
**Nordisk
Vegteknisk
Forbund**



Periodisk kontroll av motorkjøretøy i Norden

Rapport nr 2:2002

Utvalg nr 54 - Kjøretøyer, utforming og egenskaper

Forfatter	Bård Øien og Sigbjørn Eggebø
Tittel	Periodisk kontroll av motorkjøretøy i Norden, desember 2002
Serie	NVF rapporter
Utgivelsessted	Vegdirektoratet, Norge
Trykking	Vegdirektoratet
ISSN	1502-1246

Periodisk kontroll av motorkjøretøy i Norden

En analyse av regelverket for periodisk kontroll av motorkjøretøy i de nordiske land.
Motorkjøretøy M1, N1, ikke over 3500kg totalvekt.

Rapport nr 2:2002

Ad hoc-utvalg: 54C

Forord

Alle de nordiske land har sluttet seg til direktivene fra den Europeiske Union om innbyrdes tilnærmede av medlemsstatenes lovgivning om teknisk kontroll av motorkjøretøy og tilhengere. Disse direktivene er samlet i et felles direktiv 96/96/EF.

Bakgrunnen for at Rådet for den Europeiske Union valgte å utstede et direktiv for kontroll av motorkjøretøyer var et ønske om at transporten på vegene i fellesskapslandene finner sted under best mulige vilkår vedrørende sikkerhet og under like konkurranseforhold for transportørene i medlemslandene.

Den voksende trafikken på vegene i medlemslandene, med økende farenivå og skadevirkninger av vegtrafikken, gjorde at det var behov for en mer systematisk kontroll av kjøretøyparken.

Kontrollmetodene og normene varierte fra land til land og ga forskjeller i sikkerhet og miljøvennlighet på kjøretøyparken, noe som også ga seg utslag i konkurransevilkårene for transportørene i de forskjellige medlemsstatene.

Rådet for den europeiske union så derfor behov for å harmonisere kravene til tilsyn med kjøretøyparken gjennom å fastsette tidsintervaller for teknisk kontroll av kjøretøy og hvilke omfang kontrollene skal ha. Den tekniske kontrollen er fastsatt ved at det i Rådskdirektiv 96/96/EF, bilag II er listet opp hvilke tekniske funksjoner/punkter på kjøretøyene som skal kontrolleres.

Noen av punktene er også beskrevet med minimumsnormer og metoder.

Kontroll av kjøretøy som er i bruk bør være relativt enkel, hurtig og billig.

I 1998 ble Rådskdirektivet gjort gjeldende for personbiler i alle de nordiske land. Etter at det ble innført har det kommet en rekke henvendelser om hvorfor ikke utførte kontroller også kan gjelde over landegrensene.

For å vurdere hvilke tekniske hindringer det skulle være for å kunne godkjenne kontroller utført i et annet nordisk land har utvalg 54 - kjøretøy, utforming og egenskaper, nedsatt en arbeidsgruppe for å gjennomføre en analyse av kontrollordningen for personbiler i de nordiske land.

Følgende medlemmer av utvalg 54 har vært med i arbeidsgruppen:

Andreas Roost, Danmark

Karl Ragnars, Island,

Sigbjørn Eggebø, Norge

Kjell Hasselgren, Norge

Birger Karlson, Norge

Tore Lillemork, Norge

Ove Danerlöv, Sverige

Lars Carlhäll, Sverige

For å forenkle analysearbeidet har arbeidsgruppen valgt å ikke vurdere kontrollordningen for tunge motorkjøretøy og tilhengere, da denne kjøretøykontrollen er av mer omfattende karakter og bør behandles i en egen rapport

Et nytt utvalg 54 er oppnevnt fra og med år 2000. Under arbeidet med slutføring av denne rapporten, har det nye utvalget begynt å se på problemer omkring bremsek kontroll på tunge kjøretøy. Utvalget vil arbeide for å legge grunnlag for eventuell sertifisering av kontrollører, felles produktkrav til bremsemålingsutstyr, felles metoder for beregning av bremsevirkning mv. Dette kan danne grunnlag for debatt om gjensidig aksept av kontrollbevis også for tunge kjøretøy.

Alkusanat

Pohjoismaat noudattavat moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen katsastukseen liittyvässä tarkastuksessa EU:n jäsenvaltioiden neuvoston lainsäädännön lähentämisestä antamaa direktiiviä 96/96/EY, jonka liitteessä II on mainittu katsastuksen tarkastuskohteet.

Taustaa;

Euroopan Unionin neuvoston mukaan yhteisön tieliikenteen pitää sujua sekä turvallisuuden että jäsenvaltiossa toimivien liikenteenharjoittajien kilpailuedellytysten kannalta mahdollisimman edullisissa olosuhteissa.

Liikenteen kasvusta aiheutuu vaarojen, haittojen ja vakavien turvallisuusongelmien lisääntymistä kaikissa jäsenvaltioissa.

Katsastusmenetelmät poikkeavat vieläkin toisistaan eri jäsenvaltioissa, mikä heikentää jäsenvaltiossa liikkuvien katsastettujen ajoneuvojen turvallisuus- ja ympäristöstandardien vastaavuutta ja mikä voi häiritä eri jäsenmaiden liikenteenharjoittajien keskinäisiä kilpailuedellytyksiä.

Euroopan Unionin neuvosto katsoi edellä sanotun johdosta tarpeelliseksi yhdenmukaistaa vuosikatsastusten toistumistiheyttä ja myös yhdenmukaistaa ajoneuvoissa tarkastettavaksi määrättyjä kohteita. Nämä tarkastuskohteet on määrätty direktiivin 96/96/EY liitteessä II. Eräissä tapauksissa ajoneuvon vuosikatsastuksen kohteiden tarkastukseen on myös määrätty itse tarkastusmenetelmä ja ao. kohteelle sen arvosteluperusteet.

Vuosikatsastusten on oltava suhteellisen helppoja, nopeita ja edullisia.

Kaikki Pohjoismaat mukauttivat edellä sanotun katsastusdirektiivin lainsäädäntöönsä vuoden 1998 kuluessa – ainakin henkilöautojen katsastukseen liittyen. Tämän jälkeen on ollut esillä ajatus vuosikatsastuksen suorittamisesta ja hyväksymisestä toisessa Pohjoismaassa rekisteröidylle ajoneuvolle.

Sen selvittämiseksi, onko olemassa todellisia esteitä jossakin toisessa Pohjoismaassa rekisteröiden ajoneuvon vuosikatsastuksen suorittamiseksi, perustettiin asianomaisen PTL 54- jaoston toimesta työryhmä laatimaan yhteenvetoa henkilöautojen vuosikatsastuskäytännöstä Pohjoismaissa.

Seuraavat jäsenet PTL:n jaostosta 54 valittiin työryhmään;

Andreas Roost, Tanska
Karl Ragnars, Islanti
Sigbjorn Eggebo, Norja
Kjell Hasselgren, Norja
Birger Karlson, Norja
Tore Lillemork, Norja
Ove Danerlöv, Ruotsi
Lars Carlhäll, Ruotsi

Työn helpottamiseksi rajattiin katsastuksen kannalta monimutkaisemmat raskaat ajoneuvot ja perävaunut tehtävän ulkopuolelle. Ne tultaneen käsittelemään erillisessä raportissa.

Tämän henkilöautoja koskevan raportin viimeistelyvaiheessa on nimittäin todettu olevan erityisiä ongelmia esim. raskaan kaluston jarrujen tarkastuksessa. Jaoston mielestä mahdolliselle jarrutarkastusten sertifiointille, laitevaatimuksille, menetelmille ja mm. jarrutusuhteiden laskennalle olisi asetettava yhtäläiset perusteet. Nämä seikat luovat perustan keskustelulle vastavuoroisesta raskaiden ajoneuvojen pohjoismaisesta vuosikatsastuksen kelpuutuksesta.

Preface

All the Nordic countries have adopted the directives from the European Union concerning the technical progress on the approximation of the laws of the Member States relating to roadworthiness tests for motor vehicles and their trailers. The directives are consolidated in directive 96/96/EC.

