

11111Om hänvisningarna i inspektionsanvisningarna

För att göra inspektionsanvisningarna mer användarvänliga har vi lagt till ett fält som heter "Hänvisning till föreskrifter". Här hänvisar vi till de regler som gäller för våra produkter samt Eur-Lex/UNECE. I e-boken finns referenserna tillgängliga som klickbara länkar (du måste vara inloggad för att länkarna ska fungera).

Referenserna pekar på följande böcker/digitala produkter:

- **BF(2)**: Motorfordonsföreskrifterna som gäller från 01.10.2022
- **BF Bilaga 1**: Bilaga 1 till Motorfordonsförordningen (KO=kravområde)
- **KF**: Fordonsreglementet
- **KTK**: Krav på fordon
- **FOB**: Bestämmelser om användning av fordon
- **71/320**: EES-avtalets krav på bromsar på bilar och släpvagnar
- **ECE 13**: Bromsregler ECE-reglemente 13
- **ECE 13H**: EES-avtalets krav på bromsar på personbilar (M1) och lätta lastbilar (N1)
- **ECE 48**: EES-avtalets krav på installation av ljussignalanordningar på bilar och släpvagnar

Se:

- hela kapitel (t.ex. KF kapitel 39)

- en enda paragraf (t.ex. KF § 6-4)
- underpunkter i avsnittet (t.ex. KTK § 23-3/8, 9). En referens kan också peka på flera olika underpunkter.

Hänvisningar till bilaga 1 till motorfordonsföreskrifterna

- Observera att hänvisningarna leder till huvudområdet för skadeståndskrav - se även underavsnitten A och B i rullgardinsmenyn.

Bedömning av anmärkningar om defekter är upplagd med ett betygssystem som har följande förklaring:

1. **Mindre fel/brister** som måste åtgärdas, men som inte har någon betydelse för om fordonet kan godkännas.
2. **Större fel/brister** som leder till att Transportstyrelsen inte kan godkänna fordonet.
3. **Farliga fel/brister** som innebär en omedelbar fara för trafiksäkerhet eller miljö, och som leder till att Transportstyrelsen inte kan godkänna fordonet. Detta innebär att ett förbud mot användning antas omedelbart.

Vid tidpunkten för inspektionen är det inte möjligt att mäta på grund av klimatförhållandena. Alla kontrollpunkter som är relevanta för fordonet måste kontrolleras. Transportstyrelsen kan utfärda egna riktlinjer för kontroll av varje fordonskategori.

Ändrad genom förordningar nr 1376 nr 29 okt 2010 (i kraft 1 nov 2010), 25 juni 2013 nr 765 ändrad genom förordning nr 1272 (i kraft 31 dec 2013), 1 nov 2012 nr 1039 (i kraft 8 juni 2015) ändrad genom förordning nr 1269 sep 2014, 15 dec 2014 nr 1614 och 26 mars 2015 nr 283, 22 maj 2018 nr 740 ändrad genom förordning 27 sep 2018 nr 1477 (i kraft 1 okt 2018, ny bilaga tillagd), ändrad genom förordning 19 dec 2019 nr 2054 (i kraft 1 jan 2020), 27 jan 2022 nr 140 (i kraft 1 mars 2022).

UTVALD!

Om fordonet har ändrats så att det måste visas upp för godkännandemyndigheten, ska besiktningsorganet göra en anmärkning på besiktningsblanketten punkt 10.1 samt en anmärkning om fel på det aktuella kontrollstället. Endast specificerade punkter i inspektionsinstruktionerna är avgörande för bedömningen av eventuella brister. Inspektionerna ska avse tillståndet vid inspektionstillfället och ska inte ta hänsyn till framtida användning.

Om inspektionsmetoden anges som okulärbesiktning innebär detta att inspektören, förutom att titta på de relevanta kontrollpunkterna, även ska röra vid och flytta komponenter, beBEDÖMNING buller eller vid behov använda något annat lämpligt inspektionsförfarande. Detta inkluderar användning av handverktyg, men utan att demontera komponenter.

Om det finns några tvivel om fordonets identitet (om det är rätt fordon som har visats upp för kontroll) och/eller om chassinumret är förfalskat, ska en periodisk eller uppföljande inspektion inte utföras, och inspektionen ska avbrytas (inte rapporteras). I sådana fall måste fordonsägaren hänvisas till Driver and Vehicle Licensing Office. I sådana fall måste kontrollorganet anmäla detta till Transportstyrelsen. Vid uppenbart brott ombeds kontrollorganet att omedelbart underrätta polisen.

Utrustning som installerats av tillverkaren eller som i efterhand monterats i fordonet och som omfattas av inspektionsanvisningarna ska kontrolleras oavsett om det fanns ett tekniskt krav på denna utrustning vid tidpunkten för registreringen eller inte.

Vid en uppföljande inspektion måste det kontrolleras om reparationen har utförts fullständigt och inte har resulterat i följdfel/brister, som skulle ha utgjort en felanmälan vid huvudinspektionen. Transportstyrelsen har tagit fram riktlinjer som ska användas vid bedömningen av de olika kontrollpunkterna i kontrollanvisningarna.

Kontrollmetoder som enligt formuleringen kräver 2 personer, kan styras med 1 person, förutsatt att utrustning och/eller metoder används som säkerställer

likvärdig kontroll. Vid kontroll av en traktor eller släpvagn med en tillåten totalvikt på högst 3500 kg får domkraft användas om kontrollmetoden beskriver användningen av en arbetsgrop, lyftblock eller väglyft.

0.

