aksturshæfni,
- vii. upplýsingatæknibúnað sem tengist prófun og stjórnsýslu.

b) Upprifjunarþjálfun eða viðeigandi próf

Aðildarríki skulu tryggja að skoðunarmenn fái reglulega upprifjunarþjálfun eða gangist undir viðeigandi próf sem aðildarríki eða viðurkennd námsmiðstöð aðildarríkis veitir eða ákvarðar.

Aðildarríki skulu tryggja að inntak upprifjunarþjálfunar eða viðeigandi prófs geri skoðunarmönnum kleift að viðhalda og rifja upp tilskilda þekkingu og færni sem tengist viðfangsefnunum sem um getur í i.–vii. lið a-liðar hér að framan.

3. Hæfisskírteini

Skírteini eða jafngilt skjal, sem gefið er út til handa skoðunarmanni, sem hefur heimild til að framkvæma prófanir á aksturshæfni, skal innihalda a.m.k. eftirfarandi upplýsingar:

- auðkenni skoðunarmanns (eigin nafn, kenninafn),
- ökutækjaflokkar þar sem skoðunarmaður hefur heimild til að framkvæma prófanir á aksturshæfni,
- heiti útgáfufyrivalds,
- útgáfudag.

## V. VIÐAUKI

## EFTIRLITSAÐILAR

Reglur og verklag um eftirlitsaðila, sem aðildarríkin koma á fót í samræmi við 14. gr., skulu a.m.k. fela í sér eftirfarandi lágmarkskröfur:

## 1. Verkefni og starfsemi eftirlitsaðilanna

Eftirlitsaðilarnir skulu a.m.k. inna af hendi eftirfarandi verkefni:

## a) hafa eftirlit með prófunarstöðvum:

- athuga hvort athafnasvæði og prófunarbúnaður uppfylli lágmarkskröfur,
- sannreyna hvort viðurkenndur aðili uppfylli lögboðnar kröfur,

## b) hafa eftirlit með þjálfun og prófum skoðunarmanna:

- sannreyna grunnþjálfun skoðunarmanna,
- sannreyna reglubundna upprifjunarþjálfun skoðunarmanna,
- veita prófdómurum eftirlitsaðila reglubundna upprifjunarþjálfun,
- framkvæma eða hafa umsjón með prófum,

## c) gera úttekt:

- gera úttekt á prófunarstöðvum áður en þær eru viðurkenndar,
- gera reglubundnar endurúttektir á prófunarstöðvum,
- gera sérstaka úttekt ef um er að ræða frávik frá kröfum,
- gera úttekt á þjálfunar-/prófmiðstöðvum,

## d) vakta, t.d. með eftirfarandi ráðstöfunum:

- endurprófa tölfraðileg gildi hluta prófaðra ökutækja,
- fara í „hulduheimsókn“ (e. *mystery shopper*) (valkvætt að nota bilað ökutæki),
- greina niðurstöður prófana á aksturshæfni (tölfraðiaðferðir),
- leggja fram kæru vegna prófana,
- rannsaka kvartanir,

## e) fullgilda niðurstöðu mælinga vegna prófana á aksturshæfni,

## f) leggja fram tillögu að afturköllun eða tímabundinni niðurfellingu viðurkenningar prófunarstöðva og/eða skoðunarmanna:

- þegar stöð eða viðkomandi skoðunarmaður uppfyllir ekki þýðingarmikla kröfu um viðurkenningu,
- þegar meiriháttar frávik frá kröfum koma í ljós,
- þegar niðurstöður úttekta eru hvað eftir annað neikvæðar,
- þegar óflekkað mannorð stöðvarinnar eða viðkomandi skoðunarmanns skaðast.

## 2. Kröfur sem varða eftirlitsaðilann

Kröfur, sem gilda um starfsfólk eftirlitsaðilans, skulu taka til eftirfarandi sviða:

- tæknilegrar færni,
- óhlutdrægni,
- staðla sem varða gæði og þjálfun.

## 3. Reglur og verklag

Hvert aðildarríki eða lögbært yfirvald þess skal mæla fyrir um viðeigandi reglur og verklag sem skal a.m.k. fela í sér eftirfarandi þætti:

## a) kröfur um viðurkenningu prófunarstöðva og eftirlit með þeim:

- umsókn um leyfi til að starfa sem prófunarstöð,
- ábyrgðarsvið prófunarstöðva,
- heimsókn eða heimsóknir áður en leyfi er veitt til að sannprófa hvort allar kröfur séu uppfylltar,
- leyfi prófunarstöðva,
- reglubundnar endurprófanir/-úttektir á prófunarstöðvum,
- reglubundið eftirlit með prófunarstöðvum til að athuga hvor þær fari áfram að viðeigandi reglum og verklagi,
- gagnreyndar athuganir eða úttektir á prófunarstöðvum án fyrirvara,
- greining prófunargagna til að athuga hvort sannanir séu fyrir hendi að farið sé að viðeigandi reglum og verklagi,
- afturköllun eða tímabundin niðurfelling leyfis prófunarstöðva,

## b) skoðunarmenn prófunarstöðva:

- kröfur til að geta orðið vottaður skoðunarmaður,
- grunnþjálfun, upprifjunarþjálfun og próf,
- afturköllun eða tímabundin niðurfelling á vottun skoðunarmanna,

## c) búnaður og athafnasvæði:

- kröfur um prófunarbúnað,
- kröfur um athafnasvæði þar sem prófun fer fram,
- kröfur um skilti,
- kröfur um viðhald og kvörðun prófunarbúnaðar,
- kröfur um tölvukerfi,

## d) eftirlitsaðilar:

- valdsvið eftirlitsaðila,
  - kröfur sem gilda um starfsfólk eftirlitsaðila,
  - kærur og kvartanir.
-