The background for the Council of the European Union to issue a directive for inspection of motor vehicles comes from the ambition that the transport on roads in the member states should perform under the best road safety conditions. The conditions for competition between the transport operators in the member states should also be the same.

The increasing traffic on roads in the member states with increasing hazardous and injuries related to the road traffic creates a need for a more systematic inspection of the vehicle fleet.

The inspection methods and standards vary from country to country and create differences in the safety and environmental level on the vehicle fleet, which leads to different conditions of competition for transportation in different member states.

The Council of the European Union realised the need to harmonise the standard of supervision of the vehicle fleet by establishing the periodicity for the technical inspection of vehicles and which range the inspection should have. The technical inspection was decided in directive 96/96/EC, and appendix II contains a list of the technical items to be inspected. For some of the items the reasons for rejection and the inspection methods are given.

The inspection of the vehicles in operation should be relative simple to carry out, not take too long time and the cost should be reasonable.

The directive was applied to all cars in the Nordic countries in 1998. After the implementation, a number of inquiries were made about why the inspection could not be valid over the country borders.

To estimate the technical obstacles for accepting inspections carried out in another Nordic country, the NVF "Committee 54 - Vehicles, Design and Function" has set up a working group in order to analyse the inspection procedures in the Nordic countries.

The following members from the Committee 54 have participated in the working group:

- Andreas Roost, Denmark
- Karl Ragnars, Island
- Sigbjørn Eggebø, Norway
- Kjell Hasselgren, Norway
- Birger Karlsson, Norway
- Tore Lillemork, Norway
- Ove Danerlöv, Sweden
- Lars Carlhäll, Sweden

In order to simplify the analyse work the working group has decided not to evaluate the inspection procedure for heavy vehicles and their trailers, as this inspection procedure is of a more extensive character and should be dealt with in a separate report.

A new NVF Committee 54 is selected from year 2000. During the work with completing this report, the new committee starts to look at the problems concerning the inspection of brakes on heavy vehicles. The Committee wants to look for a base for eventually certifying of brake inspections, common specification for brake testing equipment, common methods for calculation of brake efficiency, etc. This can create a base for discussion about mutual acceptance of inspection reports, also on heavy vehicles, in the Nordic countries.

Innholdsfortegnelse

Forord	3
Alkusanat	4
Preface	5
Sammendrag	7
Yhteenveto	7
Summary	8
1. Regler for kontroll av motorkjøretøy i de nordiske land	9
1.1. Nasjonale bestemmelser	9
1.1.1. Danmark	9
1.1.2. Finland	9
1.1.3. Færøyene	9
1.1.4. Island	10
1.1.5. Norge	10
1.1.6. Sverige	10
1.2. Kjøretøytyper	10
1.3. Tidsintervall	11
1.4. Kontrollorgan	11
1.4.1. Danmark	11
1.4.2. Finland	12
1.4.3. Færøyene	12
1.4.4. Island	12
1.4.5. Norge	12
1.4.6. Sverige	13
1.5. Pris for kontroll	13
2. Praktisk gjennomføring av kjøretøykontrollen	14
2.1. Fremstille kjøretøy for kontroll	14
2.1.1. Danmark	14
2.1.2. Finland	14
2.1.3. Færøyene	14
2.1.4. Island	15
2.1.5. Norge	15
2.1.6. Sverige	15
3. Antall kontroller pr. år	16
4. Vurdering av feil og mangler	16
5. Feil og mangler på kjøretøy	17

Vedlegg: Vurdering av avvik i utførelse av teknisk kontroll av motorkjøretøy i de nordiske land i forhold til rådsdirektiv 96/96 EF

Sammendrag

Rapporten gir en oversikt over de regler og bestemmelser som gjelder for teknisk kontroll av motorkjøretøy, M1 N1, inntil 3500 kg, i de nordiske land. Analysen som er gjort viser at selv om reglene for kjøretøykontroll kan være noe forskjellig landene i mellom, så er utførelsen av kjøretøykontrollen klart innenfor de rammer som er trukket opp av Rådet for den Europeiske Union.

De største forskjellene finner vi ikke på de tekniske vurderingene av kjøretøyene, men mer på de administrative regler rundt kontrollordningen, så som kontrollhyppighet, frister for fremstilling til kontroll m m. Som eksempel kan nevnes at i Norge, Danmark og Færøyene blir en personbil kontrollert første gang etter 4 år og deretter hvert annet år, mens i Finland, Sverige og på Island er første gangs kontroll etter 3 år og etter 5 år en årlig kontroll.

Analysen viser at den praktiske vurdering av motorkjøretøyenes tekniske tilstand utføres på en slik måte at vurderingsresultatet blir meget likt. Feil eller mangler som blir påpekt i et av landene vil med få unntak også bli påpekt i de øvrige Nordiske land.

Under arbeidet med slutføring av rapporten er det vurdert praktiske forhold ved kontroll i et annet Nordisk land. Der er bl.a. forskjell i bilavgifter, krav til å medbringe dokument i bilen og nasjonale tekniske krav for visse kjøretøy. Imidlertid er den overordnede målsetting med kjøretøykontrollen trafikksikre kjøretøy og mest mulig miljøvennlige kjøretøy. Kontrollmetodene er så like at det ikke vil være nevneverdige forskjeller i sikkerhet og miljøvennlighet på kjøretøyparken. En gjensidig godkjenning av kontroller utført i de Nordiske land vil etter utvalgets mening derfor ikke redusere sikkerheten på kjøretøyene eller endre på konkurranseforholdet mellom transportørene. Praktiske forhold kan og må reguleres av de enkelte lands myndigheter.

Utvalget vil derfor anbefale at de Nordiske land legger forholdene til rette for at kjøretøykontroll utført i annet Nordisk land kan sidestilles med de nasjonale kjøretøykontroller.

Yhteenveto

Työryhmän raportti antaa yleiskäsityksen niistä säännöistä ja määräyksistä, jotka koskevat moottoriajoneuvojen, M1 N1, vuosikatsastusta Pohjoismaissa. Vaikka ajoneuvojen katsastusta koskevat lait ja asetukset voivatkin poiketa hieman eri maiden kesken, on toisaalta itse varsinainen vuosikatsastuksen suoritus ja sisältö hyvin harmoniassa katsastusdirektiivin 96/96/EY liitteen II vaatimusten kanssa.

Suurimmat erot eivät ole ajoneuvojen teknisen kunnon määrittämisessä, vaan pikemminkin hallinnollisissa vaatimuksissa kuten mm. henkilöautojen ensimmäisen ja sitä järjestyksessä seuraavan toisen katsastusvuoden sekä tarkan katsastuspäivämäärän määrittämisessä. Esimerkiksi Norjassa, Tanskassa ja Färsaarilla on henkilöauto esitettävä ensimmäisen kerran vuosikatsastukseen 4 vuoden kuluttua käyttöönotosta ja sitten joka toinen vuosi, mutta taas Suomessa, Ruotsissa ja Islannissa vaaditaan ensimmäinen vuosikatsastus jo 3 vuoden kuluttua käyttöönotosta. Toisen kerran näissä maissa on yksityiskäyttöinen henkilöauto esitettävä katsastukseen 5 vuoden kuluttua käyttöönotosta ja sen jälkeen vuosittain.

Työryhmä on todennut, että moottoriajoneuvojen teknisen kunnon määrittäminen suoritetaan yhtäläisesti ja että tällöin myös lopputulos on varsin yhtenevä. Viat ja puutteet, jotka on todettu jossain Pohjoismaissa, havaitaan, mitataan ja arvostellaan lähes poikkeuksetta vastaavalla tavalla toisessakin maassa.

Työryhmä katsoo, että on ensiarvoisen tärkeää tietää toisessa Pohjoismaassa suoritettuun katsastukseen liittyvistä käytännön olosuhteista. Eroja näissä on mm. maksuissa, autossa mukana pidettäväksi

vaadittavissa asiakirjoissa ja eräiden ajoneuvoluokkien teknisissä vaatimuksissa. Kuitenkin ajoneuvojen katsastuksen tärkein tavoite on liikenneturvallisuuden lisääminen ja liikenteen ympäristöhaittojen vähentäminen. Pohjoismaissa katsastuksen tarkastusmenetelmät ovat niin yhtäläiset, että tältä osin mainittavia eroja turvallisuudessa ja liikenteen ympäristökysymyksissä ei ole. Jaoston käsityksen mukaan eri Pohjoismaiden kesken vastavuoroinen ajoneuvon katsastustarkastuksen kelpuutus ei heikentäisi liikenneturvallisuutta eikä liikenteenharjoittajien kilpailuolosuhteita. Käytännön toimenpiteet hoidettaisiin kunkin maan viranomaisten toimesta.

