

RÅDSDIREKTIV 96/96/EF

av 20. desember 1996

om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om teknisk kontroll av motorvogner og deres tilhengere(*)**RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR -**

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fællesskap, særlig artikkel 75,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen⁽¹⁾,

under henvisning til uttalelse fra Den økonomiske og sosiale komité⁽²⁾,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 189 C⁽³⁾ og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Rådsdirektiv 77/143/EØF av 29. desember 1976 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om teknisk kontroll av motorvogner og deres tilhengere⁽⁴⁾ er blitt betydelig endret en rekke ganger. I forbindelse med nye endringer bør direktivet derfor av klarhetshensyn konsolideres til én enkelt tekst.
- 2) Innen rammen av den felles transportpolitikk bør veitrafikken i Fællesskapet foregå under de best mulige forhold, med hensyn til både sikkerhet og vilkår for konkurranse mellom transportørene i de ulike medlemsstatene.
- 3) Veksten i veitrafikken og de økte farer og skadevirkninger den medfører, stiller alle medlemsstatene overfor de samme alvorlige sikkerhetsproblemer.
- 4) Gjeldende kontrollstandarder og -metoder varierer fra en medlemsstat til en annen, og dette gjør at kontrollerte kjøretøyer som er i bruk i medlemsstatene, ikke er like sikre og miljøvennlige. Denne situasjonen kan dessuten forstyrre konkurransevilkårene for transportører i de ulike medlemsstatene.

(*) Denne EF-rettsakten, kunngjort i EFT nr. L 46 av 17.2.1997, s.1, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 33/97 av 29. mai 1997 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se denne utgave av EØS-tillegget til De Europeiske Fællesskaps Tidende.

⁽¹⁾ EFT nr. C 193 av 4.7.1996, s. 5 og 31.

⁽²⁾ EFT nr. C 39 av 12.2.1996, s. 24.

⁽³⁾ Europaparlamentsuttalelse av 29. februar 1996 (EFT nr. C 78 av 18.3.1996, s. 27), Rådets felles holdning av 18. juni 1996 (EFT nr. C 248 av 26.8.1996, s. 49) og europaparlamentsbeslutning av 24. oktober 1996 (EFT nr. C 347 av 18.11.1996).

⁽⁴⁾ EFT nr. L 47 av 18.2.1977, s. 47. Direktivet sist endret ved kommisjonsdirektiv 94/23/EF (EFT nr. L 147 av 14.6.1994, s. 6).

- 5) Så langt det er mulig, er det derfor nødvendig å harmonisere bestemmelsene om tidsintervallet mellom kontrollene og om de obligatoriske kontrollpunktene.
- 6) Kontrollen som utføres i løpet av et kjøretøys levetid, bør være forholdsvis enkel, rask og billig.
- 7) Minimumsstandarder og -metoder i Fællesskapet for teknisk kontroll av punktene angitt i vedlegg II bør derfor fastsettes ved særdirrektiver.
- 8) Som overgangstiltak vil de nasjonale standardene fortsatt komme til anvendelse for de punkter som ikke omfattes av særdirrektiver.
- 9) Det er nødvendig at standardene og metodene fastsatt i særdirrektivene raskt kan tilpasses den tekniske utvikling, og at det innføres en framgangsmåte med et nært samarbeid mellom medlemsstatene og Kommisjonen i en komité for tilpasning av tekniske kontroller til den tekniske utvikling, for å lette gjennomføringen av de tiltak som er nødvendige i denne forbindelse.
- 10) For bremseanlegg ville det være for tidlig å fastsette standarder for bremsevirkning, lufttrykksregulering, den tid det tar å fylle kompressoren o.l., på grunn av forskjellene i prøvemetoder og prøvemeter i Fællesskapet.
- 11) Det er planlagt ytterligere endringer av dette direktiv med henblikk på å harmonisere og forbedre kontrollmetodene.
- 12) Inntil prøvemeter og -praksis er harmonisert, kan medlemsstatene anvende den prøvemeter de anser som egnet til å kontrollere om det aktuelle kjøretøy oppfyller kravene til brems.
- 13) Hver medlemsstat må på sitt eget ansvarsområde sikre at tekniske kontroller av kjøretøyer utføres metodisk og holder et høyt nivå.
- 14) Kommisjonen bør overvåke den praktiske gjennomføringen av dette direktiv og jevnlig framlegge rapport for Europaparlamentet og Rådet om de resultater som er oppnådd.

