

## KOMMISJONSDIREKTIV 2010/47/EU

2015/EØS/64/14

av 5. juli 2010

## om tilpasning av europaparlaments- og rådsdirektiv 2000/30/EF av 6. juni 2000 om utekontroll av nyttekjøretøyer som trafikkerer Fellesskapet (\*)

EUROPAKOMMISJONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte,

under henvisning til europaparlaments- og rådsdirektiv 2000/30/EF av 6. juni 2000 om utekontroll av nyttekjøretøyer som trafikkerer Fellesskapet<sup>(1)</sup>, særlig artikkel 8 første ledd, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Av hensyn til trafikksikkerhet, miljøvern og rettfærdig konkurranse er det viktig å sikre at nyttekjøretøyer i drift vedlikeholdes og kontrolleres på en tilfredsstillende måte, slik at kjøretøyenes trafikksikkerhetsegenskaper opprettholdes når de trafikkerer Unionen.
- 2) De standarder og metoder som er fastsatt i direktiv 2000/30/EF, bør tilpasses den tekniske utvikling, for å forbedre utekontrollen i Den europeiske union.
- 3) For å redusere kostnadene og forsinkelsene for førere og operatører mest mulig bør kontrollene ikke ta uforholdsmessig lang tid.
- 4) For å sikre sammenheng mellom hvert kontrollert kjøretøys prøvingsresultater, mangler og særlige egenskaper bør det utstedes en mer detaljert og standardisert kontrollrapport som omhandlet i artikkel 5 nr. 1.
- 5) De tekniske kravene varierer etter kjøretøygruppe, som definert i regelverket for typegodkjenning<sup>(2)</sup>. Kontrollrapporten bør derfor endres for å gjenspeile disse kjøretøygruppene.
- 6) For å gjøre identifikasjonen av kjøretøyer mer pålitelig bør kontrollrapporten, foruten kjøretøyet registreringsnummer, inneholde kjøretøyet understallsnummer (VIN).

- 7) For å lette registreringen av de manglene som inspektørene påviser, bør kontrollrapporten på baksiden inneholde en fullstendig liste over de punktene som skal kontrolleres.
- 8) For ytterligere å forbedre utekontrollene på bakgrunn av den tekniske utvikling bør det innføres kontrollmetoder for hvert av punktene oppført i vedlegg II.
- 9) I tillegg til de punktene som gjelder sikkerhet og miljøvern, skal kontrollen omfatte identifikasjon av kjøretøyet for å sikre at de riktige kontroller og standarder anvendes, for å kunne registrere resultatene av kontrollen og for å kunne håndheve andre regelverkskrav.
- 10) Tiltakene fastsatt i dette direktiv er i samsvar med uttalelse fra komiteen for tilpasning til den tekniske utvikling av direktivet om teknisk kontroll av motorvogner og deres tilhengere, nedsatt ved artikkel 7 i direktiv 2009/40/EF —

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

*Artikkel 1*

Vedlegg I og II til direktiv 2000/30/EF endres i samsvar med vedlegget til dette direktiv.

*Artikkel 2*

1. Medlemsstatene skal innen 1. januar 2012 sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv. De skal umiddelbart underrette Kommisjonen om dette.

Når disse bestemmelsene vedtas av medlemsstatene, skal de 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 viktigste internrettslige bestemmelser som de vedtar på det området dette direktiv omhandler.

(\*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EUT L 173 av 8.7.2010, s. 33, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 55/2011 av 20. mai 2011 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 43 av 28.7.2011, s. 15.

(<sup>1</sup>) EFT L 203 av 10.8.2000, s. 1.

(<sup>2</sup>) Vedlegg II til europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF av 5. september 2007 om fastsettelse av en ramme for godkjenning av motorvogner og deres tilhengere, og av systemer, deler og tekniske enheter til slike motorvogner (EUT L 263 av 9.10.2007, s. 1).

*Artikkel 3*

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

*Artikkel 4*

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Brussel, 5 juli 2010.