Jaosto suosittelee, että Pohjoismaat luovat keskinäisen valmiuden toisessa Pohjoismaassa suoritettun vuosikatsastuksen rinnastamiseksi ajoneuvolle normaalisti omissa rekisteröintimaassa suoritettuun vuosikatsastukseen.

Summary

The report gives an overview of the current rules and regulations for technical inspection of motor vehicles, M1 N1, in the Nordic countries. The analysis shows that even if there are some differences in rules and regulations between the countries, the inspection procedures themselves are well within the framework of the European Directive 77/143 EEC, as amended by 96/96 EC.

The biggest differences are not found in the technical assessment of the vehicles, but rather in the administrative rules around the inspections, such as the periodicity, the time lapse before the first periodic inspection etc. In Norway, Denmark and the Faeroe Islands for example, a passenger car is inspected for the first time after four years, and thereafter every second year, while in Sweden, Finland and Iceland the first inspection takes place after three years, next after another two years, and thereafter annually.

The analysis shows that the practical examination and assessment of the technical condition of the vehicles is carried out in such a manner that the inspection results are very similar. With few exceptions defects that are recorded in one country will also be recorded in the other Nordic countries.

In the process of finalising the report we have evaluated the practical circumstances if inspection should be carried out in another Nordic country. Among others there are differences in inspection fees, what documents to bring to the inspection, and also different National requirements for some vehicles. However, the overall objective of the inspections is to keep the vehicles in good condition as regards road safety and environmental aspects. The inspection methods are so similar that there will be no differences worth mentioning in the safety and emission standards of the vehicle fleets. In the view of the committee, mutual acceptance of inspections carried out in the Nordic countries will not reduce the roadworthiness of the vehicles or influence the competition between the transporters. Practical circumstances can and should be regulated by the authorities in the respective countries.

The committee therefore recommends that the Nordic countries bring the circumstances in line so that a vehicle inspection carried out in another Nordic country can be accepted as a National inspection.

1. Regler for periodisk kontroll av motorkjøretøy i de nordiske land

Fra 1. januar 1998 innførte alle de nordiske land obligatorisk teknisk kontroll av personbiler i henhold til EUs Rådskdirektiv 96/96/EF. Dette var den siste gruppen biler EU innførte obligatorisk kjøretøykontroll på.

Innføringen har skjedd ved at det er utarbeidet nasjonale forskrifter og bestemmelser for kontroll av kjøretøy, og hvor direktivets bestemmelser er innarbeidet.

I vedlegg II til Rådskdirektiv 96/96/EF er de obligatoriske kontrollpunktene listet opp uten nærmere retningslinjer for kontrollmetoder eller godkjenningskrav, med unntak av kontrollpunkt 1, bremses og kontrollpunkt 8, avgass. Rådskdirektivet må derfor betraktes som et overordnet dokument som så hvert medlemsland supplerer i form av egne forskrifter nødvendige kontrollprosedyrer og -krav.

Analysen som er gjort er derfor en sammenligning av de nasjonale bestemmelsene for kontroll av kjøretøy i de nordiske land.

Merk!

På de steder der innholdet i Rådskdirektiv 96/96/EF er direkte gjengitt, fremkommer dette med kursiv skrift. Det er brukt den danske oversettelsen av direktivet.

1.1 Nasjonale bestemmelser

Oversikt over dokumenter, regler og forskrifter som gjelder for kontroll av motorkjøretøy i det enkelte land.

1.1.1 Danmark

Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 916 af 8. december 1997 om registrering og syn af køretøjer mv. Vejledning for Statens Bilinspektion, udgivet af Færdselsstyrelsen

1.1.2 Finland

Förordning om besiktning av fordon av 30. desember 1992

Förordning om endring av förörningen om besiktning av fordon av 18. desember 1995.

Förordning om endring av 24§ förörningen om besiktning av fordon av 5. desember 1996.

Förordning om endring av förörningen om besiktning av fordon av 11. juli 1997.

Förordning om endring av förörningen om besiktning av fordon av 25. september 1998.

Förordning om endring av förörningen om besiktning av fordon av 12. februari 1999.

1.1.3 Færøyene

Bekendtgørelse nr. 34 av 14-04-1983, som senest endret med bekendtgørelse nr. 9 av 15-02-1996 om registrering og syn af motorkøretøjer.

Detailforskrifter for køretøjer 2000 (Færdselsstyrelsen)

1.1.4 Island

Förordning om besiktning av fordon nr 378/1998 av 6.juli 1998
 Förordning om endring av förordningen om besiktning av fordon nr 779/1998 av 1.jan. 1999.
 Förordning om endring av förordningen om besiktning av fordon nr 917/1999 av 1.jan. 2000.
 Förordning om akkrediteret uafhængigt besiktningsorgan nr 346/1993 av 20. aug. 1993
 Förordning om Registreringskontoret nr 79/1997 av 4. febr. 1997
 Förordning om endring av förordningen om Registreringskontoret nr 542/1998 av 4. sept. 1998.

1.1.5 Norge

Forskrift om periodisk kontroll av kjøretøy nr 1302 av 12.desember 1997
 Forskrift om gjennomføring av periodisk kontroll av kjøretøy (kontrollveiledning) nr 1488 av 15.desember 1997
 Forskrift om krav til kontrollorgan for periodisk kontroll av kjøretøy nr 1489 av 15.desember 1997.

1.1.6 Sverige

Fordonskungörelsen (1972:595)
 Terängtrafikkungörelsen (1972:594)
 Vägverkets föreskrifter (VVFS 2000:101)

1.2 Kjøretøytyper

Analysen er gjort for motorkjøretøy ikke over 3500kg. I rådsdirektiv 96/96/EF er disse definert i følgende kategorier:

Kategori 4: *Hyrevogne, ambulancer*

Kategori 5: *N1 - Motorkjøretøier med mindst fire hjul, der normalt anvendes til veigodstransport, med en tilladt totalvægt på højst 3500 kg, med undtagelse af landbrugstraktorer og arbejdsredskaber.*

Kategori 6: *M1 - Motorkjøretøier med mindst fire hjul, der anvendes til personbefordring med højst otte siddepladser foruden førerens.*

1.3 Tidsintervall

Tidsintervallene mellom kontrollene av kjøretøy er i rådsdirektiv 96/96/EF definert slik:

Kategori 4: *Et år etter første ibrugtagning, derefter årligt.*

Kategori 5: *Fire år etter første ibrugtagning, derefter hvert andet år.*

Kategori 6: *Fire år etter første ibrugtagning, derefter hvert andet år.*

Tidsintervallene er et minimum, medlemslandene kan bestemme kortere intervall mellom kontrollene.

Tabellen under viser hvor ofte kontrollene blir gjennomført i de nordiske land.

Kjøretøytype	Rådsdirektiv 96/96/EF	Danmark	Island	Finland	Færøyene	Norge	Sverige
Kategori 4	1 år – 1 år	1 år – 1 år	1 år – 1 år	1 år – 1 år	1 år – 1 år	1 år – 1 år	1 år – 1 år
Kategori 5	4 år – 2 år	4 år – 2 år	3 år – 2 år – 1 år	3 år – 1 år	4 år – 1 år	4 år – 2 år	3 år – 2 år – 1 år
Kategori 6	4 år – 2 år	4 år – 2 år	3 år – 2 år – 1 år	3 år – 2 år – 1 år	4 år – 1 år	4 år – 2 år	3 år – 2 år – 1 år

Forklaring til tabellen: 4 år - 2 år betyr at bilen skal til kontroll første gang etter 4 år, deretter hver annet år.

3 år - 2 år - 1 år betyr første gangs kontroll etter 3 år, neste kontroll etter 2 år og deretter hvert år.