KONTROLLPUNKT	HÄNVISNING TILL FÖRORDNINGAR	KONTROLLMETOD	HUVUDORSAK TILL MEDDELANDE OM BRISTER	BEDÖMNING
0.1 Egenskaper				
Funktioner		<p>Visuell kontroll.</p> <p>Registreringsskyltar kontrolleras mot fordonets registreringsbevis eller mot information som tillhandahålls elektroniskt av Transportstyrelsen samt med avseende på skador, sikt och placering. Vid avregistrering av fordon kommer det inte att finnas någon anmärkning om brist på saknade registreringsskyltar, på Transportstyrelsens hemsida kommer det att framgå om fordonet har avregistrerats.</p>	<p>a. Särskiljande märke saknas</p> <p>b. Kännetecknet är så dåligt fastsatt att det kan falla av</p> <p>c. Prägling saknas eller är oläslig</p> <p>d. Inte i enlighet med fordonsdokument eller register</p> <p>e. Inte korrekt placerad</p> <p>f. Skadat eller deformerat kännetecken</p> <p>g. Identifieringen överensstämmer inte med kraven</p>	<p>a. 2</p> <p>b. 2</p> <p>c. 2</p> <p>d. 2</p> <p>e. 2</p> <p>f. 2</p> <p>g. 2</p>
0.2 Fordonets identifieringsnummer/serienummer				
<p>Fordonets identifieringsnummer/serienummer</p> <p><i>Se guiden på sidan 72</i></p>		<p>En okulär inspektion av det fullständiga chassinumret som är präglat i ramen/karossen kontrolleras mot fordonets registreringsbevis eller mot information som tillhandahålls elektroniskt av Transportstyrelsen.</p> <p>För fordon med avgasklass EU-5 och högre kontrolleras fordonets VIN-nummer också genom avläsning av OBD-systemet med diagnosutrustning. För fordon med eldrift ska denna kontroll utföras för fordon som registrerats för första gången den 1 januari 2011 eller senare. Om det inte är möjligt att genomföra denna kontroll ska kommentarfältet för särskilda omständigheter i rapporteringslösningen användas för att beskriva detta.</p> <p>Chassinumret får inte avläsas elektroniskt på traktorn.</p> <p>Defektmeddelanden d) och e) krävs inte om avvikelser är begränsade till endast bristande överensstämmelse mellan bokstaven I och siffran 1, eller bokstaven O och siffran 0.</p> <p>När en anmälan om brist d) och/eller e) görs, ska en anmälan om brist också göras enligt punkt 10.1.</p>	<p>a. Saknas eller är inte bevisat</p> <p>b. Ofullständig</p> <p>c. Oläslig</p> <p>d. Präglad chassinumret som inte överensstämmer med fordonets registreringsbevis eller register</p> <p>e. Chassinumret som lagras elektroniskt och som inte överensstämmer med fordonets registreringsbevis eller register</p> <p>f. Fordonets registreringsbevis saknas eller är oläsligt</p>	<p>a. 2</p> <p>b. 2</p> <p>c. 2</p> <p>d. 2</p> <p>e. 2</p> <p>f. 1</p>
				11

1. BROMSSYSTEM

KONTROLLPUNKT	HÄNVISNING TILL FÖRORDNINGAR	KONTROLLMETOD	HUVUDORSAK TILL MEDDELANDE OM BRISTER	BEDÖMNING
1.1 Mekaniskt skick och funktionssätt				
1.1.1 Fjädring med färbromspedal		Okulär kontroll av komponenterna när bromssystemet är aktiverat. <i>ANM.:</i> Bilar med bromsförstärkare kontrolleras med avstängd motor.	a. Bromspedalen är för långsam b. Överdrivet slitage eller frigång c. Uppfyller inte kraven	a. 2 b. 2 c. 2
1.1.2 Bromspedalens skick och slaglängd		Okulär kontroll av komponenterna när bromssystemet är aktiverat. <i>ANM.:</i> Bilar med bromsförstärkare kontrolleras med avstängd motor. Defekt anmärkning b) bedöms med 2 om pedalfunktionen påverkas.	a) För mycket rörelse eller för lite pedalarmklyft b) Pedalen återgår inte som den ska c) Halkskyddsbeläggning saknas d) Halkskyddsbeläggningen är lös e) Halkskyddsbeläggningen är sliten (hal) f) Uppfyller inte kraven	a. 2 b. 1 (2) c. 2 d. 2 e. 2 f. 2
1.1.3 Vakuumpump eller kompressor och behållare		Visuell kontroll av komponenterna vid normalt drifttryck. Kontrollera hur lång tid det tar för vakuumet, hydrauliken eller lufttrycket att nå ett säkert drifttryck samt funktionen hos varningsanordningen, flerkretsskyddsventilen och övertrycksventilen. Kontrollera också hur många gånger bromsen kan ansättas (inklusive hjälpkraft) efter att motorn har stannat. Anmärkningarna a) och f) bedöms med 2 om bromsen inte kan aktiveras minst 4 gånger efter att varningssignalen har utlösts, eller om manometern varnar för fara (Motorn avstängd för bilar med hydrauliskt bromssystem). Klassad med 3 om bromsen inte kan ansättas minst 2 gånger. Anmärkning e) bedöms med 3 i händelse av ett trafikfarligt fel.	a. Otillräckligt tryck/vakuum för att aktivera bromsen tillräckligt många gånger efter att varningssignalen har utlösts (eller manometern varnar för fara) b. Den tid som behövs för att öka trycket/vakuumet till en säker driftsnivå är inte i enlighet med kraven c. Flerkretsskyddsventilen eller övertrycksventilen fungerade inte d. Luftläckage leder till ett märkbart tryckfall eller hörbara luftutflöden e. Yttre skador som kan påverka bromssystemets funktion f. Otillräckligt tryck/vakuum för att aktivera bromsen ett tillräckligt antal gånger g. För mycket oljespill från kompressorn	a. 2 (3) b. 2 c. 2 d. 2 e. 2 (3) f. 2 (3) g. 1

KONTROLLPUNKT	HÄNVISNING TILL FÖRORDNINGAR	KONTROLLMETOD	HUVUDORSAK TILL MEDDELANDE OM BRISTER	BEDÖMNING
1.1.4 Varningsanordning för lågt tryck eller manometer		Funktionskontroll Tryckluftssystem: Kretsarna töms växelvis. Varningsanordningen måste varna under 3,9 bar (4,5 bar för EBS-bromsar) Om det inte finns någon manometer i motorfordonet måste en extra manometer anslutas. Om du är osäker, kontrollera motorfordonets tryckmätare mot styrtrycksmätaren. Bristanmärkning a) bedöms med 2 om lågt tryck inte meddelas eller visas.	a) Varningsanordningen eller manometern fungerar inte eller är defekt	a. 1 (2)
1.1.5 Handmanövrerade bromsventiler (avstängningsventil, växlingsventil osv.)		Okulär kontroll av komponenterna när bromssystemet är aktiverat.	a) Manöverdonet spruckat b) Styrdonet skadat c) Manöverdonet har för stort slitage d) Manöverdonet är inte tillräckligt fastsatt i ventilen eller ventilen är inte tillräckligt fastsatt e) Lös anslutning i systemet f) Läckage i systemet g) Otillfredsställande funktion	a. 2 b. 2 c. 2 d. 2 e. 2 f. 2 g. 2
1.1.6 Parkeringsbroms, manöverarm, låsanordning, elektronisk parkeringsbroms		Okulär kontroll av komponenterna när bromssystemet är aktiverat. Defektanmärkningarna b) och c) bedöms med 2 om det påverkar låsfunktionen.	a) Låsanordningen fungerar inte korrekt b) Överdrivet slitage på styrarmslagret c) Överdriven förslitning av styrarmens låsningsmekanism d) Överdriven rörelse av styrarmarna e) Manöverdonet saknas f) Manöverdonet skadat g) Kontrollenheten defekt h) Fungerar inte korrekt i) Varningsanordningen indikerar fel	a. 2 b. 1 (2) c. 1 (2) d. 2 e. 2 f. 2 g. 2 h. 2 i. 2