- 15) Alle som berøres av den tekniske kontroll av kjøretøyene, erkjenner at kontrollmetoden og særlig kjøretøyets belastningstilstand ved kontroll kan innvirke på kontrollørens vurdering av bremseanleggets pålitelighet.
- 16) Fastsettelse av referanseverdier for bremsekraft ved kjøretøyets ulike belastningstilstander gir anledning til å bedre denne vurderingen, og dette direktiv tillater denne type kontroll som et alternativ til kontroll mot standarder for minstevirkning for hver kjøretøygruppe.
- 17) Med hensyn til bremseanlegg omfatter dette direktiv hovedsakelig kjøretøyer som er typegodkjent i samsvar med direktiv 71/320/EØF⁽¹⁾, selv om det erkjennes at visse typer kjøretøyer er gitt typegodkjenning i samsvar med nasjonale standarder som kan avvike fra kravene i dette direktiv.
- 18) Medlemsstatene kan utvide bremsekontrollen til kjøretøygrupper eller kontrollpunkter som ikke omfattes av dette direktiv.
- 19) Medlemsstatene kan innføre strengere eller hyppigere kontroller for bremseanlegg.
- 20) Det er et mål for dette direktiv å holde avgassutslipp på et lavt nivå i hele den perioden kjøretøyet er i bruk, ved hjelp av regelmessig kontroll av eksosutslippet og ved å sikre at sterkt forurensende kjøretøyer tas ut av bruk inntil de er satt i forskriftsmessig stand.
- 21) Feilinnstilling og utilstrekkelig vedlikehold av motoren skader ikke bare motoren, men også miljøet på grunn av økt drivstofforbruk og forurensning. Det er viktig å utvikle miljøvennlig transport.
- 22) For motorer med kompresjonstenning (dieselmotorer) skal målinger av røyktettheten anses som en tilstrekkelig nøyaktig indikator på kjøretøyets vedlikeholdstilstand i forbindelse med utslipp.
- 23) For motorer med elektrisk tenning (bensinmotorer) skal målinger av karbonmonoksidutslippet fra eksosrøret ved tomgangsturtall anses som en tilstrekkelig nøyaktig indikator på kjøretøyets vedlikeholdstilstand i forbindelse med utslipp.
- 24) Den prosentvise andel av kjøretøyer som nektes godkjenning i forbindelse med utslippskontrollen, vil bli høy for kjøretøyer som ikke er blitt regelmessig vedlikeholdt.
- 25) For de motorvogner med bensinmotor der typegodkjenningsskravene fastsetter at de skal være utstyrt med et avansert utslippskontrollsystem som f.eks. treveis-
- katalysator med lambda-sonde, bør standardene for den regelmessige kontroll av kjøretøyets utslipp være strengere enn for vanlige kjøretøyer.
- 26) Medlemsstatene kan eventuelt utelukke visse kjøretøyer som anses å ha historisk betydning fra dette direktivs virkeområde. De kan også fastsette egne kontrollstandarder for slike kjøretøyer. Denne muligheten må ikke føre til at det anvendes strengere standarder enn dem de berørte kjøretøyene opprinnelig var ment å skulle oppfylle.
- 27) Dette direktiv skal gradvis tilpasses for å ta hensyn til framskritt på området kjøretøykonstruksjon som vil kunne forenkle kontrollen av kjøretøyer i bruk, samt framskritt på området prøvemethoder som bedre avspeiler de virkelige forhold som et kjøretøy brukes under.
- 28) Direktiv 92/6EØF⁽²⁾ krever installering og bruk av hastighetsbegrensere på visse grupper motorvogner.
- 29) I påvente av at den teknologiske utvikling for hastighetsbegrensere skal gjøre det enklere å kontrollere dem, kan visse deler av slike innretninger likevel underkastes en rekke undersøkelser ved teknisk kontroll der dette er mulig.
- 30) Det er foreløpig overlatt til medlemsstatene å avgjøre hvilke midler de anser som best egnet til å kontrollere at hastighetsbegrensere virker etter sin hensikt. Målet er at kontrollstandarder og -metoder etter hvert skal harmoniseres.
- 31) Kommisjonen bør vurdere om kontrollene av hastighetsbegrensere i bruk virker etter sin hensikt, og framlegge en rapport for Rådet om dette. Konklusjonene i rapporten vil danne grunnlaget for alle senere forslag til endringer i de gjeldende bestemmelser for hastighetsbegrensere.
- 32) Det stilles de samme tekniske krav til drosjer og ambulanser som til personbiler. Kontrollpunktene kan derfor være de samme, selv om kontrollhyppigheten er en annen.
- 33) Med henblikk på den virkning dette direktiv ventes å få på den berørte sektor, og i lys av nærhetsprinsippet er fellesskapstiltakene fastsatt i dette direktiv nødvendige for å oppnå harmonisering av reglene for teknisk kontroll av kjøretøyer, for å forhindre konkurransevridning mellom godstransportører på vei og for å sikre at kjøretøyene er riktig kontrollert og vedlikeholdt. Disse målene kan ikke nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene hver for seg.
- 34) Dette direktiv berører ikke medlemsstatenes forpliktelser med hensyn til fristene for innarbeiding i nasjonal lovgivning og anvendelse av de opphevede direktivene -

(¹) Rådsdirektiv 71/320/EØF av 26. juli 1971 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om bremseanlegg for visse grupper av motorvogner og deres tilhengere (EFT nr. L 202 av 6.9.1971, s. 37). Direktivet sist endret ved direktiv 91/422/EØF (EFT nr. L 233 av 22.8.1991, s. 21).

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

VEDTATT DETTE DIREKTIV:**KAPITTELI****Alminnelige bestemmelser****Artikkel 1**

1. I hver medlemsstat skal alle motorvogner registrert i medlemsstaten samt motorvognenes tilhengere og semitrailere underkastes en periodisk teknisk kontroll i samsvar med dette direktiv, særlig vedlegg I og II.

2. De kjøretøygrupper som skal kontrolleres, tidsintervallet mellom kontrollene og de obligatoriske kontrollpunktene er angitt i vedlegg I og II.

Artikkel 2

Teknisk kontroll i henhold til dette direktiv skal utføres av staten, av offentlige organer utpekt av staten til dette formål eller av organer eller virksomheter som utpekes av og står under direkte tilsyn av staten, herunder behørig godkjente private organer. Dersom virksomheter med ansvar for teknisk kontroll også utfører reparasjoner på motorvogner, skal medlemsstatene i særlig grad sikre at den tekniske kontrollen er objektiv og holder høy kvalitet.

Artikkel 3

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

Disse tiltakene skal meddeles de øvrige medlemsstatene og Kommisjonen.