*For Kommisjonen*

José Manuel BARROSO

*President*

---

*VEDLEGG*

I vedlegg I og II til direktiv 2000/30/EF gjøres følgende endringer:

1. Vedlegg I skal lyde:



(bakside)

0.	<b>IDENTIFIKASJON AV KJØRETØYET</b>	2.	<b>STYRING</b>	4.6.	Lykter for ryggelys	6.1.9.	Motorytelse
0.1.	Kjennemerker	2.1.	Mekanisk tilstand	4.6.1.	Tilstand og virkemåte	6.2.	Førerhus og karosseri
0.2.	Kjøretøyets understellsnummer/serienummer	2.1.1.	Styreinnretningens tilstand	4.6.2.	Brytere	6.2.1.	Tilstand
1.	<b>BREMSEANLEGG</b>	2.1.2.	Festing av snekkehuset	4.6.3.	Samsvar med kravene	6.2.2.	Feste
1.1.	Mekanisk tilstand og virkemåte	2.1.3.	Overføringsinnretningens tilstand	4.7.	Lykter for kjennemerke bak	6.2.3.	Dører og lukkemekanismer
1.1.1.	Driftsbremsens pedalfeste	2.1.4.	Overføringsinnretningens virkemåte	4.7.1.	Tilstand og virkemåte	6.2.4.	Gulv
1.1.2.	Bremsepedalens tilstand og betjeningsinnretningens vandring	2.1.5.	Servostyring	4.7.2.	Samsvar med kravene	6.2.5.	Førersete
1.1.3.	Vakuumpumpe eller kompressor og beholdere	2.2.	Ratt og rattstamme	4.8.	Refleksinnretninger, synlighetsmerking og kjennemerker bak	6.2.6.	Andre seter
1.1.4.	Manometer eller indikator for lavt trykk	2.2.1.	Rattets tilstand	4.8.1.	Tilstand	6.2.7.	Betjeningsinnretninger
1.1.5.	Håndbetjent bremseventil	2.2.2.	Rattstamme	4.8.2.	Samsvar med kravene	6.2.8.	Stigtrinn
1.1.6.	Parkeringsbrems, betjeningsarm, låseinnretning	2.3.	Dødgang	4.9.	Kontrollinnretninger for belyningsutstyr	6.2.9.	Annet innvendig og utvendig tilbehør og utstyr
1.1.7.	Bremseventiler (fotventiler, avlastningsventiler, turtallsregulatorer)	2.4.	Hjulinnstilling	4.9.1.	Tilstand og virkemåte	6.2.10.	Skvettskjermer (vinger), skvettskjerminnretninger
1.1.8.	Koplinger for tilhengerbrems (elektriske og pneumatiske)	3.	<b>SIKT</b>	4.9.2.	Samsvar med kravene	7.	<b>ANNET UTSTYR</b>
1.1.9.	Akkumulator, trykkluftbeholder	3.1.	Synsfelt	4.10.	Elektriske forbindelser mellom trekkvogn og tilhenger eller semitrailer	7.1.	Bilbelter/spenner
1.1.10.	Bremsekraftforsterker, hovedsylindere (hydrauliske anlegg)	3.2.	Vinduenes tilstand	4.11.	Elektrisk ledningsnett	7.1.1.	Monteringsikkerhet
1.1.11.	Bremserør	3.3.	Speil	4.12.	Ikke-obligatoriske lykter og reflektorer	7.1.2.	Tilstand
1.1.12.	Bremseslanger	3.4.	Vindusviskere	4.13.	Batteri	7.1.3.	Kraftbegrenser for bilbelte
1.1.13.	Bremsebelegg og bremseklosser	3.5.	Vinduspylere	5.	<b>AKSLER, HJUL, DEKK OG FJÆRING</b>	7.1.4.	Bilbeltestrammere
1.1.14.	Bremsetromler, bremse-skiver	4.	<b>LYKTER, REFLEKSINNRETNINGER OG ELEKTRISK UTSTYR</b>	5.1.	Aksler	7.1.5.	Kollisjonspute
1.1.15.	Bremsekabler, stag, armer, forbindelsesledd	4.1.	Frontlykter	5.1.1.	Aksler	7.1.6.	SRS-systemer