KONTROLLPUNKT	HÄNVISNING TILL FÖRORDNINGAR	KONTROLLMETOD	HUVUDORSAK TILL MEDDELANDE OM BRISTER	BEDÖMNING
1.1.7 Bromsventiler		Okulär kontroll av komponenterna (fotventiler, reglerventiler, regulatorer) när bromssystemet är aktiverat. Bristanmälningar a) och e) bedöms med 3 vid trafikfara.	a) Ventilen är skadad b) Ventilen är inte tillräckligt fastsatt etc. c) Ventilen är felaktigt monterad d) Läckage	a. 2 (3) b. 2 c. 2 d. 2 (3)
1.1.8 Bromskopplingar för släpfordon		För elektriska och pneumatiska anslutningar: Koppla loss och koppla bort alla bromsanslutningar mellan traktor och släpvagn. Använd en lös bromsförbindelse för att kontrollera motorfordon som tillverkas utan släpvagn. För hydraulanslutning på traktor: Se till att hydraulkopplingen är av entrådstyp. Den ska överensstämma med ISO-5676/1983 och utsprånget ska sitta på traktorn. Mät att ett tryck som är lika med noll anbringas vid kopplingspunkten när bromssystemet inte är aktiverat och mellan 10 och 15 MPa när bromssystemet är aktiverat. Defektanmärkningar a) och b) bedöms med 2 om kopplings- eller ventilmfunktionen påverkas. Anmärkning d) bedöms med 3 om funktionen påverkas allvarligt och släpvagnen och dragfordonet presenteras samtidigt. Anmärkning e) bedöms med 3 om bromsens funktion påverkas allvarligt och släpvagnen och dragfordonet visas samtidigt.	a) Koppling eller självstängande ventil defekt b) Koppling eller ventil är inte tillräckligt fastsatt etc.) c) Koppling eller ventil är felaktigt monterad d) Läckor) Fungerar inte korrekt	a. 1 (2) b. 1 (2) c. 2 d. 2 (3) e. 2 (3)
1.1.9 Ackumulator, tryckluftsbehållare		Visuell kontroll. Felanmälningar a), b) och c) bedöms med 3 vid trafikfara. Bristanmärkning d) bedöms med 1 om buteljeringsanläggningens drift påverkas. Klassad med 2 om tappanordningen inte fungerar.	a) Behållaren är skadad b) Behållaren är för kraftigt korroderad c) Behållaren har läckt d) Tappanordning, defekt e) Behållaren är inte tillräckligt fastsatt f) Behållaren är felaktigt monterad	a. 2 (3) b. 2 (3) c. 2 (3) d. 1 (2) e. 2 f. 2

KONTROLLPUNKT	HÄNVISNING TILL FÖRORDNINGAR	KONTROLLMETOD	HUVUDORSAK TILL MEDDELANDE OM BRISTER	BEDÖMNING
1.1.10 Bromsförstärkare, huvudcylinder (hydraulsystem)		<p>Okulär kontroll av komponenterna när bromssystemet är aktiverat. Stäng av motorn. Upptäck behovet av ökad trampkraft efter upprepad pumpning.</p> <p>Kontrollera huvudcylindern för internt läckage genom att trycka mycket långsamt på bromspedalen. Registrera vid behov vid konstant pedaltryck. Kontrollera om pedalen är fjädrande. Starta motorn, kontrollera att pedalen är "insugen". Med motorn igång lastar pedalen upp till 100 kg.</p> <p>Bristanmärkning a) bedöms med 3 vid utebliven hjälp.</p> <p>Anmärkning b) bedöms med 3 om bromsens funktion påverkas kraftigt eller vid större defekter.</p> <p>Anmärkning c) bedöms med 3 vid större defekter i befästningen och/eller om bromsarnas funktion påverkas allvarligt.</p> <p>Anmärkning d) bedöms med 1 om bromsvätskenivån är lägre än minimimarkeringen på behållaren, bedöms med 2 om bromsvätskenivån är betydligt lägre än minimimärket. Klassad med 3 om det inte finns någon synlig bromsvätska i behållaren.</p> <p>Anmärkning f om felet f) bedöms med 1 om varningslampan endast indikerar för låg bromsvätskenivå.</p> <p>Anmärkning j) bedöms med 3 i händelse av ett trafikfarligt fel.</p>	<p>a) Bromsförstärkaren är defekt eller ineffektiv</p> <p>b) Huvudcylindern är defekt</p> <p>c) Huvudcylindern är inte tillräckligt fastsatt</p> <p>d) För lite bromsvätska</p> <p>e) Lock på huvudcylinderbehållaren saknas</p> <p>f) Varningslampan tänd eller defekt</p> <p>g) Fel på varningsanordningen för bromsvätskenivå</p> <p>h) Fel på bromssystemet i</p> <p>) Bromsbromspedalens fjädring</p> <p>j) Läckage</p>	<p>a. 2 (3)</p> <p>b. 2 (3)</p> <p>c. 2 (3)</p> <p>d. 1 (2, 3)</p> <p>e. 1</p> <p>f. 2 (1)</p> <p>g. 1</p> <p>h. 3</p> <p>i. 2</p> <p>j. 2 (3)</p>
1.1.11 Bromsrör		<p>Okulär kontroll av komponenterna när bromssystemet är aktiverat eller aktiverat.</p> <p>Felanmälningar b), d) och f) bedöms med 3 i händelse av en trafikfarlig defekt.</p> <p>Anmärkning c) bedöms med 3 om felet påverkar bromsarna på grund av en igensatt bromsledning eller vid omedelbar risk för läckage.</p> <p>Defektanmärkning e) bedöms med 1 vid mindre avvikelser i installation eller infästning.</p>	<p>a) Överhängande risk för fel eller brist</p> <p>b) Läckage i rör eller anslutning</p> <p>c) Röret skadat</p> <p>d) Rören är för svårt korroderad</p> <p>e) Rören är felaktigt monterade</p> <p>f) Felaktig reparation eller modifiering</p>	<p>a. 3</p> <p>b. 2 (3)</p> <p>c. 2 (3)</p> <p>d. 2 (3)</p> <p>e. 2 (1)</p> <p>f. 2 (3)</p>