Intervallforskjeller

Island, Finland og Sverige har kortere intervaller enn minimumskravet. Dette kan ha betydning for hvilke tekniske krav som settes til for eksempel slitasje eller rustskader, ved at kjøretøy som har kortere intervaller mellom kontrollene, forringes (slites) mindre mellom hver kontroll.

1.4 Kontrollorgan

I rådsdirektiv 96/96/EF er det i artikkel 2 bestemt hvem som kan utføre kjøretøykontroll:

Den tekniske kontrol i henhold til dette direktiv skal udøves af staten, af offentlige særligt udpegede organisationer, eller af de organer eller virksomheder, der er udpeget af staten, herunder også behørigt autoriserede private organer, som virket under dens direkte tilsyn. Medlemsstaterne skal sikre, at kontrollen er objektiv og af høj kvalitet; dette gælder især, når der er tale om tekniske kontrolcentre, der samtidig virker som autoværksteder.

1.4.1 Danmark

Statens Bilinspektion foretar kjøretøytekniske undersøkelser, herunder periodisk kontroll av kjøretøyer, samt yter bistand ved andre myndigheters behandling av ferdseksaker.

Trafikministeren fastsetter bestemmelser om Statens Bilinspektionens virksomhet.

Færdselsstyrelsen utsteder typegodkjennelser av kjøretøy og fører tilsyn med Bilinspektionens virksomhet i relasjon til de overordnede regler om kontroll av kjøretøy, og fungerer som klageinstans for avgjørelser truffet av Bilinspektionen og Centralregisteret.

1.4.2 Finland

Fordonsförvaltningscentralen er den myndighet som gir tillatelse under visse vilkår til kontroll av kjøretøy, og som også regelmessig overvåker kontrollvirksomheten i Finland mellom de ulike konkurrenter. Det har vært fri konkurranse innen bransjen fra midten av 1990-årene. Det største kontrollorganet er Finlands Bilbesiktning Ab, som har ca 130 besiktningsstasjoner på forskjellige steder. Firmaet eies 100 % av staten. Tilsammen finnes det nærmere 200 besiktningsstasjoner i hele landet med et personale på over 900 kontrollører. Kjøretøyparken består av ca 2,1 millioner personbiler og 0,35 millioner andre biler.

Kontrollorganene skal være helt uavhengig av bilsalg og bilreparasjoner, samt uavhengig av transportforetak.

1.4.3 Færøyene

Kontrollen utføres av Bileftirlit Føroya (Færøyenes Bilinspektion), som er et statlig organ, og er av Regjeringen bemyndiget til å foreta kjøretøykontroll. Bileftirlit Føroya rapporterer til Vinnuálastýrið (Erhvervsstyrelsen) og har 6 prøvestasjoner geografisk spredt på Færøyene.

Bileftirlit Føroya har autoriseret 6 kjøretøyverksteder til å foretage etterkontroll og kan på bakgrunn av innrapportering fra disse verkstedene godkjenne kjøretøy etter reparasjon.

1.4.4 Island

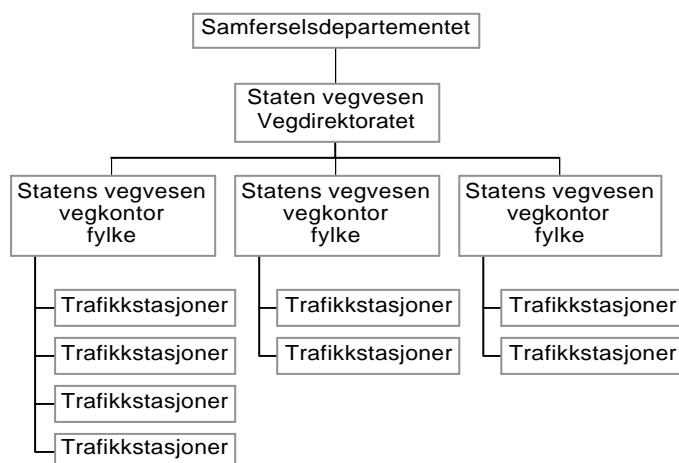
Kontrollen utføres av private kontrollorgan som er akkreditert ifølge EN 45.004 og særskilt godkjent for det. Godkjent kontrollorgan er uavhengig og må ikke utføre reparasjoner. Etterkontroll kan utføres av godkjente bilverksteder.

Registreringskontoret fører inn hver enkelt besiktning i en database på bakgrunn av innrapporterte resultater fra kontrollorganene. Registreringskontoret har også ansvar for tilsyn med de private kontrollorganene.

1.4.5 Norge

Kontrollen utføres av Statens vegvesen eller private kontrollorgan som er særskilt godkjent for det. Godkjente kontrollorgan kan vær godkjente bilverksteder eller testestasjoner så som NAF-testestasjoner (Norges Automobil Forbund er en medlemsorganisasjon for bileiere).

Staten vegvesen godkjenner kjøretøyene på bakgrunn av innrapporterte resultater fra kontrollorganene. Statens vegvesen har også ansvar for tilsyn med de private kontrollorganene.



Samferdelsdepartementet har det overordene ansvar for kjøretøykontroll i Norge. Vegdirektoratet er Statens vegvesens øverste organ og styrer virksomheten gjennom 19 vegkontror (et i hvert fylke). Tilsammen har Vegvesenet 78 trafikkstasjoner som utfører ca 11% av kjøretøykontrollene. Det er godkjent ca 2300 private kontrollorgan (bilverksteder) som utfører 80% av kontrollene, og NAF har 55 teststasjoner som utfører 9%.

1.4.6 Sverige

AB Svensk Bilprovning er oppnevnt av Regjeringen til å utføre obligatorisk kjøretøykontroll på alle kjøretøy, untatt traktorer.

AB Svensk Bilprovning er et aksjeselskap, der staten eier 52 % av aksjene. Øvrige aksjeeiere er motororganisasjoner, organisasjoner innen den yrkesmessige biltrafikken, forsikringsselskap og Motorbranschens Riksförbund.

Bilprovningen er organisert i 21 distrikt med til sammen 175 besiktningsstasjoner. Totalt har Bilprovningen ca 630 inspeksjonsbaner, hvorav ca 180 for tunge kjøretøy. Hvert distriktet ledes av en sjef som har totalansvar for virksomheten i distriktet, mens plasssjefen har det operative ansvaret på besiktningsstasjonen.

Antall ansatte er ca 2.300 personer, de fleste besiktningsmenn og besiktningsingeniører, hvorav ca 120 personer er i den sentrale ledelse/service på hovedkontoret.

Etterkontroll kan utføres av akkreditert verksted for egne reparasjoner

1.5 Pris for kontroll

Tabellen under viser pris for kontroll av kjøretøy med totalvekt ikke over 3500kg. Beløpene er oppgitt i nasjonens valuta og for sammenligning i Euro. Gjelder pr. år 2000, valutakurs pr. 2. nov 2001.

Kontrolltype	Danmark	Island ¹	Finland ¹	Færøyene	Norge ²	Sverige
Vanlig kontroll	€50 DKK 370	€32 ISK 3000	€24 FIM 140	€34 DKK 250	€46 NOK 370	€24 SEK 230
Etterkontroll	€31 DKK 230	€11 ISK 1000	€12 FIM 70	€13 DKK 100	€21 NOK 170	€16 SEK150

1) Prisen er gjennomsnittlig. Kontroll utføres av private kontrollorgan som selv bestemmer prisen. Finland tillegg i pris for avgassmåling.

2) I Norge gjelder den oppgitte kontrollpris bare for kontroller utført ved Statens vegvesen sine trafikkstasjoner. Tillegg i pris for avgass og støy måling. For kontroller utført av private kontrollorgan, bestemmer kontrollorganet selv prisen under fri konkurranse.

2. Praktisk gjennomføring av kjøretøykontrollen

2.1 Fremstille kjøretøy for kontroll

Kjøretøyeierne har ansvar for å fremstille kjøretøy til kontroll innenfor en viss tidsperiode i kontrollåret. Den praktiske hånderingen av dette varierer landene i mellom.