2. Hver medlemsstat skal anerkjenne, på lik linje med de bevis den selv utsteder, et bevis utstedt i en annen medlemsstat der det fastslås at en motorvogn og dens tilhenger eller semitrailer som er registrert i sistnevnte medlemsstat, er godkjent ved en teknisk kontroll som minst oppfyller bestemmelsene i dette direktiv.

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

KAPITTEL II**Unntaksbestemmelser****Artikkel 4**

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

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

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

Artikkel 5

Uten hensyn til bestemmelsene i vedlegg I og II kan medlemsstatene

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

Artikkel 6

1. Som unntak fra bestemmelsene i vedlegg I og II kan medlemsstatene inntil 1. januar 1993

- utsette tidspunktet for den første obligatoriske tekniske kontrollen,
- utvide tidsintervallet mellom to påfølgende obligatoriske tekniske kontroller,
- redusere antall kontrollpunkter,
- endre de kjøretøygrupper som underkastes obligatorisk teknisk kontroll,

forutsatt at samtlige lette nyttekjøretøyer nevnt i vedlegg I nr. 5 underkastes obligatorisk teknisk kontroll i samsvar med bestemmelsene i dette direktiv innen nevnte dato.

I de medlemsstater der det 28. juli 1988 for denne kjøretøygruppen ikke fantes en ordning for periodisk teknisk kontroll sammenlignbar med den fastsatt i dette direktiv, får imidlertid nr. 1 anvendelse inntil 1. januar 1995.

2. Nr. 1 får anvendelse for personbilene nevnt i vedlegg I nr. 6 inntil 1. januar 1994.

I de medlemsstater der det 31. desember 1991 for denne kjøretøygruppen ikke fantes en ordning for periodisk teknisk kontroll sammenlignbar med den fastsatt i dette direktiv, får imidlertid nr. 1 anvendelse inntil 1. januar 1998.

KAPITTEL III

Sluttbestemmelser

Artikkel 7

1. Etter forslag fra Kommisjonen skal Rådet med kvalifisert flertall vedta de særdiriktiver som er nødvendige for fastsettelsen av minimumsstandarder og -metoder for kontrollen av punktene oppført i vedlegg II.
2. De endringer som er nødvendige for å tilpasse standarder og metoder fastsatt i særdiriktivene til den tekniske utvikling, skal vedtas etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 8.

Artikkel 8

1. Kommisjonen skal bistås av en komité for tilpasning til den tekniske utvikling av direktivet om teknisk kontroll av motorvogner og deres tilhengere, heretter kalt «komiteen», sammensatt av representanter for medlemsstatene og ledet av Kommisjonens representant.
2. Komiteen fastsetter sin forretningsorden.
3. Kommisjonens representant skal framlegge for komiteen et utkast til tiltak som skal treffes. Komiteen skal uttale seg om utkastet innen en frist som lederen kan fastsette etter hvor mye saken haster. Uttalelsen skal avgis med det flertall som er fastsatt i traktatens artikkel 148 nr. 2 for beslutninger som Rådet skal treffe etter forslag fra Kommisjonen. Ved avstemning i komiteen skal stemmer avgitt av medlemsstatenes representanter ha vekt som fastsatt i nevnte artikkel. Lederen skal ikke avgi stemme.
4. a) Kommisjonen skal vedta de planlagte tiltakene dersom de er i samsvar med komiteens uttalelse.

- b) Dersom de planlagte tiltakene ikke er i samsvar med komiteens uttalelse eller ingen uttalelse er avgitt, skal Kommisjonen omgående framlegge for Rådet et forslag til tiltak som skal treffes. Rådet skal treffe sin beslutning med kvalifisert flertall.

Dersom Rådet ikke har truffet sin beslutning innen tre måneder etter at forslaget ble framlagt, skal Kommisjonen vedta de foreslåtte tiltakene.

Artikkel 9

1. Kommisjonen skal senest 31. desember 1998 framlegge for Rådet en rapport om gjennomføringen av teknisk kontroll av personbiler, ledsaget av forslag som anses som nødvendige, særlig med hensyn til kontrollenes hyppighet og innhold.
2. Senest tre år etter innføringen av den periodiske tekniske kontroll av hastighetsbegrensere skal Kommisjonen på grunnlag av den oppnådde erfaring undersøke om de fastsatte kontrollene er tilstrekkelige til å avdekke mangler ved eller ulovlige inngrep i hastighetsbegrensere, og om de gjeldende regler bør endres.

Artikkel 10

Direktivene oppført i vedlegg III del A oppheves fra datoen nevnt i artikkel 11 uten at dette berører medlemsstatenes forpliktelse med hensyn til fristene for innarbeiding i nasjonal lovgivning og anvendelse fastsatt i vedlegg III del B.

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

Artikkel 11

1. Medlemsstatene skal sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv, innen 9. mars 1998. De skal umiddelbart underrette Kommisjonen om dette.
- Disse bestemmelsene skal, når de vedtas av medlemsstatene, inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.
2. Medlemsstatene skal oversende Kommisjonen teksten til de internrettslige bestemmelser som de vedtar på det området dette direktiv omhandler.
 3. Medlemsstatene skal treffe de tiltak som er nødvendige for å innføre kontrollordningen fastsatt i dette direktiv.

Tiltakene må være virksomme, forholdsmessige og avskrekkende.

Artikkel 12

Dette direktiv trer i kraft den 20. dag etter at det er kunngjort i *De Europeiske Fællesskaps Tidende*.