KONTROLLPUNKT	HÄNVISNING TILL FÖRORDNINGAR	KONTROLLMETOD	HUVUDORSAK TILL MEDDELANDE OM BRISTER	BEDÖMNING
1.1.12 Bromsslangar <i>Se guide på sidan</i>		Okulär kontroll av komponenterna när bromssystemet är aktiverat eller aktiverat. Vid bedömning av sprickor i bromsslangar böjs slangen för att beBEDÖMNING allvarlighetsgraden. Om sladden blir synlig är detta grund för en anmärkning om brist. Bristanmärkningarna b) och c) bedöms med 1 vid mindre allvarliga avvikelser. Felmeddelanden e), f), g) och h) bedöms med 3 i händelse av en trafikfarlig defekt.	a) Överhängande risk för fel eller brist b) Slangen är skadad c) Slangen är felaktigt monterad d) Slangen är för kort e) Läckage i slang eller anslutning f) Slangen expanderar under tryck g) Slangen porös/spricka h) Felaktig reparation eller modifiering	a. 3 b. 2 (1) c. 2 (1) d. 2 e. 2 (3) f. 2 (3) g. 2 (3) h. 2 (3)
1.1.13 Bromsband och bromsbelägg		Visuellt kontroll. Visuellt inspektion genom inspektionsluckor i bromssköldar, om sådana finns. Defektanmärkning a) bedöms med 3 om bromsbelägget är nedslitet (om det "går på stålet"). Defektanmärkning b) bedöms med 3 om bromsprestandan påverkas allvarligt. Anmärkningar om fel d) och e) bedöms med 3 i händelse av en trafikfarlig defekt.	a) Överdrivet slitage på bromsbeläggen b) Bromsbeläggen smutsiga (olja, fett etc.) c) Bromsband eller bromsbelägg saknas d) Bromsband eller bromsbelägg är felaktigt monterad e) Löst bromsbelägg	a. 2 (3) b. 2 (3) c. 3 d. 2 (3) e. 2 (3)
1.1.14 Bromstrummor, bromsskivor		Visuellt kontroll. Vid bedömning av rost på bromsskivor bedöms bromsbeläggets kontaktyta på bromsskivan (mätt radiellt). Felanmärkning bedöms med 3 vid trafikfara. Defektmeddelande e) krävs inte om bromssköldar saknas. För tunga fordon (tillåten totalvikt över 3500 kg) måste en bristanmälan för rost på bromsskivan utfärdas om det finns mer än 25 % rost på ena sidan av bromsskivan. För lätta fordon (tillåten totalvikt upp till och med 3500 kg) måste en bristanmärkning för rost på bromsskivan utfärdas om den är mer än: · 25 % rost på ena sidan av framaxelns bromsskiva · 50 % rost på ena sidan av bromsskivan på andra axlar	a) Överdrivet slitage b) Defekts c) Trumma eller skiva smutsig (olja, fett, etc.) d) Trumma eller skiva saknas e) Bromsskölden är inte tillräckligt fastsatt f) Mer än 25 % rost på ena sidan av bromsskivans väg g) Mer än 50 % rost på ena sidan av bromsskivans väg h) För stor spricka i) För stor repa j) För stor skada k) Inte tillräckligt med grepp l) Brott	a. 2 (3) b. 2 (3) c. 2 (3) d. 3 e. 2 f. 2 g. 2 h. 2 (3) i. 2 (3) j. 2 (3) k. 2 (3) l. 2 (3)

KONTROLLPUNKT	HÄNVISNING TILL FÖRORDNINGAR	KONTROLLMETOD	HUVUDORSAK TILL MEDDELANDE OM BRISTER	BEDÖMNING																				
1.1.15 Bromsvajrar, fjäderben, armar, anslutningsdon		Okulär kontroll av komponenterna när bromssystemet är aktiverat. Felmeddelanden a), b), c) och d) bedöms med 3 i händelse av ett trafikfarligt fel.	a) Defektb) Skadad c) Deformerad) Överdriven förslitning eller korrosion) Svagheterf) Defekt vajerdragningg) Begränsad fri rörlighet för bromssystemet) Onormal rörelse av armar/leder på grund av felinställning eller överdrivet slitage	a. 2 (3) b. 2 (3) c. 2 (3) d. 2 (3) e. 2 f. 2 g. 2 h. 2																				
1.1.16 Bromscylindrar		<p>Okulär besiktning av komponenterna, inklusive luftklockor, fjäderbromsar och hydraulcylindrar (inklusive hjulcylindrar och bromsok), medan bromssystemet är aktiverat eller aktiverat. Klockans dimension/tillåtna slaglängd:</p> <table> <tr> <td>16"</td><td>20"</td><td>24"</td><td>30"</td><td>36"</td></tr> <tr> <td>med en tjocklek på 44</td><td>Sänkt än 44 mm</td><td>med en tjocklek på 44</td><td>mm 51</td><td>en mm 57</td></tr> </table> <p>"Long-beat" klockor:</p> <table> <tr> <td>16"</td><td>20"</td><td>24"</td><td>30"</td><td>36"</td></tr> <tr> <td>en mm 75</td><td>en mm 75</td><td>en mm 75</td><td>en mm 75</td><td>75 mm</td></tr> </table> <p>Det finns klockdimensioner "mellan" det uppförda. Fjädbremsbeller hark ort slag. Skrovets längd kan också kontrolleras genom att mäta avståndet mellan remmen och bandet. Felanmälningar bedöms med 3 i händelse av trafikfara.</p>	16"	20"	24"	30"	36"	med en tjocklek på 44	Sänkt än 44 mm	med en tjocklek på 44	mm 51	en mm 57	16"	20"	24"	30"	36"	en mm 75	en mm 75	en mm 75	en mm 75	75 mm	a) Spruckenb) Skadad c) Läckord) Defekter) Inte tillräckligt fastsattf) Felaktigt monteradg) För starkt korroderad) Otillräcklig eller överdriven slaglängd i) Dammmanschetten är kraftigt försvagadj) Dammmanschett saknask) Dammmanschetten har rök) Defekt	a. 2 (3) b. 2 (3) c. 2 (3) d. 2 (3) e. 2 (3) f. 2 (3) g. 2 (3) h. 2 (3) i. 1 j. 2 k. 2 l. 2 (3)
16"	20"	24"	30"	36"																				
med en tjocklek på 44	Sänkt än 44 mm	med en tjocklek på 44	mm 51	en mm 57																				
16"	20"	24"	30"	36"																				
en mm 75	en mm 75	en mm 75	en mm 75	75 mm																				
1.1.17 Lastberoende bromskraftsregulator		Okulär kontroll av komponenterna när bromssystemet är aktiverat eller aktiverat. Vid kontroll av den elektroniska ALB används fordonets varningsfunktion. Mekanisk eller pneumatisk ventil simuleras/kontrolleras mot värden på ALB-plattan. Anmärkningarna c) och d) bedöms med 3 för fordon med pneumatiska mekaniska bromsar om ABS inte fungerar eller om fordonet inte har ABS. Anmärkning h) bedöms med 3 i händelse av ett trafikfarligt fel.	a) Anslutningslänk defektb) Anslutningslänk/ventil felaktigt justerad c) Ventilen har fastnat) Ventilen fungerar inte f) Ventil saknas f) Ventilens märkskylt saknas g) Information oläslig eller inte i enlighet med kraven h) Läckage	a. 2 b. 2 c. 2 (3) d. 2 (3) e. 3 f. 1 g. 1 h. 2 (3)																				