2.1.1 Danmark

Statens Bilinspektion sender innkalling til kjøretøys eier (bruker) om når kjøretøyet skal fremstilles for kontroll. Innkallingen inneholder forslag til fremstillingssted og tidspunkt (forbooking) samt opplysning om det seneste tidspunkt kjøretøyet kan fremstilles. Innkallingen sendes ut ca. 8 uker før kontrollfristen. Når på året kjøretøyet skal fremstilles styres av dato (måned) for første gangs registrering, men Bilinspektionen kan av hensyn til kapasiteten endre fremstillingstidspunktet fra 2 måneder før til 3 måneder etter denne måned. (i år 2000 6 måneder).

Periodisk kontroll av personbiler startet i Danmark 1. januar 1998, hvor kjøretøy med lik årgang innkalles i like år og kjøretøy med ulike årgang innkalles i ulike år.

2.1.2 Finland

Lette kjøretøy skal framstilles for besiktning første gang senest 3 år regnet fra dato kjøretøyet første gang tas i bruk. Kjøretøyet kan framstilles på forskudd, men ikke mer enn 4 måneder før første bruksdato. Privat personbil har deretter ett fritt år, og må deretter framstilles for besiktning fem år regnet fra første bruksdato. Deretter skal bilen besiktes årlig.

Som et alternativ sendes det automatisk ut en innkalling til bileieren i god tid innen bilen skal framstilles til kontroll. Ikke alle kontrollorgan har denne service.

Besiktningstidspunkt kan også bestemmes ut fra siste siffer i kjennemerket, dersom det ikke finnes korrekt bruksdato i registreringsdokumentene.

2.1.3 Færøyene

Kjøretøyene fremstilles første gang i det fjerde kalenderåret etter registreringsåret. Deretter blir kjøretøyene tilsagt årlig til kontroll. Bileier blir tilskrevet med 2-3 ukers frist om å møte til kontroll med kjøretøyet på et på forhånd fastlagt tidspunkt, og til det sted i landet hvor vedkommende bor. Kjøretøyeier kan be om utsettelse en gang. Manglende kontroll medfører at kjøretøyet nummerplater blir fjernet.

2.1.4 Island

Kjøretøyet fremstilles første gang i det tredje kalenderåret etter registreringsåret, dernest i det femte år og så hvert år. Bileier bærer selv ansvar før kontrollmåneden og kjøretøyet skal være godkjent innen 2 måneder etter kontrollmåneden.

Kontrollmåned fremkommer på bakgrunn av siste siffer i kjennemerke i henhold til tabellen under:

Kjennemerke med siste siffer:

- | | |
|---|-------------------------|
| 1 | Kontrollmåned Januar |
| 2 | Kontrollmåned februar |
| 3 | Kontrollmåned mars |
| 4 | Kontrollmåned april |
| 5 | Kontrollmåned mai |
| 6 | Kontrollmåned juni |
| 7 | Kontrollmåned november |
| 8 | Kontrollmåned august |
| 9 | Kontrollmåned september |
| 0 | Kontrollmåned oktober |

2.1.5 Norge

Kjøretøyet fremstilles første gang i det fjerde kalenderåret etter registreringsåret. Bileier blir tilskrevet om dette 4 måneder før kontrollmåneden og kjøretøyet skal være godkjent innen kontrollmåneden.

Kontrollmåned fremkommer på bakgrunn av siste siffer i kjennemerke i henhold til tabellen under:

Kjennemerke med siste siffer:

- | | |
|---|-------------------------|
| 1 | Kontrollmåned Januar |
| 2 | Kontrollmåned februar |
| 3 | Kontrollmåned mars |
| 4 | Kontrollmåned april |
| 5 | Kontrollmåned mai |
| 6 | Kontrollmåned juni |
| 7 | Kontrollmåned november |
| 8 | Kontrollmåned august |
| 9 | Kontrollmåned september |
| 0 | Kontrollmåned oktober |

2.1.6 Sverige

I god tid før kontrollfristen utløper får kjøretøyeieren innkalling om at kjøretøyet skal til kontroll.

Innkallingen inneholder blant annet forslag til aktuelt kontrollsted. Bestilling av time gjøres hos et sentralt call-center, men kan også gjøres overer internett.

3. Antall kontroller pr år

Antall kontroller av motorkjøretøy ikke over 3500kg i 2000

Kontrolltype	Danmark	Island	Finland	Færøyene	Norge	Sverige
Vanlig kontroll	803.500	102.000	1.834.000	9.081	792.147	3.162.245
Etterkontroll	169.000	21.300	442.000	3.400	359.876	1.587.839

4. Vurdering av feil og mangler

Kjøretøykontroll gjennomføres ved at det foretas en vurdering av alle de kontrollpunkter som er bestemt gjennom de nasjonale bestemmelsene og som er aktuelle for kjøretøyet. For vurdering av kontrollpunktene brukes det en tallskala.

Vurdering	Danmark ¹	Island	Finland	Færøyene	Norge	Sverige
Feil uten betydning for godkjenning	1	1	1	1	1	
Feil som må rettes før godkjenning	2	2	2	2	2	2
Nektet videre bruk	3	3	3	3	3	3
Punktet ikke mulig å kontrollere	Anvendes ikke	4	Anvendes ikke	Anvendes ikke	4	Anvendes ikke
Ny fremstilling uten betaling	X	Anvendes ikke	Anvendes ikke	Anvendes ikke	Anvendes ikke	Anvendes ikke
Feil med vilkår	Anvendes ikke	2X	Anvendes ikke	Anvendes ikke	Anvendes ikke	2X

1) DK: Feil som anføres på synsrapporten, er feil som medfører at kjøretøyet ikke er lovligt. Synsresultat 1, 2 eller 3 betyr at kjøretøyet ikke er lovligt

Koderne anvendes ikke på synsrapporten. Synsresultatet skrives i tekstform.

5. Feil og mangler på kjøretøy

Feilprosent for motorkjøretøy M1, N1 ikke over 3500kg i 2000. Med feilprosent menes fordeling av feil innen de kjøretøy som hadde feil.

Kontrollpunkt i henhold til Rådskonferansedirektiv 96/96 EF, vedlegg II.

	Danmark	Island	Finland	Færøyene	Norge	Sverige
Feilprosent	57 %	60,2 %	46,0 %	37,4 %	45,4 %	50,2 %
Kontrollpunkt						
1. Bremseser	23,8 %	34,8 %	20,0 %	64,6 %	60,6 %	42,8 %
2. Styring	3,7 %	17,3 %	5,0 %	21,4 %	21,6 %	9,4 %
3. Sikt	3,7 %	Anvendes ikke, omfattes av andre kontrollpunkt	4,0 %	10,7 %	8,9 %	
4. Lys / refleks	31,5 %	72,2 %	32,0 %	46,7 %	35,7 %	59,3 % Sikt, lys og refleks
5. Aksler / hjul	24,9 %	24,4 %	12,0 %	48,3 %	49,7 %	26,7 %
6. Understell og understellutstyr 6.2 Karosseri	2,5 %	8,8 %	8,0 %	59,0 %	25,6 %	16,1 %
7. Annet utstyr	0,3 %	20,9%	6,5 %	2,9 %	5,3 %	5,2 % Drivsystem. Instr. annet
8. Ulemper Støy/ Eksosutslipp	9,6 %	22,1%	2,5 %	13,4 %	25,7 %	17,9 %

Med feilprosent menes kjøretøy som det er funnet alle kategorier feil eller mangler på (feil med bedømming 1, 2 eller 3) i forhold til alle kontrollerte kjøretøy. **For Norge gjelder kun feil av kategori 2 og 3.**

Feil på kontrollpunkt er den prosentvise fordeling av feil i forhold til de kjøretøy der det ble funnet feil, dvs hvordan feilene er fordelt på de kjøretøy som ikke ble godkjent. **For Norge er tatt med kun feil av kategori 2 og 3**

NR : ÅR

TITTEL

UTVALG

NVF
c/o Vejdirektoratet
Postboks 1569
DK-1020 KØBENHAVN
Danmark
Telefon +45 33 93 33 38
Telefax +45 33 32 98 30
E-mail: cjh@vd.dk

NVF
c/o Vägverket
Postboks 33
SF-00521 HELSINGFORS
Finland
Telefon +358 204 44 2575
Telefax +358 204 44 2471
E-mail: par-hakan.appel@tieh.si

NVF
c/o Landsverktfödingurin
Box 78
FR-110 TORSHAVN
Færøylene
Telefon +298 11 333
Telefax +298 14 986
E-mail: lv@lv.fo

NVF
c/o Vejdirektoratet
Borgartun 7
IS-105 REYKJAVIK
Island
Telefon +354 563 1400
Telefax +354 562 2332
E-mail: rj@vegag.is

NVF
c/o Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
N-0033 OSLO
Norge
Telefon +47 22 07 36 21
Telefax +47 22 07 34 92
E-mail: bibliotek@vegdir.vegvesen.no

NVF
c/o Vägverket, Butiken
S-781 87 BORLÄNGE
Sverige
Telefon +46 243 755 00
Telefax +46 243 755 50
E-mail: vagverket.butiken@vv.se

Alle rapporter kan bestilles fra respektive lands sekretariat.
Bestill via telefon, telefax eller pr. post.