1.1.16.	Bremsesylindere (herunder fjærbrems og hydrauliske sylindere)	4.1.1.	Tilstand og virkemåte	5.1.2.	Akseltapper	7.2.	Brannsløkkingsapparat
1.1.17.	Lastavhengig bremsekraftregulator	4.1.2.	Innstilling	5.1.3.	Hjullager	7.3.	Låser og tyverisikring
1.1.18.	Bremsejusteringsinnretninger og -indikatorer	4.1.3.	Brytere	5.2.	Hjul og dekk	7.4.	Varseltrekant
1.1.19.	Mellomakslembremseanlegg (dersom montert eller påkrevd)	4.1.4.	Samsvar med kravene	5.2.1.	Hjulnav	7.5.	Førstehjelpsskrin
1.1.20.	Automatisk aktivering av tilhengerbrems	4.1.5.	Reguleringsinnretninger	5.2.2.	Hjul	7.6.	Stoppekloss(er) til hjul
1.1.21.	Hele bremseanlegget	4.1.6.	Innretning for rengjøring av frontlykter	5.2.3.	Dekk	7.7.	Signalhorn
1.1.22.	Prøveforbindelser	4.2.	Lykter for markeringslys foran og bak, lykter for sidemarkeringslys og lykter for toppmarkeringslys	5.3.	Fjæringssystem	7.8.	Hastighetsmåler
1.2.	Driftsbremsens ytelse og virkning	4.2.1.	Tilstand og virkemåte	5.3.1.	Fjærer og stabilisator	7.9.	Fartsskriver
1.2.1.	Ytelse	4.2.2.	Brytere	5.3.2.	Støtdempere	7.10.	Hastighetsbegrenser
1.2.2.	Bremsevirkning	4.2.3.	Samsvar med kravene	5.3.3.	Kardangrør, radiusarmer, gaffelarmer og opphengsarmer	7.11.	Kilometerteller
1.3.	Nødbremsens ytelse og virkning	4.3.	Lykter for stopplys	5.3.4.	Avfjæringsledd	7.12.	Elektronisk stabilitetskontroll (ESC)
1.3.1.	Ytelse	4.3.1.	Tilstand og virkemåte	5.3.5.	Luftfjæring	8.	<b>STØY</b>
1.3.2.	Bremsevirkning	4.3.2.	Brytere	6.	<b>UNDERSTELL OG UNDERSTELLSUTSTYR</b>	8.1.8.1.	Støydempingsanlegg
1.4.	Parkeringsbremsens ytelse og virkning	4.3.3.	Samsvar med kravene	6.1.	Understell eller ramme og utstyr	8.2.	Eksosutslipp
1.4.1.	Ytelse	4.4.	Lykter for retningslys og lykter for nødsignallys	6.1.1.	Alminnelig tilstand	8.2.1.	Utslipp fra bensinmotorer
1.4.2.	Bremsevirkning	4.4.1.	Tilstand og virkemåte	6.1.2.	Eksosrør og lydempere	8.2.1.1.	Utstyr for reduksjon av eksosutslipp
1.5.	Mellomakslembremseanleggets ytelse	4.4.2.	Brytere	6.1.3.	Drivstofftank og -rør (herunder system for oppvarming av drivstofftank og -rør)	8.2.1.2.	Gassutslipp
1.6.	Blokkeringsfrie brems	4.4.3.	Samsvar med kravene	6.1.4.	Støtfangere, sidevern og underkjøringshinder bak	8.2.2.	Utslipp fra dieselmotorer
		4.4.4.	Blinkfrekvens	6.1.5.	Reservehjulholder	8.2.2.1.	Utstyr for reduksjon av eksosutslipp
		4.5.	Lykter for tåkelys foran og bak	6.1.6.	Koplings- og slepeinnretninger	8.2.2.2.	Opasitet
		4.5.1.	Tilstand og virkemåte	6.1.7.	Kraftoverføring	8.3.	Demping av elektromagnetisk interferens
		4.5.2.	Innstilling	6.1.8.	Motoroppheng	8.4.	Andre punkter knyttet til miljøet
		4.5.3.	Brytere			8.4.1.	Synlig røyk
		4.5.4.	Samsvar med kravene			8.4.2.	Væskelekkasjer»