KONTROLLPUNKT	HÄNVISNING TILL FÖRORDNINGAR	KONTROLLMETOD	HUVUDORSAK TILL MEDDELANDE OM BRISTER	BEDÖMNING
1.1.18 Inställningsanordningar		Visuell kontroll. Om möjligt på tryckluftssystem, kontrollera automatiska stigare för fasta punkter, inställningar etc. Grundinställning, normalt 90 grader vid full broms. Grundinställningen är ungefär densamma på varje sida av samma axel. För långa slag indikerar ett fel i inställningen av den automatiska justerbara spaken när fordonet har ett sådant.	a) Skadadb) Fastc) Onormal rörelse) För mycket slack) Felaktigt justeradf) Defektg) Felaktigt installerad	a. 2 b. 2 c. 2 d. 2 e. 2 f. 2 g. 2
1.1.19 System för retarder		Visuell kontroll. Bristanmärkning a) bedöms med 2 om funktionen är kraftigt påverkad.	a) Lösa/osäkrade anslutningar eller fästelementb) Systemet har uppenbara defekter eller defekter	a. 1 (2) b. 2
1.1.20 Automatisk aktivering av släpvagnsbromsen		Koppla bort luftanslutningen mellan dragbilen och släpvagnen. Motorfordon som registrerats efter 1.10.92 skall vara sådana att den automatiska bromsen på släpvagnen också aktiveras i händelse av ett stort läckage i manöverledningen. Detta görs genom att minska trycket i matarledningen till 1,5 bar inom 2 sekunder. vid full broms och stort läckage i styrledningen. (Hålen i styrtråden måste vara minst 6 mm i diameter).	a) Släpvagnsbromsen aktiveras inte automatiskt när luftslangarna kopplas bortb) Trycket i matarledningen sjunker inte till 1,5 bar på 2 sekunder	a. 3 b. 2
1.1.21 Bromssystem		Visuell kontroll. Defektanmärkningarna a) och e) bedöms med 3 om bromsprestandan påverkas allvarligt. Bristanmärkning b) bedöms med 2 om systemets funktion är kraftigt påverkad. Anmärkning f) bedöms med 3 i händelse av ett trafikfarligt fel.	a) System (frostskyddspump, lufttork, etc.) har yttre skador, defekter eller är kraftigt korroderadeb) Läckage av luft eller vätska till frostskyddc) Komponenten är inte tillräckligt fastsatt) Komponenten är felaktigt monterad) Felaktig reparation eller modifiering av komponentenf) Läckage	a. 2 (3) b. 1 (2) c. 2 d. 2 e. 2 (3) f. 2 (3)
1.1.22 Urval för provning		Visuell kontroll.	a) Defekterb) Skadadc) Funktionsfel eller defekt) Läckage	a. 2 b. 1 c. 2 d. 2

KONTROLLPUNKT	HÄNVISNING TILL FÖRORDNINGAR	KONTROLLMETOD	HUVUDORSAK TILL MEDDELANDE OM BRISTER	BEDÖMNING
1.1.23. Varning för kretsskyddsventil / tryckskyddsventil/bromskretsfel		Om det inte finns någon manometer i motorfordonet måste manometrar anslutas. Kretstankarna töms växelvis. Under ett visst tryck (ca 4 bar) bör endast trycket i kretsen som dräneras minska. I vissa system minskar även trycket i parkeringsbromstankarna vid tömning av kretstankarna (precircuit). Vid tömning av tanken för parkeringsbromsen och tanken/tankarna för andra ändamål får trycket på motorfordonets manometer inte sjunka under ett visst värde (ca 4 bar). Tappa matningsledningen. Kontrollera att trycket kvarstår på motorfordonet (min. 3.3 bar). Hydraulsystem: Varningslampa för kretsfel, kontrollera att lampan är i ordning och att den inte lyser konstant.	a) Läckage mellan kretsarnab) Tryckfall under ca 4 barc) Inget tryckskydd fungerar) Varningslampan fungerar inte) Varningslampan indikerar fel i systemet	a. 2 b. 2 c. 2 d. 2 e. 2
1.1.24 Manöverorgan för släpfordonsbroms (färdbroms)		En krets är helt tömd. Se till att antingen styrledningen är under reglerat tryck när bromspedalen trycks ned eller att matarledningen är tömd på luft. Upprepa samma sak med den andra kretsen. Motorn ska vara igång under provningen.	a) Båda kretsarna styr inte släpvagnsbromsen	a. 2
1.1.25 Påskjutsbromssystem		Okulär besiktning och funktionskontroll med hjälp av utrustning för manövrering av påskjutsbromsen. Bromsverkan och prestanda kontrolleras också genom att beBEDÖMNING om den kraft som krävs för att rotera alla bromsade hjul är ungefär lika stor och ökar proportionellt när påskjutsbromsfunktionen används. Kontrollen utförs med bromsade hjul som lyfts från marken. Alternativt - för fordon där en hel axel inte kan lyftas - kontrollera att det finns en partiell bromsfunktion och en full bromsfunktion (låsning) för alla bromsade hjul.	a) Otillräcklig bromsverkan på ett eller flera hjulb) Bromsarna är påslagnac) Bromseffekten ökar inte gradvis (hackar)d) För stor skillnad i bromskraft mellan hjul på samma axel) För liten körreservf) Tröghet) Överdriven rörelse/slack i en komponenth) Spjället visar tecken på allvarligt läckage eller funktionsfel i) Dammanschetten är kraftigt nedsattj) Dammanschetten saknask) Dammanschetten har gått sönder	a. 2 b. 2 c. 2 d. 2 e. 2 f. 2 g. 2 h. 2 i. 2 j. 2 k. 2