Nordisk Vegetarisk Forbund

Rapport nr. xx: 19xx - (navn)

Ad hoc-utvalg: (navn)

Vurdering af afvik i udførelse af teknisk kontroll af motorkjøretøj i de nordiske land i forhold til rådsdirektiv 96/96/EF
Teksten i rådsdirektivet er hentet fra den danske oversættelse og fremstår i tabellen med kursiv skrift.

1 Bremseapparat

Kontrollen af køretøjets bremseapparat skal foretages på følgende punkter. De verdier, der opnås ved kontroll af bremseapparatet, skal så vidt det er praktisk gennemførligt, svare til de tekniske normer, der er fastsat i direktiv 71/320/EF og ændret ved direktiv 91/422/EF

Punkter, der skal kontrolleres	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Referanse til nasionale bestemmelser						Avvik i forhold til 96/96/EF
		Danmark	Finland	Færøerne	Island	Norge	Sverige	
1.1. Mekanisk tilstand og virkemåde								
1.1.1. Fodbremsepedalaksel	<i>for stram -slidt leje for stort slid/slør</i>	OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
1.1.2. Pedalens tilstand og betjeningsanordningens vandrang	<i>for stor eller for lille uudnyttet vandrang -betjeningsanordningen returnerer ikke korrekt -skridsikker belægning på bremsepedal mangler, sidder løst eller er slidt</i>	OK	OK	OK	OK	OK	OK	Ja
	Avvik: Danmark krever foreskrevet bremsevirkning ved maksimalt 2/3 pedalvandrang							
1.1.3. Vakuumpumpe eller kompressor og beholdere	<i>for lang tid til opnåelse af arbejdsstryk -utilstrækkeligt lufttryk/vakuum til at aktivere bremsen mindst to gange, efter at alarmanordningen har givet signal (eller manometerviseren er uden for det sikre område) -lekker, der bevirker et mærkbart trykfald</i>	OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
1.1.4. Alarmanordning for utilstrækkeligt tryk, alarmanordningens manometret	<i>- alarmanordning eller manometer defekt</i>	OK	OK	OK	OK	OK	OK	0

Punkter, der skal kontrolleres	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Danmark	Finland	Færøerne	Island	Norge	Sverige	Avvik
1.1.5. Håndaktiveret bremseventil Ikke aktuelt for M1 - N1	<i>- revnet, beskadiget eller slidt betjeningsanordning - bremseventil defekt - betjeningsanordning utilstrækkeligt fastgjort på ventilspindel eller utilstrækkeligt fastgjort ventil - løse tilslutninger eller utæthed i systemet - utilfredsstillende funktion</i>	OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
1.1.6. Parkeringsbremse, betjeningsarm, parkeringsbremse-tandkrans	<i>- parkeringsbremsetandkrans sperrer ikke tilstrækkeligt - for stort slid på betjeningsarmens aksel eller spærreanordningen - for stor vandrang for betjeningsarmen, tegn på forkert justering</i>	OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
1.1.7. Ventiler (bremseventiler, styreventiler, regulatorer mv.) Ikke aktuelt for M1 - N1	<i>- beskadiget, for stor luftudsivning - for stort olieforbrug i kompressoren - utilstrækkelig fastgørelse - udsivning af bremsevæske</i>	OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
	<i>- afspærringshaner eller selvlukkende ventiler defekte - utilstrækkelig fastgørelse - for store utætheder</i>	OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
1.1.9. Energilager eller trykluft-beholder	<i>- beskadiget, tæret, utæt - afpæningsanordning virker ikke - utilstrækkelig eller ukorrekt fastgørelse</i>	OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
1.1.10. Servobremseaggregat, hovedcylinder (hydraulisk system)	<i>- servoforsterker defekt - hovedcylinder defekt eller utæt - hovedcylinderen utilstrækkeligt fastgjort - utilstrækkelig mængde bremsevæske - dæksel på hovedcylinder mangler - kontrollampe for bremsevæskens lys er defekt - advarselsanordning for b</i>	OK	OK	OK	OK	OK	OK	0

Punkter, der skal kontrolleres	Årsaker til, at køretøjet ikke kan godkendes	Danmark	Finland	Færøerne	Island	Norge	Sverige	Avvik
1.1.11. Bremsørør	- fare for svigt eller brud - utætheder i rør eller tilslutninger - beskadiget eller stærkt tæret - forkert monteret	OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
1.1.12. Bremseslanger	- fare for svigt eller brud - beskadigede, slidte, for korte eller snoede - utætheder i slanger eller tilslutninger - spiles du under tryk - porøs	OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
1.1.13. Bremselægninger (bakker - klodser)	- nedslidte - rilsmedede (olie, fedt osv.)	OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
1.1.14. Bremsetromler, bremseskiver	- stærkt slidte eller ridsede, revnede, utilstrækkeligt fastgjorte eller med brud - rilsmedede (olie, fedt, osv.) - ankerpladen utilstrækkeligt fastgjort	OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
1.1.15. Bremskabler, stænger, arme, forbindelsesled	- kabler beskadiget eller med knuder - løse forbindelsesled mellem kabler eller stænger - defekte kabelstyr - bremsesystemets fri bevægelse begrænset - unormal bevægelse af arme/stænger/forbindelses-led som følge af dårlig justering eller stærkt slid	OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
1.1.16. Bremscylindre (herunder fjederbremses og hydrauliske cylindre)	- revnede eller beskadigede - utilstrækkeligt fastgjorte - stærkt tærede - for stor vandring for cylinderen - støvbeskyttelsesmanchet mangler eller er stærkt beskadiget	OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
1.1.17. Automatisk ventil for lastafhængig bremskraftregulering	- defekt forbindelse - forkert justering - sat sig fast, virker ikke - mangler	OK	OK	OK	OK	OK	OK	0

Punkter, der skal kontrolleres	Årsaker til, at køretøjet ikke kan godkendes	Danmark	Finland	Færøerne	Island	Norge	Sverige	Avvik
1.1.18. Automatiske justerings-anordninger	- sat sig fast eller unormal bevægelse som tegn på stærkt slid eller forkert justering - defekt	OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
1.1.19. Retarder (hvis monteret eller krævet) Ikke aktuelt for M1 - N1	- løs forbindelse eller montering - defekt.		OK	OK	OK	OK	OK	0
1.2. Driftsbremse - præstationer og virkning								
1.2.1. Præstationer (gradvis forøgelse til maksimumsvirkning)	- utilstrækkelig bremsevirkning på et eller flere hjul - bremsevirkning på et hjul er mindre end 70 % af den højeste registrerede bremsevirkning på et andet hjul på samme aksel. Ved bremseprøve på vej vil køretøjet afvige stærkt fra sin kurs under opbrems	OK	OK	OK	OK	OK	OK	Ja
	Avvik: I Danmark maks 80% på forhjul og maks 70% på bakhjul							
1.2.2. Bremsvirkning	- bremsekoeficienten i forhold til den højeste tilladte masse eller, når det drejer sig om sættevogne, til summen af det tilladte akseltryk, der, hvor det er muligt, er mindre end følgende: Minimumsbremsevirkning: kategori 1 = 50% (1), kategori 2 = 43% (2), kategori 3 = 40%, kategori 4 = 50%, kategori 5 = 45%, kategori 6 = 50%	OK	OK	OK	OK	OK	OK	Ja
	Avvik: Krav i Danmark: kategori 4 = 59%, kategori 5 = 51%, kategori 6 = 59%							