Artikkel 13

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Brussel, 20. desember 1996.

For Rådet

S. BARRET

Formann

VEDLEGG I**KJØRETØYGRUPPER UNDERLAGT TEKNISK KONTROLL OG KONTROLLENES
HYPPIGHET**

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

VEDLEGG II

OBLIGATORISKE KONTROLLPUNKTER

Kontrollen skal omfatte minst punktene nevnt nedenfor, i den grad disse i vedkommende medlemsstat gjelder obligatorisk utstyr på de kjøretøyer som kontrolleres.

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

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

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

1. Bremsanlegg

Kontrollen med kjøretøyets bremsanlegg skal gjelde følgende punkter. De verdier som oppnås ved kontroll av bremsanlegg, skal, i den grad det er praktisk gjennomførlig, svare til de tekniske standarder fastsatt i direktiv 71/320/EØF⁽¹⁾.

<i>Kontrollpunkter</i>	<i>Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes</i>
1.1. Mekanisk tilstand og virkemåte	
1.1.1. Fotbremsens pedallagring	<ul style="list-style-type: none"> — for stram — slitt pedallagring — for stor slitasje/slakk
1.1.2. Brems pedalens tilstand og vandring	<ul style="list-style-type: none"> — for stor vandring, utilstrekkelig vandringsreserve — betjeningsinnretningen returnerer ikke korrekt — gummibelegget på pedalen mangler, sitter løst eller er slitt
1.1.3. Vakuumpumpe eller kompressor og beholdere	<ul style="list-style-type: none"> — det tar for lang tid å oppnå arbeidstrykk — utilstrekkelig trykk til å aktivere bremsen minst to ganger etter at varselsignalet er utløst eller manometeret varsler fare — luftlekkasje som fører til et merkbart trykkfall eller hørbar luftutstrømning
1.1.4. Varselsignal for utilstrekkelig trykk, manometer	<ul style="list-style-type: none"> — defekt varselsignal eller manometer
1.1.5. Håndbetjent bremseventil	<ul style="list-style-type: none"> — sprukket, skadet, meget slitt — bremseventil defekt — mulighet for funksjonssvikt i spindel eller ventil — lekkasje i anlegget, løse tilslutninger — funksjonssvikt
1.1.6. Parkeringsbrems, betjeningsarm, låseinnetning	<ul style="list-style-type: none"> — utilstrekkelig låsing — for stor slitasje på betjeningsarmens lagring eller på sperremekanismen — for stor vandring (feil ved justeringen)

⁽¹⁾ Rådskonferansen 71/320/EØF av 26. juli 1971 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om bremsanlegg for visse grupper av motorvogner og deres tilhengere (EFT nr. L 202 av 6.9.1971, s. 37). Direktivet sist endret ved kommisjonsdirektiv 91/422/EØF (EFT nr. L 233 av 22.8.1991, s. 21).

<i>Kontrollpunkter</i>	<i>Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes</i>
1.1.7. Ventiler (bremseventiler, avlastningsventiler, regulatorer o.l.)	<ul style="list-style-type: none"> — skadet, for stor luftlekkasje — for stort oljeforbruk i kompressoren — ikke tilstrekkelig festet — lekkasje av bremsevæske/hydraulolje
1.1.8. Koplinger på tilhengerbrems	<ul style="list-style-type: none"> — defekte avstengningsventiler eller defekt selvlukkende ventil — ikke tilstrekkelig festet eller feil montert — ikke tilstrekkelig tett
1.1.9. Akkumulator, trykkluftbeholder	<ul style="list-style-type: none"> — skadet, tæret, ikke tett — dreneringsventil virker ikke — ikke tilstrekkelig eller uriktig festet
1.1.10. Bremskraftforsterker, hovedsynder (hydrauliske anlegg)	<ul style="list-style-type: none"> — defekt bremskraftforsterker, ingen virkning — hovedsynder defekt eller utett — hovedsynder ikke tilstrekkelig festet — for lite bremsevæske — lokk på bremsevæskebeholder mangler — varsellyse for bremsevæsken lyser eller er defekt — innretningen som varsler for lavt bremsevæskennivå fungerer ikke tilfredsstillende
1.1.11. Bremsrør	<ul style="list-style-type: none"> — fare for svikt eller brudd — lekkasjer i rør eller tilslutninger — skadet eller sterkt tæret — feil plassert
1.1.12. Bremseslanger	<ul style="list-style-type: none"> — fare for svikt eller brudd — skadet, slitt, for korte eller vridd — lekkasjer i slanger eller tilslutninger — utvider seg for mye under trykk — porøs
1.1.13. Bremsebelegg	<ul style="list-style-type: none"> — nedslitt — tilsmusset av olje og fett
1.1.14. Bremsetromler, bremseskiver	<ul style="list-style-type: none"> — sterkt slitt, med synlige riper, sprekker, rifter eller andre skavanker som svekker sikkerheten — tilsmusset av olje, fett o.l. — bremsekjold ikke tilstrekkelig festet
1.1.15. Bremskabler, stenger, armer, forbindelsesledd	<ul style="list-style-type: none"> — kabler skadet, deformert — sterkt slitt eller tæret — svakheter ved forbindelsesledd mellom kabler eller stag — kabelføringer defekte — bremseanleggets frie bevegelse begrenset — unormal bevegelse av armer, stenger, forbindelsesledd som følge av dårlig justering eller sterk slitasje
1.1.16. Bremsesyndre (herunder fjærbremser og hydrauliske sylindre)	<ul style="list-style-type: none"> — sprukket eller skadet — lekkasjer — feilmontering — sterkt tæret — for stor vandring for stempel/membran/støtstang — støvbeskyttelseskappe mangler eller er sterkt skadet