KONTROLLPUNKT	HÄNVISNING TILL FÖRORDNINGAR	KONTROLLMETOD	HUVUDORSAK TILL MEDDELANDE OM BRISTER	BEDÖMNING
1.2 Färdbromsens prestanda och verkan				
1.2.1 Prestanda – färdbroms <i>Se guide på sidan</i>		<p>Vid provning vid bromsprovning eller, om detta inte är möjligt, vid provning på väg, ansätts bromsarna gradvis upp till den högsta bromseffekten. Se även avsnitt 1.2.2 om allmänna krav för bromsprovning. Under bromsprovningen bör en bromskraft på 1800 daN per hjul (2300 daN för dubbelhjul) inte överskridas för att undvika däckskador och onödig belastning vid bromsprovningar. Pulsationen får inte överskrida nedanstående värden, oavsett vilken bromskraft som valts vid måttillfället: 30 daN för fordon med en högsta tillåtna vikt på högst 3500 kg 90 daN för fordon med en högsta tillåten totalvikt på mer än 3500 kg och högst 12000 kg 180 daN för fordon med en högsta tillåten totalvikt på mer än 12000 kg</p> <p>Defekt anmärkning a) bedöms med 3 om ett eller flera hjul inte har någon bromsverkan och detta allvarligt påverkar fordonets totala bromsverkan.</p> <p>Anmärkning b) bedöms med 2 om skillnaden i bromskraft mellan hjul på samma axel är större än 30 % av det högsta värdet. Detsamma gäller om fordonet avviker kraftigt från en rak linje när det testas på väg. Bedöms med punkt 3 om skillnaden i bromskraft mellan hjul på samma axel är större än 50 % av det högsta värdet för framaxeln på ett motorfordon. Detsamma gäller i händelse av en trafikriskavvikelse under testning på väg. Vid provning på väg ska bedömningen utföras samtidigt som den maximala bromseffekten mäts, jfr kontrollpunkt 1.2.2. För fordon som inte kan kontrolleras vid bromsprovningar ska en anmärkning om brister (g) införas om inspektionen inte kan utföras på grund av klimatförhållanden. Anmärkning e om brist införs om pulseringen av bromskraften är större än gränsvärdena eller om det förekommer betydande pulsering under provkörning. Släpfordon med påskjutsbromssystem är undantagna från denna kontrollpunkt.</p>	<p>a) Otillräcklig bromsverkan på ett eller flera hjul</p> <p>b) För stor skillnad i bromskraft mellan hjul på samma axel</p> <p>c) Bromseffekten ökar inte gradvis (hackar)</p> <p>d) Reaktionstiden är för lång på ett eller flera hjul</p> <p>e) Överdriven pulsering av bromskraften</p> <p>f) Bromsarna är på</p> <p>g) Bromskontroll ej utförd. Vid en uppföljande besiktning ska en bromskontroll utföras och denna ska godkännas</p>	<p>l. 2 (3)</p> <p>m. 2 (3)</p> <p>n. 2</p> <p>o. 2</p> <p>p. 2</p> <p>q. 2</p> <p>r. 2</p>

KONTROLLPUNKT	HÄNVISNING TILL FÖRORDNINGAR	KONTROLLMETOD	HUVUDORSAK TILL MEDDELANDE OM BRISTER	BEDÖMNING
1.2.2 Bromsverkan		<p>Provning av bromstester. Under bromsprovningen bör en bromskraft på 1800 daN per hjul (2300 daN för dubbelhjul) inte överskridas för att undvika däckskador och onödig belastning vid bromsprovningar. Om fordonets konstruktion gör det omöjligt att kontrollera fordonet vid bromstester, utförs provningen på väg med hjälp av en retardationsmätare. Tester på väg bör utföras under torra förhållanden på en plan och rak väg (torr och bar asfalt fri från grus). Om en provning på väg inte kan utföras på grund av klimatförhållanden utfärdas ett meddelande om brister (d). Inspektionen handlar om beräkning av bromsverkan för fullastade fordon, för påhängsvagnar - summan av de maximalt tillåtna axeltrycken.</p> <p>Fordon eller släpfordon med pneumatiska mekaniska bromsar ska kontrolleras antingen med hjälp av referensvärdesmetoden eller enpunktsmetoden enligt beskrivningen i kapitlet "Provning av bromsprovningar".</p> <p>Allmänna krav för bromsmanöverorgan vid rullningsprovning:· Bromsarna ska vara något varmdrivna.· Däcktrycket måste vara korrekt.· Bromsrullar och däck måste vara rena.· Öka trycket långsamt med bromspedalen/fotventilen och låt förhållandena stabiliseras.· Förspänningsdetektering görs när (eller omedelbart före) det första hjulet stannar.· Vid mätning av bromskraft för att beBEDÖMNING/beräkna bromsverkan och/eller felinställning mellan hjul på samma axel används medelvärdet när bromskraften pulserar.</p> <p>En beskrivning av bedömningen av dålig bromsverkan, se anmärkningarna a) och e) finns under de olika testmetoderna. Meddelande om brist d) ställs om ett bromsprov inte kunde utföras på grund av t.ex. okänt beräkningstryck eller bristfällig/utebliven provtagning.</p> <p>Släpfordon med påskjutsbromssystem är undantagna från denna kontrollpunkt.</p>	<p>a) För dålig bromsverkan</p> <p>b) Bromskraften är mindre än kravet på referensvärde för den axel som provas.</p> <p>c) Bromstest ej godkänt, minimitryck i bromsklockan uppnås inte under provningen. Vid en uppföljande besiktning ska ett bromsprov utföras, och detta ska godkännas</p> <p>d) Bromstest ej utfört. Vid en uppföljande besiktning ska ett bromsprov utföras, och detta ska godkännas</p> <p>e) Farligt dålig bromsverkan</p>	<p>a. 2</p> <p>b. 2</p> <p>c. 2</p> <p>d. 2</p> <p>e. 3</p>