1.3. Nødbremse - præstationer og virkning (hvis der anvendes separate systemer)								
Punkter, der skal kontrolleres	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Danmark	Finland	Færøerne	Island	Norge	Sverige	Avvik
1.3.1. Præstationer	- bremsen virker ikke på den ene side - bremsvirkning på et hjul er mindre end 70 % af den højeste registrerede bremsvirkning på et andet hjul på samme akse - bremsvirkningen ikke gradvis (hug) - påhængsvogns automatiske bremsesystem virker ikke	OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
1.3.2. Bremsvirkning	- for alle køretøjskategorier, bremskoefficienten er mindre end 50 % (6) af bremsvirkningen fastlagt i punkt 1.2.2 i forhold til den højeste tilladte masse eller, når det drejer sig om sættevogne, til summen af det tilladte akseltryk	OK	OK	OK	OK	OK	OK	0

1.4. Parkeringsbremse - præstationer og virkning		Danmark	Finland	Færøerne	Island	Norge	Sverige	Avvik
1.4.1. Præstationer	- bremsen virker ikke på den ene side	OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
1.4.2. Bremsvirkning	- for alle køretøjskategorier, bremskoefficienten er mindre end 16 % i forhold til den højeste tilladte masse eller for motorkøretøjer mindre end 12 % i forhold til vogntogets tilladte totalmasse, idet den største værdi legges til grund	OK	OK	OK	OK	OK	OK	Ja
Avvik: I Danmark 18% i forhold til højeste tilladte masse.								
1.5. Retarders eller motorbremsens ydeevne Ikke aktuelt for M1 - N1	- bremsvirkningen ikke gradvis - defekt	OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
1.6. Blokeringsfri bremsler	- advarselanordningen for blokeringsfri bremsning defekt - defekt	OK	OK	OK	OK	OK	OK	0

(1) 48 % for kategori 1 køretøjer, som ikke har ABS monteret, eller som er typegodkendt inden den 1. oktober 1991 (datoen for forbud mod første ibrugtagning uden europæisk komponenttypegodkendelse) (direktiv 71/320/EØF, som ændret ved Kommissionens direktiv 88/194/EØF (EFT nr. L 92 af 9.4.1988, s 47))

(3) 43 % for sættevogne og kxrrer, der er registreret efter 1988 eller fra datoen for anvendelsen af direktiv 711320/EØF, som ændret ved Kommissionens direktiv 851647/EØF, i medlemsstaternes nationale lovgivning, afhængigt af hvilken dato, der er den seneste.

(3) 43 % for sættevogne og kxrrer, der er registreret efter 1988 eller fra datoen for anvendelsen af direktiv 711320/EØF, som ændret ved Kommissionens direktiv 851647/EØF, i medlemsstaternes nationale lovgivning, afhængigt af hvilken dato, der er den seneste.

(4) 50 % for kategori 5 motorkøretøjer, der er registreret efter 1988 eller fra datoen for anvendelsen af direktiv 711320/EØF, som ændret ved Kommissionens direktiv 851647/EØF, i medlemsstaternes nationale lovgivning, afhængigt af hvilken dato, der er den seneste.

(5) Refereneværdien for køretøjets akse er den bremsvirkning (udtrykt i newton), der er nødvendig for at opnå den foreskrevne minimumsbremsekraft ved den særlige vægt, motorkøretøjet har på kontroltidspunktet.

(6) For kategori 2 og 5 motorkøretøjer vil minimumsvirkningen for nødbremser være 2,2 m/s² (eftersom bremsvirkningen for nødbremser ikke blev berørt i direktiv 711320/EØF, som ændret ved Kommissionens direktiv 851647/EØF).

Vurdering av avvik i utførelse av teknisk kontroll av motorkjøretøy i de nordiske land i forhold til rådsdirektiv 96/96/EF
Teksten i rådsdirektivet er hentet fra den danske oversettelsen og fremstår i tabellen med kursiv skrift.

Kontrollpunkt 2 til 7
Rådsdirektiv 96/96/EF gir
ingen nærmere retningslinjer

		Referanse til nasjonale bestemmelser						Avvik i forhold til 96/96/EF
		Danmark	Finland	Færøyene	Island	Norge	Sverige	
2 Styreapparat		Bekendtgørelse om syn av køretøj	Förordning om besiktning	Bekendtgørelse om syn av køretøj	Inspektion håndbok	Kontroll-veiledning	VVFS 1998:108	
<i>Punkter, der skal kontrolleres</i>	<i>Årsaker til, at køretøjet ikke kan godkendes</i>							
2.1 Mekanisk tilstand		OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
2.2 Slør i styreapparatet		OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
2.3 Fastgjørelse av styreapparatet		OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
2.4 Hjullevjer		OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
3 Udsyn				OK	OK	OK	OK	
3.1 Synsfelt		OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
3.2 Rudernes tilstand		OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
3.3 Førerspejle		OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
3.4 Forrhudvisker		OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
3.5 Rudevasker		OK	OK	OK	OK	OK	OK	0

		Danmark	Finland	Færøyene	Island	Norge	Sverige	Avvik
		<i>Punkter, der skal kontrolleres</i>	<i>Årsaker til, at køretøjet ikke kan godkendes</i>					
4 Lysudstyr								
4.1 Lykter til fjern og nærlys								
4.1.1 Tilstand og virkemåde		OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
4.1.2 Indstilling		OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
4.1.3 Afbrydere		OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
4.2 Tilstand og virkemåde, lyktglassenes tilstand, farve og visuel virkningsgrad for:								
4.2.1 Position- og markeringslygter		OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
4.2.2 Stoplygter		OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
4.2.3 Retningsviserblinklygter		OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
4.2.4 Baklygter		OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
4.2.5 Tåkelygter		OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
4.2.6 Bagnummerpladelygte		OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
4.2.7 Refleksanordninger		OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
4.2.8 Havariblink		OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
4.9 Signallamper		OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
4.10 Elektriske forbindelser påheng		OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
4.11 Elektriske kabler		OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
5 Aksler, hjul, dæk. Affjedring								
5.1 Aksler		OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
5.2 Hjul og dæk		OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
5.3 Affjedring		OK	OK	OK	OK	OK	OK	0

Punkter, der skal kontrolleres	Årsager til, at køretøjet ikke kan godkendes	Danmark	Finland	Færøerne	Island	Norge	Sverige	Avvik
6 Chassis og dele fastgjort til chassis								
6.1 Chassis eller ramme og dertil fastgjorte dele								
6.1.1 Almindelig tilstand		OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
6.1.2 Udstødning og lydæmper		OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
6.1.3 Brændstofbeholder og -ledninger		OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
6.1.4 Reservehjulets fastgørelsesanord.		OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
6.1.5 Sammenkoblingsanordningens sikkerhet (hvis en sådan forefindes)		OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
6.2 Karrosseri								
6.2.1 Tilstand		OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
6.2.2 Døre og låse		OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
6.2.4 Gulv		OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
6.2.6 Trinbræt		OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
7 Forskelligt udstyr								
7.1 Fastgøring af førersædet		OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
7.2 Fastgøring af batteri		OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
7.3 Lydsignalapparat		OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
7.4 Advarseltrekant		OK	OK	OK	OK	OK	OK	Ja
	Avvik: I Danmark kræves det ikke at varseltrekant skal være med ved kontroll							
7.5 Sikkerhedsseler		OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
7.5.1 Monteringsikkerhed		OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
7.5.2 Selernes tilstand		OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
7.5.3 Virkemåde		OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
7.8 Speedometer		OK	OK	OK	OK	OK	OK	0

Vurdering af afvik i udførelse af teknisk kontroll af motorkjøretøj i de nordiske land i forhold til rådsdirektiv 96/96/EF
Teksten i rådsdirektivet er hentet fra den danske oversættelse og fremstår i tabellen med kursiv skrift.