2. Vedlegg II skal lyde:

## «VEDLEGG II

## INNHOLDSFORTEGNELSE

1. INNLEDNING
2. KRAV TIL KONTROLL
  1. Bremsanlegg
  8. Ulemper

## 1. INNLEDNING

I dette vedlegg fastsettes regler for prøving og/eller kontroll av bremsanlegg og eksosutslipp ved utekontroller. Det er ikke obligatorisk å bruke utstyr ved utekontroller. Det vil imidlertid øke kvaliteten på kontrollene, og anbefales dersom det er mulig.

Punkter som kan kontrolleres bare ved hjelp av utstyr, er merket med (E).

Dersom en kontrollmetode er angitt som visuell kontroll, betyr det at inspektøren, i tillegg til å se på de aktuelle kontrollpunktene, også skal ta på dem, vurdere støy eller benytte en annen egnet framgangsmåte for kontroll uten å bruke verktøy.

## 2. KRAV TIL KONTROLL

Utekontroller kan omfatte de punkter og metoder som er oppført nedenfor. Mangler er eksempler på feil som kan oppdages.

Punkt	Metode	Mangler
<b>1. BREMSEANLEGG</b>		
1.1. Mekanisk tilstand og virkemåte		
1.1.1. DriftsbremSENS pedalfeste	Visuell kontroll av delene mens bremsanlegget er i drift. Merknad: Kjøretøyer med servobremS bør kontrolleres med motoren slått av.	a) Pedalfeste for stramt. b) For stor slitasje eller klaring.
1.1.2. Brems pedalens tilstand og betjeningsinnretningens vandring	Visuell kontroll av delene mens bremsanlegget er i drift. Merknad: Kjøretøyer med servobremS bør kontrolleres med motoren slått av.	a) For stor eller for liten utnyttet vandring. b) Bremsbetjeningsinnretningen slipper ikke som den skal. c) Det sklihindrende belegget på brems pedalen mangler, sitter løst eller er slitt.
1.1.3. Vakuumpumpe eller kompressor og beholdere	Visuell kontroll av delene ved normalt driftstrykk. Kontroller hvor lang tid det tar for vakuum eller lufttrykk å nå et sikkert driftstrykk samt virkemåten til varslingsinnretningen, flerkretsbeskyttelsesventilen og trykkavlastningsventilen.	a) Utilstrekkelig trykk/vakuuM til å aktivere bremsen minst to ganger etter at varselsignalet er utløst (eller manometeret varsler fare). b) Den tid som trengs for å øke trykk/vakuuM til et sikkert driftsnivå, er ikke i samsvar med kravene(a).

Punkt	Metode	Mangler	
		<p>c) Flerkretsbeskyttelsesventilen eller trykkavlastningsventilen virker ikke.</p> <p>d) Luftlekkasje fører til merkbart trykkfall eller hørbar luftutstrømning.</p> <p>e) Utvendig skade innvirker trolig på bremseanleggets virkemåte.</p>	
1.1.4.	Manometer eller indikator for lavt trykk	Funksjonskontroll	Manometer eller indikator virker dårlig eller er defekt.
1.1.5.	Håndbetjent bremseventil	Visuell kontroll av delene mens bremseanlegget er i drift.	<p>a) Betjeningsinnretning sprukket, skadet eller svært slitt.</p> <p>b) Betjeningsinnretning utilstrekkelig festet på ventil eller ventil utilstrekkelig festet.</p> <p>c) Løse forbindelser eller lekkasjer i anlegget.</p> <p>d) Funksjonssvikt.</p>
1.1.6.	Parkeringsbrems, betjeningsarm, låseinnretning	Visuell kontroll av delene mens bremseanlegget er i drift.	<p>a) Utilstrekkelig låsing.</p> <p>b) For stor slitasje på betjeningsarmens feste eller i låsemekanismen.</p> <p>c) For stor vandring på betjeningsarmen tyder på feil justering.</p> <p>d) Betjeningsinnretning mangler, er skadet eller virker ikke.</p> <p>e) Feil virkemåte, varslingsindikator viser funksjonssvikt.</p>
1.1.7.	Bremseventiler (fotventiler, avlastningsventiler, turtallsregulatorer)	Visuell kontroll av delene mens bremseanlegget er i drift.	<p>a) Ventil skadet eller for stor luftlekkasje.</p> <p>b) For stort oljeutslipp fra kompressoren.</p> <p>c) Ventil utilstrekkelig festet eller feilmontert.</p> <p>d) Utslipp eller lekkasje av hydraulisk væske.</p>
1.1.8.	Koplinger for tilhengerbrems (elektriske og pneumatiske)	Kople fra og til alle bremseanleggskoplinger mellom trekkvogn og tilhenger.	<p>a) Kopling eller selvlukkende ventil defekt.</p> <p>b) Kopling eller ventil utilstrekkelig festet eller feilmontert.</p> <p>c) For store lekkasjer.</p> <p>d) Feilkoplet eller ikke tilkoplet på rett sted.</p> <p>e) Virker ikke som de skal.</p>
1.1.9.	Akkumulator, trykkluftbeholder	Visuell kontroll.	<p>a) Beholder skadet, korrodert eller utett.</p> <p>b) Tømmeinnretning virker ikke.</p> <p>c) Beholder utilstrekkelig festet eller feilmontert.</p>
1.1.10.	Bremsekraftforsterker, hovedsylinder (hydrauliske anlegg)	Visuell kontroll av delene mens bremseanlegget er i drift.	<p>a) Bremsekraftforsterker defekt eller virker ikke.</p> <p>b) Hovedsylinder defekt eller utett.</p>