Krav för bromsvirkning

Fordon registrerade från och med den 1 januari 2012:

- Minibuss/kombinerat fordon med en högsta tillåten vikt som inte överstiger 3500 kg (grupp N1): 50 %
- Personbil (grupp M1): 58 %
- Buss (grupperna M2 och M3): 50 %
- Lastbil (grupperna N2 och N3): 50 %
- Släpvagn (grupp O):
 - Påhängsvagn: 45 %
 - Släpvagn och släp: 50 %
- Traktor: 50 %
- Motordriven utrustning: 44 %

Fordon registrerade före den 1 januari 2012:

- Skåpbil/kombinerad bil med en högsta tillåten vikt som inte överstiger 3500 kg (grupp N1) registrerad före 1.10.92: 45 %
- Minibuss / kombinerad bil med en högsta tillåten vikt som inte överstiger 3500 kg (grupp N1) registrerad 1.10.92 eller senare: 50 %
- Personbilar och bussar (grupperna M1, M2 och M3): 50 %
- Lastbilar (grupperna N2 och N3) registrerade före den 1.10.92: 43 %
- Lastbil (grupp N2 och N3) registrerade 1.10.92 eller senare: 45 %
- Fordon med pneumatiska mekaniska bromsar måste dra en släpvagn (alla grupper) och en släpvagn (grupp O): 45 %
- Traktor: 45 %
- Motordriven utrustning: 44 %

Metod hydrauliska bromsar

Varje axel bromsas med ökande bromskraft vid bromstester. Bromsverkan på axlarna och fordonet som helhet bedöms. Fordonets totala bromsverkan bedöms under provkörningar, i tveksamma fall utförs retardationsmätning. I tveksamma fall bedöms fördelningen av bromskraften på fram-/bakaxeln under provkörning. Vanligtvis bör bromskraftsfördelningen vara 60/40.

Meddelande om komplettering a) åläggs om bromseffekten är lägre än vad som krävs för

fordonstyp. Meddelande om brist e) tillämpas om bromsverkan är farlig för trafiken.

Metoder för pneumatiska mekaniska bromsar

Metoden med referensvärde:

Bromsprovning av fordon som har dokumenterade referensvärden från fordonstillverkaren:

Kravet är att det finns referensvärden, däckstorlek, ringklocksstorlek och information om huruvida fordonet är utrustat med bromstrumma eller bromsskivor (i enlighet med ECE 13 tillägg 7 serie 9). Dessutom ska fordonet vara utrustat med ett provningsuttag för mätning av trycket i bromsklockan i anslutning till hjulbromsen och som är lätt åtkomligt för anslutning av provningsutrustning. Ett referensvärde som beräknas i enlighet med retardationskravet för den aktuella fordonsklassen används.

Avläsningarna i krängningsprovaren jämförs med den linjära retardationslinjen för det aktuella fordonet för att avgöra om fordonet uppfyller minimikravet.

Mätmetod:

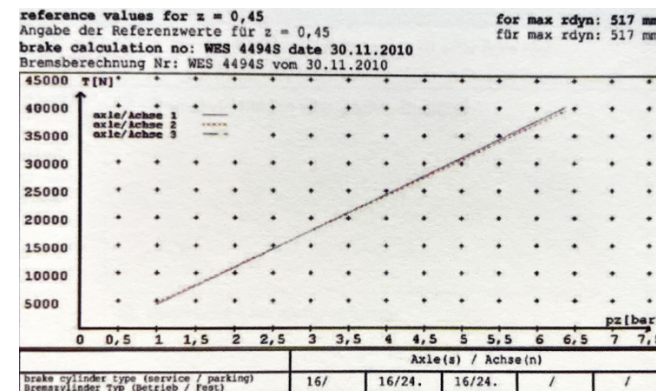
Varje axel bromsas upp till ett rullande stopp, minst 2 bar i bromsklockan. Avläsningar skall registreras från 1,0 bar och så långt upp till beräkningstrycket som möjligt, detta för att kontrollera att bromskrafterna för varje axel ligger över referenslinjen. Minsta klocktryck för att känna igen provet är 2 bar i bromsklockan. Om ett minimum på 2 bar för rullande stopp inte uppnås kommer testet inte att accepteras och ett meddelande om brist c) kommer att utfärdas.

Meddelande om brist a) åläggs om den totala uppfyllelsen är lägre än kravet för fordonstypen.

Anmärkning b om felet är för lågt på en eller flera axlar.

Anmärkning e om brist krävs om resultatet är lägre än 75 % av referensvärdeskravet för alla axlar som helhet.

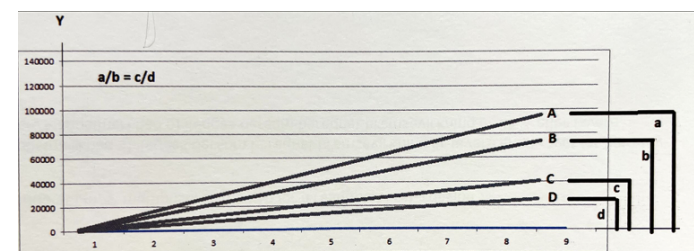
Exempel på riktmärken för stängsel:



P_z = Bromsklockans tryck T = Bromskraft i N

Vid inbromsning till 4,0 bar i bromsklockan kan man utläsa från tabellen att bromskraften måste vara minst 25000N = 2500daN fördelat mellan höger och vänster hjul.

Illustration av den nödvändiga beräkningen nedåt av referensvärden för ett tvåaxlat fordon:



X = Tryck i bremseklokke

Y = Bremskraft i N

Linjene A og B representerer akselvis bremskraft oppgitt fra produsent (type O test ECE reg 13)

Linjene C og D representerer akselvis bremskraft nedregnet til det aktuelle retardasjonskravet

Enpunktsmetoden

Fordonet tillverkas i rullningstester med provtagning för att mäta axeltrycket i bromsklockorna. Enpunktsmetoden kräver beräkning av varje enskild axel på fordonet. Oberoende av fordonets aktuella vikt bromsas axeln upp till den maximala bromskraften innan rullningen stannar, eller det maximala bromsmomentet för respektive rullningstest. Det lägsta klocktryck som krävs för godkännande av bromsprovningen är 30 % av det beräkningstryck som anges av fordonstillverkaren.