Kontrollpunkt 8 til 10

		Referanse til nasjonale bestemmelser						Avvik i forhold til 96/96/EF
		Danmark	Finland	Færøene	Island	Norge	Sverige	
8 Gener		Bekendtgørelse om syn av køretøj	Förordning om besiktning	Bekendtgørelse om syn av køretøj	Inspektion håndbok	Kontroll-veiledning	VVFS 1998:108	EF
<i>Punkter, der skal kontrolleres</i>								
<i>Årsaker til, at køretøjet ikke kan godkendes</i>								
8.1 Støy		OK	OK	OK	OK	OK	OK	Ja
Avvik: I Norge blir støy målt med støymåler								

8.2 Udstødning		Danmark	Finland	Færøene	Island	Norge	Sverige	Avvik
<i>Punkter, der skal kontrolleres</i>	<i>Årsaker til, at køretøjet ikke kan godkendes</i>							
8.2.1. Motorkøretøjer, der er udstyret med motor med styret tænding (bensinmotor)	<p>a) Hvis udstødningen ikke kontrolleres af et avanceret emissionskontrollsystem, såsom en trevejskatalysator med lambdasonde:</p> <p>1. Visuel inspektion af udstødningssystemet med henblik på en kontrol af, at der ikke findes nogen utætheder.</p> <p>2. Visuel inspektion af emissionskontrollsystemet, hvis et sådant forefindes, med henblik på en kontrol af, at det nødvendige udstyr forefindes.</p> <p>Når motoren under hensyntagen til fabrikantens anvisninger er blevet driftsvarm, måles udstødningens indhold af kulilte (CO) med motoren i tomgangshastighed (ubelastet).</p> <p>Udstødningssærens maksimalt tilladte CO-indhold skal svare til det, der er angivet af motorkøretøjsproducenten. Hvis oplysningerne herom ikke foreligger, eller hvis medlemsstaternes kompetente myndigheder beslutter ikke at anvende disse oplysninger som referenceværdi, må udstødningens indhold af CO ikke overstige følgende:</p> <p>- for køretøjer, der er registreret eller taget i brug første gang mellem den dato, hvor medlemsstaterne krævede, at køretøjerne skulle være i overensstemmelse med direktiv 70/220/EØF (1), og den 1. oktober 1986: CO - 4,5 volumenprocent</p> <p>- for køretøjer, der er registreret eller taget i brug første gang efter den 1. oktober 1986: CO - 3,5 volumenprocent.</p>	OK	OK	OK	OK	OK	OK	0

Punkter, der skal kontrolleres	Årsaker til, at køretøjet ikke kan godkendes	Danmark	Finland	Færøylene	Island	Norge	Sverige	Avvik
8.2.1. Motorkøretøjer, der er udstyret med motor med styret tænding (bensinmotor)	<p>b) Hvis udstødningen kontrolleres af et avanceret emissionskontrollsystem såsom en trevejskatalysator med lambdasonde:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Visuel inspektion af udstødningssystemet med henblik på en kontrol af, at der ikke findes nogen utætheder, og at alle dele er komplette. 2. Visuel inspektion af emissionskontrollsystemet med henblik på en konstatering af, at det nødvendige udstyr forefindes. 3. Bestemmelse af effektiviteten af køretøjets emissionskontrollsystem ved måling af lambdaverdien og CO-indholdet af udstødningsgassen i overensstemmelse med punkt 4 eller i overensstemmelse med de af fabrikantens valgte og godkendte fremgangsmåder på tidspunktet for typegodkendelsen, er enkelt kontrol. 4. Emissioner fra udstødningsrøret - grænseværdier. <p>- Måling ved tomgangshastighed: Udstødningens maksimale tilladte CO-indhold svarer til det, der er angivet af motorkøretøjsfabrikanten. Hvis disse oplysninger ikke foreligger, må det maksimale tilladte CO-indhold ikke overstige 0,5 volumenprocent.</p> <p>- Måling ved et højere tomgangsomsdrejningstal med ubelastet motor, idet motorens omsdrejningstal mindst skal andrage $2\,000\text{ min}^{-1}$. CO indhold: må ikke overstige 0,3 volumenprocent.</p> <p>Lambda: $1 \pm 0,03$ eller i overensstemmelse med fabrikantens anvisninger.</p>	OK	OK	OK	OK	OK	OK	0

Punkter, der skal kontrolleres	Årsaker til, at køretøjet ikke kan godkendes	Danmark	Finland	Færøylene	Island	Norge	Sverige	Avvik
8.2.2. Motorkøretøjer, der er udstyret med kompressionsstændingsmotor (dieselmotor)	<p>Måling af udstødningens røgtæthed ved et højere omsdrejningstal, (ubelastet, dvs. motoren accelereres fra tomgangsomsdrejningstallet op til det højeste regulerede omsdrejningstal). Røgtæthedsniveauet må ikke overstige det niveau, der er angivet på skiltet i overensstemmelse med direktiv 72/306/EØF (2). Hvis disse oplysninger ikke foreligger, eller hvis medlemsstaternes kontrolmyndigheder beslutter sig til ikke at anvende denne referenceværdi, må følgende grænseværdier for den maksimale absorptionskoefficient ikke overskrides:</p> <p>- indsnugningsdieselmotorer: $2,5\text{ m}^{-1}$, - turboladede dieselmotorer: $3,0\text{ m}^{-1}$</p> <p>eller tilsvarende værdier, hvis der anvendes en anden form for udstyr end det, der anvendes ved EF-typegodkendelsen.</p> <p>Køretøjer, der er registreret eller taget i brug første gang inden 1. januar 1980, er fritaget for at opfylde disse krav.</p>	OK	OK	OK	OK	OK	OK	0

Punkter, der skal kontrolleres	Årsaker til, at køretøjet ikke kan godkendes	Danmark	Finland	Færøerne	Island	Norge	Sverige	Avvik
8.2.3. Kontroludstyr	Kontrollen med motorkøretøjs emissioner kræver anvendelse af kontroludstyr, der gør det muligt at foretage en nøjagtig kontrol af, om køretøjerne overholder de foreskrevne eller af fabrikanten angivne grænseværdier.	OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
8.2.4. Hvis en køretøjstype ved EF-typegodkendelse ikke har kunnet overholde de grænseværdier, der er fastsat i dette direktiv, kan medlemsstaterne fastsætte forhøjede grænseværdier for denne køretøjstype på grundlag af bevismateriale fra fabrikanten. De underretter straks Kommissionen herom, som derefter underretter de øvrige medlemsstater.		OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
<i>(1) Rådets direktiv 70/220/EØF af 20. marts 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af udstødningsgas fra køretøjsmotorer med styret tænding (EFT, specialudgave 1970 (1), s. 149). Direktivet er sist ændret ved europaparlament- og rådsdirektiv 94/12/EF (EFT nr. L 100 af 19.4.1994, s. 42)</i>								
<i>(2) Rådets direktiv 72/306/EØF af 2. august 1972 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod emissionen af forurenende stoffer fra dieselmotorer til fremdrift af køretøjer (EFT nr. L 190 af 20. 8. 1972, s.11). Direktivet er senest ændret ved kommissionsdirektiv 89/49/EØF (EFT nr. L 238 af 15.8.1989, s. 43)</i>								

Punkter, der skal kontrolleres	Årsaker til, at køretøjet ikke kan godkendes	Danmark	Finland	Færøerne	Island	Norge	Sverige	Avvik
8.3. Radiostøjdæmpning		OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
9. Yderligere kontrolpunkter for køretøjer til offentlig personbefordring								
9.1. Nødudgang(e) (herunder hamre til knusning af ruder), (eller) nødudgangsskilt(e)		OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
9.2. Opvarmingsanlæg		OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
9.3. Luftforsyning		OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
9.4. Arrangement af siddepladser		OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
9.5. Indvendig belysning		OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
10. Identifikation af køretøjet								
10.1. Nummerplade		OK	OK	OK	OK	OK	OK	0
10.2. Stelnummer		OK	OK	OK	OK	OK	OK	0