<i>Kontrollpunkter</i>	<i>Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes</i>
1.1.17. Automatisk lastavhengig bremskraftregulator	<ul style="list-style-type: none"> — defekt forbindelse — feil justering — sitter fast, virker ikke — mangler
1.1.18. Automatiske justeringsinnretninger	<ul style="list-style-type: none"> — sitter fast eller unormal bevegelse som følge av sterk slitasje eller feil justering — Defekt
1.1.19. Mellomakselbrems (for kjøretøyer utstyrt med slik innretning)	<ul style="list-style-type: none"> — feil montert eller feil ved forbindelsene — defekt
1.2. DriftsbremSENS virkning	
1.2.1. Virkning ved gradvis økning til maksimum	<ul style="list-style-type: none"> — ingen eller utilstrekkelig bremsvirkning på ett eller flere hjul — bremsvirkningen på det hjul på akselen som bremses minst, er under 70 % av største bremsvirkning på et annet hjul på akselen. Ved prøve på vei vil kjøretøyet avvike sterkt fra sin kurs under oppbremsing — bremsvirkningen ikke gradvis (hugger) — reaksjonstiden for lang på et av hjulene — store svingninger i bremsvirkningen (tromler eller skiver i ferd med å bli ovale)
1.2.2. Bremsvirkning	<ul style="list-style-type: none"> — Tall for bremskraft i forhold til største tillatte masse eller, for semitrailere, summen av tillatte akseltrykk (når denne beregning er mulig), mindre enn: minste bremsvirkning gruppe 1: 50 %⁽¹⁾ gruppe 2: 43 %⁽²⁾ gruppe 3: 40 %⁽³⁾ gruppe 4: 50 % gruppe 5: 45 %⁽⁴⁾ gruppe 6: 50 % — eller tall for bremskraft mindre enn de referanseverdier som eventuelt er fastsatt av kjøretøyprodusenten for den aktuelle aksel⁽⁵⁾
1.3. NødbremSENS virkning (dersom det benyttes separat anlegg)	
1.3.1. Virkning	<ul style="list-style-type: none"> — bremsen virker ikke på den ene siden — bremsvirkningen på det hjul på akselen som bremses minst, er under 70 % av største bremsvirkning på et annet hjul på akselen — bremsvirkningen ikke gradvis (hugger) — tilhengerens automatiske bremseanlegg virker ikke
1.3.2. Bremsvirkning	<ul style="list-style-type: none"> — for alle kjøretøygrupper, et tall for bremskraft mindre enn 50 %⁽⁶⁾ av driftsbremSENS bremsvirkning nevnt i nr. 1.2.2, i forhold til største tillatte masse eller, for semitrailere, summen av tillatte akseltrykk
1.4. ParkeringsbremSENS virkning	
1.4.1. Virkning	<ul style="list-style-type: none"> — bremsen virker ikke på den ene siden
1.4.2. Bremsvirkning	<ul style="list-style-type: none"> — for alle kjøretøygrupper, et tall for bremskraft mindre enn 16 % i forhold til største tillatte masse eller, for motorvogner, mindre enn 12 % i forhold til største tillatte masse for hele kjøretøyet, dersom denne er høyere

<i>Kontrollpunkter</i>	<i>Årsaker til at kjøretøyet ikke kan godkjennes</i>
1.5. Mellomakselsbremsens eller motorbremsens virkning	— bremsevirkningen ikke gradvis (mellomakselsbrems) — defekt
1.6. Blokkeringsfrie bremses	— funksjonssvikt i varslingsinnretningen — defekt

(¹) 48 % for kjøretøyer i gruppe 1 uten ABS-system eller typegodkjent før 1. oktober 1991 (dato for forbud mot at kjøretøyer tas i bruk for første gang uten EF-typegodkjenning av deler) [direktiv 71/320/EØF, endret ved direktiv 88/194/EØF (EFT nr. L 92 av 9.4.1988, s. 47)].

(²) 45 % for kjøretøyer registrert etter 1988 eller, dersom de er registrert senere, fra iverksettelsesdatoen for direktiv 71/320/EØF om typegodkjenning, endret ved direktiv 85/647/EØF (EFT nr. L 380 av 31.12.1985, s. 1.), i medlemsstatenes nasjonale lovgivning.

(³) 43 % for tilhengere og semitrailere registrert etter 1988 eller dersom de er registrert senere, fra iverksettelsesdatoen for direktiv 71/320/EØF om typegodkjenning, endret ved direktiv 85/647/EØF, i medlemsstatenes nasjonale lovgivning.

(⁴) 50 % for kjøretøyer i gruppe 5 registrert etter 1988 eller dersom de er registrert senere, fra iverksettelsesdatoen for direktiv 71/320/EØF om typegodkjenning, endret ved direktiv 85/647/EØF, i medlemsstatenes nasjonale lovgivning.

(⁵) Referanseverdi for akselen er den bremsevirkning (målt i newton) som er nødvendig for å nå dette tall for bremsekraft, tatt i betraktning kjøretøyets vekt på kontrolltidspunktet.

(⁶) For kjøretøyer i gruppe 2 og 5 fastsettes minste virkning på nødbremsen til 2,2 m/s² (ettersom virkningen av nødbremsen ikke omfattes av direktiv 71/320/EØF, endret ved kommisjonsdirektiv 85/647/EØF).