Punkt	Metode	Mangler	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>c) Hovedsylindere utilstrekkelig festet.</li> <li>d) For lite bremsevæske.</li> <li>e) Løst på beholder for hovedsylindere mangler.</li> <li>f) Varsellampe for bremsevæske lyser eller er defekt.</li> <li>g) Funksjonssvikt i varslingsinnretningen for bremsevæsketilførsel.</li> </ul>	
1.1.11.	Bremserør	Visuell kontroll av delene mens bremseanlegget er i drift.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Overhengende fare for svikt eller brudd.</li> <li>b) Lekkasje i rør eller tilslutninger.</li> <li>c) Rør skadet eller sterkt korrodert.</li> <li>d) Rør feil plassert.</li> </ul>
1.1.12.	Bremseslanger	Visuell kontroll av delene mens bremseanlegget er i drift.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Overhengende fare for svikt eller brudd.</li> <li>b) Slanger skadet, slitt, vridd eller for korte.</li> <li>c) Lekkasje i slanger eller tilslutninger.</li> <li>d) Slanger utvider seg for mye under trykk.</li> <li>e) Slanger porøse.</li> </ul>
1.1.13.	Bremsebelegg og bremseklosser	Visuell kontroll.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Belegg eller klosser svært slitt.</li> <li>b) Belegg eller klosser tilsmusset (olje, fett osv.).</li> <li>c) Belegg eller kloss mangler.</li> </ul>
1.1.14.	Bremsetromler, bremsekiver	Visuell kontroll.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Trommel eller skive svært slitt, korrodert, med synlige riper eller sprekker, sprukket, utilstrekkelig festet eller brukket.</li> <li>b) Trommel eller skive tilsmusset (olje, fett osv.).</li> <li>c) Trommel eller skive mangler.</li> <li>d) Bremsekjold utilstrekkelig festet.</li> </ul>
1.1.15.	Bremsekabler, stag, armer, forbindelsesledd	Visuell kontroll av delene mens bremseanlegget er i drift.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Kabler skadet eller deformert.</li> <li>b) Del svært slitt eller korrodert.</li> <li>c) Svakheter ved kabel, stag eller forbindelsesledd.</li> <li>d) Kabelføring defekt.</li> <li>e) Bremseanleggets frie bevegelighet begrenset.</li> <li>f) Unormal bevegelse av armer/forbindelsesledd som følge av feil innstilling eller sterk slitasje.</li> </ul>
1.1.16.	Bremsesylindere (herunder fjærbremser og hydrauliske sylindere)	Visuell kontroll av delene mens bremseanlegget er i drift.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Sylindere sprukket eller skadet.</li> <li>b) Sylindere utett.</li> <li>c) Sylindere utilstrekkelig festet eller feilmontert.</li> <li>d) Sylindere sterkt korrodert.</li> </ul>

Punkt	Metode	Mangler	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>e) Utilstrekkelig eller for stor stempel- eller membranvandring.</li> <li>f) Støvmansjett mangler eller er sterkt skadet.</li> </ul>	
1.1.17.	Lastavhengig bremskraftregulator	Visuell kontroll av delene mens bremsanlegget er i drift.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Forbindelsesledd defekt.</li> <li>b) Forbindelsesledd feil innstilt.</li> <li>c) Ventil sitter fast eller virker ikke.</li> <li>d) Ventil mangler.</li> <li>e) Merkeplate mangler.</li> <li>f) Opplysninger uleselige eller ikke i samsvar med kravene(a).</li> </ul>
1.1.18.	Bremsejusteringsinnretninger og -indikatorer	Visuell kontroll.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Justeringsinnretningen er skadet, sitter fast eller beveger seg unormalt, er svært slitt eller er feil innstilt.</li> <li>b) Justeringsinnretning defekt.</li> <li>c) Feil montert eller utskiftet.</li> </ul>
1.1.19.	Mellomakslebremsanlegg (dersom montert eller påkrevd)	Visuell kontroll.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Usikre tilkoplinger eller festeinnretninger.</li> <li>b) Anlegg åpenbart defekt eller mangler.</li> </ul>
1.1.20.	Automatisk aktivering av tilhengerbrems	Kople fra bremskopling mellom trekkvogn og tilhenger.	Tilhengerbrems slår ikke automatisk inn når koplingen frakoples.
1.1.21.	Hele bremseanlegget	Visuell kontroll.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Andre bremseinnretninger (f.eks. frostvæskpumpe, lufttørker osv.) har utvendige skader eller er sterkt korrodert på en måte som er skadelig for bremseanlegget.</li> <li>b) Lekkasje av luft eller frostvæske.</li> <li>c) Deler utilstrekkelig festet eller feilmontert.</li> <li>d) Feilaktig reparasjon eller endring av en del.</li> </ul>
1.1.22.	Prøveforbindelser (dersom montert eller påkrevd)	Visuell kontroll.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Mangler.</li> <li>b) Skadede, ubrukelige eller utette.</li> </ul>
1.2. Driftsbremsens ytelse og virkning			
1.2.1	Ytelse (E)	Prøving på bremsefelt; aktiver bremsene gradvis opptil høyeste bremskraft.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Utilstrekkelig bremsevirkning på ett eller flere hjul.</li> <li>b) Bremsevirkningen på et hjul er mindre enn 70 % av den største virkningen på det andre hjulet på samme aksel.</li> <li>c) Bremsevirkningen ikke gradvis (hugger).</li> </ul>

Punkt	Metode	Mangler
		<p>d) Reaksjonstiden for lang på et av hjulene.</p> <p>e) For store svingninger i bremsevirkningen ved hver hele omdreining av hjulet.</p>
1.2.2	Bremsevirkning (E)	Prøving på bremsefelt med kjøretøyets vekt på kontrolltidspunktet.
		<p>a) Følgende minsteverdier oppnås ikke:</p> <p>b) Gruppe M1, M2 og M3 – 50 % <sup>(1)</sup></p> <p>c) Gruppe N1 – 45 %</p> <p>d) Gruppe N2 og N3 – 43 % <sup>(2)</sup></p> <p>e) Gruppe O2, O3 og O4 – 40 % <sup>(3)</sup></p>

## 1.3. Reservebremsens (nødbremsens) ytelse og virkning (ved atskilte anlegg)

1.3.1.	Ytelse (E)	Dersom nødbremseanlegget er atskilt fra driftsbremseanlegget, anvendes metoden angitt i 1.2.1.	<p>a) Utilstrekkelig bremsevirkning på ett eller flere hjul.</p> <p>b) Bremsevirkningen på et hjul er mindre enn 70 % av den største registrerte virkningen på et annet hjul på samme aksel.</p> <p>c) Bremsevirkningen ikke gradvis (hugger).</p>
1.3.2.	Bremsevirkning (E)	Dersom nødbremseanlegget er atskilt fra driftsbremseanlegget, anvendes metoden angitt i 2.2.1.	Bremsevirkningen er mindre enn 50 % <sup>(4)</sup> av driftsbremsens ytelse som definert i nr. 1.2.2 i forhold til største tillatte totalmasse eller, for semitrailere, i forhold til summen av tillatt akseltrykk.

## 1.4. Parkeringsbremsens ytelse og virkning

1.4.1.	Ytelse (E)	Prøv bremsen på bremsefelt.	Bremsen virker ikke på ett eller flere hjul.
1.4.2.	Bremsevirkning (E)	Prøving på bremsefelt med kjøretøyets vekt på kontrolltidspunktet.	For alle kjøretøyer, en bremsevirkning på mindre enn 16 % i forhold til største tillatte totalmasse eller, for motorvogner, mindre enn 12 % i forhold til kjøretøyets største tillatte totalmasse, avhengig av hvilken verdi som er størst.
1.5.	Mellomaksel- bremseanleggets ytelse	Visuell kontroll og om mulig prøving av om anlegget virker.	<p>a) Bremsevirkningen ikke gradvis (gjelder ikke for motorbrems).</p> <p>b) Anlegget virker ikke.</p>
1.6.	Blokkeringsfrie bremses:	Visuell kontroll av varslingsinnretning.	<p>a) Varslingsinnretning virker ikke.</p> <p>b) Varslingsinnretning viser at anlegget ikke virker.</p>