KJØRETØYER I GRUPPE 1, 2, 3	KJØRETØYER I GRUPPE 4, 5 OG 6
2. Styring og ratt	2. Styring
2.1. Mekanisk tilstand	2.1. Mekanisk tilstand
2.2. Ratt	2.2. Dødgang
2.3. Dødgang	2.3. Feste av styresystemet
2.4. Hjullager	
3. Sikt	3. Sikt
3.1. Synsfelt	3.1. Synsfelt
3.2. Vinduenes tilstand	3.2. Vinduenes tilstand
3.3. Speil	3.3. Speil
3.4. Vindusvisker	3.4. Vindusvisker
3.5. Vindusspyler	3.5. Vindusspyler
4. Lykter, refleksinnretninger og elektrisk utstyr	4. Belysningsutstyr
4.1. Lykter til fjern- og nærlys	4.1. Lykter til fjern- og nærlys
4.1.1. Tilstand og virkemåte	4.1.1. Tilstand og virkemåte
4.1.2. Innstilling	4.1.2. Innstilling
4.1.3. Brytere	4.1.3. Brytere
4.1.4. Visuell virkningsgrad	
4.2. Lykter til parkerings- og markeringslys	4.2. Tilstand og virkemåte, lyktglassenes tilstand og farge og visuell virkningsgrad i forbindelse med:
4.2.1. Tilstand og virkemåte	4.2.1. Lykter til parkeringslys
4.2.2. Farge og visuell virkningsgrad	4.2.2. Lykter til stopplys
	4.2.3. Lykter til retningslys
	4.2.4. Lykter til ryggelys
	4.2.5. Lykter til tåkelys
	4.2.6. Lykter til lys for kjennemerke
	4.2.7. Refleksinnretninger
	4.2.8. Kontrollamper

KJØRETØYER I GRUPPE 1, 2, 3	KJØRETØYER I GRUPPE 4, 5 OG 6
4.3. Lykter til stopplys 4.3.1. Tilstand og virkemåte 4.3.2. Farge og visuell virkningsgrad	
4.4. Lykter til retningslys 4.4.1. Tilstand og virkemåte 4.4.2. Farge og visuell virkningsgrad 4.4.3. Brytere 4.4.4. Blinkfrekvens	
4.5. Lykter til tåkelys foran og bak 4.5.1. Plassering 4.5.2. Tilstand og virkemåte 4.5.3. Farge og visuell virkningsgrad	
4.6. Lykter til ryggelys 4.6.1. Tilstand og virkemåte 4.6.2. Farge og visuell virkningsgrad	
4.7. Lykt til lys for kjennemerke bak	
4.8. Refleksinnretninger - tilstand og farge	
4.9. Kontrollamper	
4.10. Elektriske forbindelser mellom trekkvogn og tilhenger eller semitrailer	
4.11. Elektrisk ledningsnett	
5. Aksler, hjul, dekk, fjæring	5. Aksler, hjul, dekk, fjæring
5.1. Aksler	5.1. Aksler
5.2. Hjul og dekk	5.2. Hjul og dekk
5.3. Fjæring	5.3. Fjæring
6. Understell og understellsutstyr	6. Understell og understellsutstyr
6.1. Understell eller ramme og utstyr 6.1.1. Alminnelig tilstand 6.1.2. Eksosrør og lyddemper 6.1.3. Drivstofftank og -ledninger 6.1.4. Geometriske kjennetegn for og plassering av underkjøringshinder bak, lastebiler 6.1.5. Reservehjulsholder 6.1.6. Koplingsinnretning på trekkvogner, tilhengere og semitrailere	6.1. Understell eller ramme og utstyr 6.1.1. Alminnelig tilstand 6.1.2. Eksosrør og lyddemper 6.1.3. Drivstofftank og -ledninger 6.1.4. Reservehjulsholder 6.1.5. Sikring av koplingsinnretning (om dette finnes)
6.2. Førerhus og karosseri 6.2.1. Alminnelig tilstand 6.2.2. Feste 6.2.3. Dører og låser 6.2.4. Gulv 6.2.5. Førersete 6.2.6. Stigbrett	6.2. Karosseri 6.2.1. Struktur 6.2.2. Dører og låser

KJØRETØYER I GRUPPE 1, 2, 3	KJØRETØYER I GRUPPE 4, 5 OG 6
7. Annet utstyr	7. Annet utstyr
7.1. Bilbelter	7.1. Feste av fører sete
7.2. Brannsløkkingsapparat	7.2. Feste av batteri
7.3. Låser og tyverisikringsinnretning	7.3. Lydsignalinnretning
7.4. Varseltrekant	7.4. Varseltrekant
7.5. Førstehjelpsskrin	7.5. Bilbelter
7.5.1. Monteringssikkerhet	
7.5.2. Beltenes tilstand	
7.5.3. Virkemåte	
7.6. Stoppekloss(er) til hjul	
7.7. Lydsignalinnretning	
7.8. Hastighetsmåler	
7.9. Fartsskriver (tilstedeværelse og forsegling) — kontroll av at fartsskriverens installasjonsplate er gyldig, dersom den er påkrevet i henhold til forordning (EØF) nr. 3821/85 ⁽¹⁾ — i tvilstilfeller, kontroll av at dekkenes rulleomkrets eller dimensjon samsvarer med opplysningene på installasjonsplaten — dersom praktisk mulig, kontroll av at fartsskriverens forsegling er uskadet og annen eventuell beskyttelse mot ulovlige inngrep er intakt	
7.10. Hastighetsbegrenser — kontroll av at hastighetsbegrenser er installert i samsvar med direktiv 92/6/EØF ⁽²⁾ — kontroll av at hastighetsbegrenserens installasjonsplate er gyldig — dersom praktisk mulig, kontroll av at hastighetsbegrenserens forsegling er uskadet og annen eventuell beskyttelse mot ulovlige inngrep er intakt	
8. Ulemper	8. Ulemper
8.1. Støy	8.1. Støy

(¹) Rådforordning (EØF) nr. 3821/85 av 20. desember 1985 om bruk av fartsskriver innen veitranport (EFT nr. L 370 av 31.12.1985, s. 8). Forordningen sist endret ved kommisjonsforordning (EF) nr. 2479/95 (EFT nr. L 256 av 26.10.1995, s. 8).