Punkt	Metode	Mangler
<b>8. ULEMPER</b>		
8.2.	Eksosutslipp	
8.2.1	Utslipp fra bensinmotorer	
8.2.1.1.	Utstyr for reduksjon av eksosutslipp	<p>Visuell kontroll.</p> <p>a) Utslippskontrollutstyr montert av produsenten mangler, er endret eller er åpenbart defekt.</p> <p>b) Lekkasjer som kan påvirke utslippsmålingene.</p>
8.2.1.2.	Gassutslipp (E)	<p>Måling ved hjelp av en eksosanalysator i samsvar med kravene <sup>(e)</sup>: Alternativt kan kontrollen av utslippssystemet på kjøretøyer som er utstyrt med egnet egendiagnosesystem, foretas ved at OBD-systemet leses av på en egnet måte, og ved å kontrollere at egendiagnosesystemet virker riktig, istedenfor utslippsmålinger mens motoren går på tomgang i samsvar med produsentens anbefalinger om oppvarming og andre krav<sup>(e)</sup>, og idet det tas hensyn til passende toleranser.</p> <p>Alternativt kan målinger utføres med fjernmålingsutstyr og bekrefte ved standardkontrollmetoder.</p> <p>a) Gassutslippene overstiger nivåene som er spesifisert av produsenten,</p> <p>b) eller, dersom disse opplysningene ikke finnes, CO-utslippene overstiger følgende verdier:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. for kjøretøyer som ikke har et avansert utslippskontrollsystem, <ul style="list-style-type: none"> <li>– 4,5 %, eller</li> <li>– 3,5 %,</li> </ul> <p>i henhold til datoen for første gangs registrering eller bruk angitt i kravene<sup>(a)</sup>.</p> </li> <li>2. for kjøretøyer som har et avansert utslippskontrollsystem, <ul style="list-style-type: none"> <li>– ved tomgang: 0,5 %</li> <li>– ved forhøyet tomgang: 0,3 %</li> </ul> <p>eller</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– ved tomgang: 0,3 % (5)</li> <li>– ved forhøyet tomgang: 0,2 %</li> </ul> <p>i henhold til datoen for første gangs registrering eller bruk angitt i kravene<sup>(e)</sup>.</p> </li> </ol> <p>c) Lambda ligger utenfor området <math>1 \pm 0,03</math> eller er ikke i samsvar med produsentens spesifikasjoner.</p> <p>d) OBD-avlesning tyder på en betydelig feil.</p> <p>e) Fjernmåling viser betydelige uregelmessigheter.</p>
8.2.2	Utslipp fra dieselmotorer	
8.2.2.1.	Utstyr for reduksjon av eksosutslipp	<p>Visuell kontroll.</p> <p>a) Utslippskontrollutstyr montert av produsenten mangler, er endret eller er åpenbart defekt.</p>

Punkt	Metode	Mangler
		b) Lekkasje som kan påvirke utslippsmålingene.
8.2.2.2. Opasitet (E)	<p>a) Måling av røykthet ved fri akselerasjon (ingen belastning fra tomgang opp til avreguleringsturtall) i frigir med clutchen tilkople.</p> <p>b) Forkondisjonering av kjøretøyet:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kjøretøyer kan kontrolleres uten forkondisjonering selv om det av sikkerhetsmessige årsaker bør påses at motoren er varm og i tilfredsstillende stand.</li> <li>2. Krav til forkondisjonering: <ol style="list-style-type: none"> <li>i) Motoren skal være helt varm, f.eks. skal motoroljens temperatur målt ved hjelp av en sonde i røret for oljepeilepinnen være minst 80 °C eller normal driftstemperatur dersom den er lavere, eller motorblokkens temperatur, målt ved infrarødt strålingsnivå, skal være minst like høy. Dersom slik måling på grunn av kjøretøyets oppbygning ikke er mulig, kan motorens normale driftstemperatur fastslås på annen måte, for eksempel ved at kjøleviften er i drift.</li> <li>ii) Eksosanlegget skal renses ved minst tre frie akselerasjonssykluser eller ved en tilsvarende metode.</li> </ol> </li> </ol> <p>c) Prøvmingsmetode:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Motor og eventuelt turbolader skal gå på tomgang før hver frie akselerasjonssyklus påbegynnes. For dieselmotorer i tunge kjøretøyer betyr dette minst ti sekunder etter at gasspedalen er sluppet.</li> <li>2. På begynnelsen av hver syklus med fri akselerasjon skal gasspedalen trykkes raskt og jevnt helt inn (på under ett sekund), men ikke voldsomt, slik at det oppnås høyeste ytelse fra innsprøytingspumpen.</li> <li>3. Ved hver syklus med fri akselerasjon skal motoren før gasspedalen slippes nå avreguleringsturtallet eller, for kjøretøyer med automatisk</li> </ol>	<p>a) For kjøretøyer som er registrert eller tatt i bruk første gang etter den datoen som er angitt i kravene<sup>(a)</sup>: Opasiteten overstiger nivået angitt på produsentens plate på kjøretøyet.</p> <p>b) Dersom disse opplysningene ikke er tilgjengelige, eller kravene<sup>(a)</sup> ikke tillater bruk av referanseverdier:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– For sugemotorer: 2,5 m<sup>1</sup>,</li> <li>– for turboladede motorer: 3,0 m<sup>1</sup>,</li> </ul> <p>eller, for kjøretøyer som er angitt i kravene<sup>(a)</sup>, eller som er registrert eller tatt i bruk første gang etter den datoen som er angitt i kravene<sup>(a)</sup>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– 1,5 m<sup>1</sup> <sup>(e)</sup>.</li> </ul> <p>c) Fjernmåling viser betydelige uregelmessigheter.</p>

Punkt	Metode	Mangler
	<p>gir, hastigheten angitt av produsenten eller, dersom disse opplysningene ikke er tilgjengelige, to tredeler av avreguleringsturtallet. Dette kan for eksempel sikres ved at motorturtallet kontrolleres, eller ved at det får gå tilstrekkelig tid fra gasspedalen trykkes inn til den slippes, det vil si minst to sekunder for kjøretøyer i gruppe M2, M3, N2 eller N3.</p> <p>4. Kjøretøyer skal nektes godkjenning bare dersom det aritmetiske gjennomsnittet av minst tre frie akselerasjonssykluser overstiger grenseverdien. Dette kan beregnes ved å se bort fra målinger som avviker betydelig fra det målte gjennomsnittet, eller resultatet av andre statistiske beregninger som tar hensyn til målingenes spredning. Medlemsstatene kan begrense antall prøvinger som skal foretas.</p> <p>5. For å unngå unødige prøvinger kan medlemsstatene nekte godkjenning av kjøretøyer der de målte verdiene i mindre enn tre sykluser med fri akselerasjon eller etter syklusene med utlufting ligger betydelig over grenseverdiene. På samme måte kan medlemsstatene for å unngå unødige prøvinger godkjenne kjøretøyer der de målte verdiene i mindre enn tre sykluser med fri akselerasjon eller etter syklusene med utlufting ligger betydelig under grenseverdiene.</p> <p>Alternativt kan målinger utføres med fjernmålingsutstyr og bekrefte ved standardkontrollmetoder.</p>	

(<sup>1</sup>) 48 % for kjøretøyer som ikke er utstyrt med ABS, eller som er typegodkjent før 1. oktober 1991.

(<sup>2</sup>) 45 % for kjøretøyer som er registrert etter 1988, eller fra den datoen som er angitt i kravene, der seneste dato gjelder.

(<sup>3</sup>) 43 % for semitrailere og slepvogner som er registrert etter 1988, eller fra den datoen som er angitt i kravene, der seneste dato gjelder.

(<sup>4</sup>) 2,2 m/s<sup>2</sup> for kjøretøyer i gruppe N1, N2 og N3.

(<sup>5</sup>) Typegodkjent i henhold til grenseverdiene i rad A eller B avsnitt 5.3.1.4. i vedlegg I til direktiv 70/220/EØF, som endret ved direktiv 98/69/EF eller senere, eller registrert eller tatt i bruk første gang etter 1. juli 2002.

(<sup>6</sup>) Typegodkjent i henhold til grenseverdiene i rad B avsnitt 5.3.1.4. i vedlegg I til direktiv 70/220/EØF, som endret ved direktiv 98/69/EF eller senere, eller registrert eller tatt i bruk første gang etter 1. juli 2008.

**MERKNADER:**

- a) «Kravene» er fastsatt i typegodkjenningskravene på datoen for første registrering eller ibruktaking samt ettermonteringskravene eller registreringsstatens nasjonale lovgivning.»