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

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

8.2. Eksosutslipp

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

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

- 1) Visuell kontroll av eksosanlegget for å fastslå at det ikke forekommer lekkasjer.
- 2) Eventuelt visuell kontroll av utslippskontrollsystemet for å undersøke om det nødvendige utstyr er blitt montert i kjøretøyet.

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

Det største tillatte CO-innhold i eksosutslippet skal være i samsvar med det som bilprodusenten har angitt. Dersom denne informasjon ikke er tilgjengelig, eller når vedkommende myndigheter i medlemsstatene beslutter ikke å bruke den som referanseverdi, skal CO-innholdet ikke overstige følgende:

- for kjøretøyer som er registrert eller tas i bruk første gang mellom den dato da medlemsstatene fastsatte at kjøretøyene skulle være i samsvar med direktiv 70/220/EØF⁽¹⁾, og 1. oktober 1986: CO - 4,5 volumprosent,
- for kjøretøyer som er registrert eller tas i bruk første gang etter 1. oktober 1986: CO - 3,5 volumprosent.

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

- 1) Visuell kontroll av eksosanlegget for å fastslå at det ikke forekommer lekkasjer, og at alle deler er fullstendige.
- 2) Visuell kontroll av utslippskontrollsystemet for å undersøke om det nødvendige utstyr er blitt montert i kjøretøyet.
- 3) Bestemmelse av effektiviteten til kjøretøyets utslippskontrollsystem ved måling av lambda-verdien og CO-innholdet i eksosen i samsvar med avsnitt 4 eller med framgangsmåten foreslått og godkjent av produsentene samtidig med typegodkjenningen. Ved hver prøve skal motoren være driftsvarm i samsvar med bilprodusentens anbefalinger.
- 4) Utslipp fra eksosrøret - grenseverdier.

— Målinger mens motoren går på tomgang:

Det største tillatte CO-innhold i eksosen skal være i samsvar med det som bilprodusenten har angitt. Dersom disse opplysningene ikke er tilgjengelige, skal CO-innholdet ikke overstige 0,5 volumprosent.

— Målinger ved forhøyet tomgangsturtall og et motorturtall på ikke under 2 000 omdr./min⁻¹:

CO-innhold: ikke over 0,3 volumprosent

Lambda: $1 \pm 0,03$ eller i samsvar med produsentens angivelser.

8.2.2. Motorvogner som har motorer med kompresjonstening (dieselmotor)

Målinger av utslippets røyktetthet ved fri akselerasjon (ubelastet motor fra tomgangsturtall opp til avreguleringsturtallet). Konsentrasjonsnivået skal ikke overstige nivået som er angitt av produsenten på merket i samsvar med direktiv 72/306/EØF⁽²⁾. Dersom denne informasjon ikke er tilgjengelig, eller når vedkommende myndigheter i medlemsstatene beslutter ikke å bruke den som referanseverdi, skal grenseverdiene for absorpsjonsfaktoren være som følger:

- sugedieselmotor: 2,5 m¹,
- turboladet dieselmotor: 3,0 m¹,

eller tilsvarende verdier dersom det er brukt annet utstyr enn det som brukes ved EØF-typegodkjenningen.

Kjøretøyer som er registrert eller tatt i bruk første gang før 1. januar 1980, er fritatt fra disse krav.

8.2.3. Prøvingsutstyr

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

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

(¹) Rådskretiv 70/220/EØF av 20. mars 1970 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om tiltak mot luftforurensning forårsaket av avgasser fra motorer med elektrisk tenning i motorvagner (EFT nr. L 76 av 9.3.1970, s. 1). Direktivet sist endret ved europaparlaments- og rådskretiv 94/12/EF (EFT nr. L 100 av 19.4.1994, s. 42).

(²) Rådskretiv 72/306/EØF av 2. august 1972 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om tiltak mot utslipp av forurensende stoffer fra dieselmotorer til framdrift av kjøretøyer (EFT nr. L 190 av 20.8.1972, s. 1). Direktivet sist endret ved kommisjonsdirektiv 89/491/EØF (EFT nr. L 238 av 15.8.1989, s. 43).

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

VEDLEGG III

DEL A

Opphevede direktiver

(omhandlet i artikkel 10)

Direktiv 77/143/EØF av 29. desember 1976 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om teknisk kontroll av motorvogner og deres tilhengere, med senere endringer:

- Rådskdirektiv 88/449/EØF
- Rådskdirektiv 91/225/EØF
- Rådskdirektiv 91/328/EØF
- Rådskdirektiv 92/54/EØF
- Rådskdirektiv 92/55/EØF
- Kommisjonsdirektiv 94/23/EF

DEL B

Direktiv	Frister for	
	innarbeiding i nasjonal lovgivning	anvendelse
77/143/EØF (EFT nr. L 47 av 18.2.1977, s. 47)	31. desember 1977	31. desember 1977
88/449/EØF (EFT nr. L 222 av 12.8.1988, s. 10)	28. juli 1990	28. juli 1990
91/225/EØF (EFT nr. L 103 av 23.4.1991, s. 3)	1. januar 1992	1. januar 1992
91/328/EØF (EFT nr. L 178 av 6.7.1991, s. 29)	1. juli 1993	1. juli 1993
92/54/EØF (EFT nr. L 225 av 10.8.1992, s. 63)	22. juni 1993	22. juni 1993
92/55/EØF (EFT nr. L 225 av 10.8.1992, s. 68) for kjøretøyene omhandlet i nr. 8.2.1 bokstav a) i vedlegg II for kjøretøyene omhandlet i nr. 8.2.2 i vedlegg II for kjøretøyene omhandlet i nr. 8.2.1 bokstav b) i vedlegg II	22. juni 1993	1. januar 1994 1. januar 1996 1. januar 1997
94/23/EF (EFT nr. L 147 av 14.6.1994, s. 6)	1. januar 1997	1. januar 1997

VEDLEGG IV
SAMMENLIGNINGSTABELL NR. 1

(Dispositiv del)

Dette direktiv	77/143/EØF	88/449/EØF	91/225/EØF	92/328/EØF	92/54/EØF	92/55/EØF	94/23/EF
Artikkel 1 nr. 1	Artikkel 1						
Artikkel 1 nr. 2	Artikkel 2 nr. 1						
Artikkel 2	Artikkel 4						
Artikkel 3 nr. 1 første ledd	Artikkel 5 nr. 1						
Artikkel 3 nr. 1 annet ledd	Artikkel 5 nr. 2						
Artikkel 3 nr. 2	Artikkel 5 nr. 3						
Artikkel 3 nr.3							Artikkel 2
Artikkel 4 nr. 1	Artikkel 2 nr. 2						
Artikkel 4 nr. 2	Artikkel 2 nr. 3						
Artikkel 4 nr. 3							Artikkel 4
Artikkel 5 (første til sjette strekpunkt)	Artikkel 3						
Artikkel 5 (sjuende strekpunkt)							Artikkel 3
Artikkel 6 nr. 1	Artikkel 7 nr. 1	Artikkel 1 nr. 1					
Artikkel 6 nr. 2				Artikkel 1 nr. 1			

Dette direktiv	77/143/EØF	88/449/EØF	91/225/EØF	92/328/EØF	92/54/EØF	92/55/EØF	94/23/EF
Artikkel 7 nr. 1 og 2			Artikkel 1				
Artikkel 8 nr. 1-4			Artikkel 1				
Artikkel 9 nr. 1				Artikkel 3			
Artikkel 9 nr. 2							
Artikkel 10							
Artikkel 11 nr. 1	Artikkel 6	Artikkel 2 nr. 1	Artikkel 2 nr. 1	Artikkel 2 nr. 1	Artikkel 2nr. 1	Artikkel 2 nr. 1-3	Artikkel 5 nr. 1
Artikkel 11 nr. 2		Artikkel 2 nr. 2	Artikkel 2 nr. 2	Artikkel 2 nr. 2	Artikkel 2 nr. 2		Artikkel 5 nr. 2
Artikkel 11 nr. 3							
Artikkel 12						Artikkel 2 nr. 4	
Artikkel 13							

SAMMENLIGNINGSTABELL NR. 2

(Kjøretøygrupper som skal underkastes teknisk kontroll)

Dette direktiv	77/143/EØF	88/449/EØF	91/225/EØF	92/328/EØF	92/54/EØF	92/55/EØF	94/23/EF
Vedlegg I	Vedlegg I						
Gruppe 1	Gruppe 1						
Gruppe 2	Gruppe 2						
Gruppe 3	Gruppe 3						
Gruppe 4	Gruppe 4						
Gruppe 5		Artikkel 1 nr. 2					
Gruppe 6				Artikkel 1 nr. 2			

SAMMENLIGNINGSTABELL NR. 3

(Kontrollpunkter)

Dette direktiv	77/143/EØF	88/449/EØF	91/225/EØF	92/328/EØF	92/54/EØF	92/55/EØF	94/23/EF
Vedlegg II (*)	Vedlegg II						
Innledning, første ledd	Innledning , første ledd						
Innledning, annet ledd					Artikkel 1 nr. 1		
Innledning, tredje ledd					Artikkel 1 nr. 1		
Nr. 1 Nr. 1.2					Artikkel 1 nr. 1		
Nr. 1.2.1 Nr. 1.2.2							Artikkel 1
Nr. 1.3 Nr. 1.3.1 Nr. 1.3.2					Artikkel 1 nr. 1		Artikkel 1
Nr. 1.4 Nr. 1.4.1 Nr. 1.4.2					Artikkel 1 nr. 1		Artikkel 1
Nr. 1.5 Nr. 1.6					Artikkel 1 nr. 1		
Nr. 2 Nr. 7.8		Artikkel 1 nr. 3					
Nr. 7.9 (tittel og første til tredje strekpunkt)	Artikkel 1 nr. 3						
Nr. 7.10 (første til tredje strekpunkt)							
Nr. 8 Nr. 8.1		Artikkel 1 nr. 3					
Nr. 8.2 Nr. 8.2.4						Artikkel 1 nr. 1	
Nr. 8.3 Nr. 10.2		Artikkel 1 nr. 3					

(*) NB: Gruppe 4 (drosjer og ambulanser) er overført fra venstre til høyre kolonne (med gruppe 5 og 6) i vedlegg II.