Resultatet beräknas enligt följande: Bestäm den maximala bromskraften för rullstopp i daN tillsammans med det uppnådda klocktrycket angivet i bar. När du läser av den maximala bromskraften, använd medelvärde och inte toppvärdet. Informationen ingår i beräkningen av varje axel enligt följande: Bromskraften i daN från den uppmätta axeln i bromsrullen multipliceras med beräkningstrycket (bar) minus 0,40 bar, resultatet divideras med det uppmätta klocktrycket minus 0,40 bar. Resultatet registreras som den största bromskraften (daN) per axel. Resultatet i (daN) per axel summeras med antalet axlar på fordonet och divideras med den tillåtna totalvikten för att uppnå fordonets totala retardation i procent.

Det beräkningstryck som fordonstillverkaren anger för fordonet i fråga ska användas vid beräkningen.

$$\text{Akselsvis beregning} = \frac{\text{Bremsekraft pr. aksel ved rullestopp} \times (\text{beregningstrykk} - 0,4)}{\text{Avlest klokkestrykk ved rullestopp} - 0,4}$$

Den axelvisa beräkningen av bromskraften summeras och divideras med fordonets tillåtna totalvikt enligt följande:

$$Z_t = \frac{\text{Sum beregnet bremsekraft for alle aksler}}{\text{Kjøretøyets tillatte totalvekt (NB! Tillatt aksellast for semi og påhengsvogn)}}$$

Z_t multipliceras med 100 för att få resultatet i retardation %.

Meddelande om brist a) åläggs om den beräknade bromseffekten är lägre än vad som krävs för fordonstypen. Anmärkning e) gäller om den beräknade bromseffekten är 35 % eller mindre.

Provning på väg med hjälp av en retardationsmätare

Fordonet provas tomt, delvis lastat eller fulllastat från en hastighet av minst 30 km/tim. Bromsverkan mäts med en retardationsmätare. Mätresultatet kan direkt jämföras med kravet när fordonet är lastat till tillåten totalvikt.

$$\text{Retardasjon (m/s}^2\text{)} = \frac{\text{Målt retardasjon (m/s}^2\text{)} \times \text{Aktuell vekt}}{\text{Tillatt totalvekt}}$$

Resultatet i m/s² multipliceras med 10 för att få resultatet i retardation %.

Meddelande om brist a) åläggs om den beräknade bromseffekten är lägre än vad som krävs för fordonstypen. Anmärkning e) gäller om den beräknade bromseffekten är 35 % eller mindre.

KONTROLLPUNKT	HÄNVISNING TILL FÖRORDNINGAR	KONTROLLMETOD	HUVUDORSAK TILL MEDDELANDE OM BRISTER	BEDÖMNING
1.3 Nödbromssystemets prestanda och effektivitet (vid separata system)				
1.3.1 Prestanda – nödbromssystem		Om nödbromssystemet är skilt från färbromssystemet skall den metod som beskrivs i 1.2.1 användas. Anmärkning a) bedöms med 3 om ett eller flera hjul inte har någon bromsverkan. Anmärkning b) bedöms med 2 om skillnaden i bromskraft mellan hjul på samma axel är större än 30 % av det högsta värdet. Detsamma gäller om fordonet avviker kraftigt från en rak linje när det testas på väg. Nostruerad med 3 om skillnaden i bromskraft mellan hjul på samma axel är större än 50 % av det högsta värdet för styraxeln.	a) Otillräcklig bromsverkan på ett eller flera hjul b) För stor skillnad i bromskraft mellan hjul på samma axel c) Bromsverkan är inte gradvis (hackning)	a. 2 (3) b. 2 (3) c. 2
1.3.2 Effekt - nödbromssystem		Om nödbromssystemet är skilt från färbromssystemet skall den metod som beskrivs i 1.2.2 användas. Anmärkning e) bedöms med 2 om den beräknade bromseffekten är mindre än 50 % av vad som beskrivs för fordonstypen i kontrollpunkt 1.2.2. Bedöms med 3 om bromseffekten är 50 % lägre än grunden för bedömning 2.	a) Nödbroms - för dålig effekt	a. 2 (3)

KONTROLLPUNKT	HÄNVISNING TILL FÖRORDNINGAR	KONTROLLMETOD	HUVUDORSAK TILL MEDDELANDE OM BRISTER	BEDÖMNING
1.4 Parkeringsbromsens funktion och verkan				
1.4.1 Prestanda – parkeringsbroms		Ansätt bromsen under bromsprovningen. Om fordonets konstruktion gör det omöjligt att kontrollera fordonet i bromstester utförs ett vägtest. Även fordonstillverkarens besiktningsmetod kan användas. Om en provning utförs på vägen utfärdas ett felmeddelande a) om fordonet avviker avsevärt från en rak linje. Släpfordon med påskjutsbromssystem är undantagna från denna kontrollpunkt. Parkeringsbromsen kontrolleras i enlighet med punkt 1.1.25 för sådana fordon.	a) Ingen bromsverkan på ena sidan b) Parkeringsbromsen är åtdragen	a. 2 b. 2
1.4.2 Effekt - parkeringsbroms		<p>Provning av bromstester. Om fordonets konstruktion gör det omöjligt att kontrollera fordonet vid bromstester, utförs provningen på väg med hjälp av en retardationsmätare eller effektprovningen med fordonet i en backe med en känd lutning. Lastbilar bör om möjligt provas med last. Även fordonstillverkarens besiktningsmetod kan användas. Kravet på att parkeringsbromssystemet ska ha effekt är att det ska hålla bilen stilla i en viss lutning. För fordon som är registrerade för 1.10.92 är lutningen 16 % (motsvarande en vinkel på 9,1° och en bromseffekt $z = 0,158$). För fordon registrerade efter 1.10.92 är lutningen 18 % (motsvarande en vinkel på 10,2° och en bromseffekt $z = 0,177$). Motorfordon som registrerats efter detta datum ska också kunna hålla motorfordonet och släpvagnen lastade till den tillåtna totaltotalvikten för motorfordonet vid stillastående med en lutning på 12 % (motsvarande en vinkel på 6,8°). (Detta innebär t.ex. en bromskraft på ca 58440 N för en tillåten tågvikt på 50 ton.) För fordon med pneumatiska mekaniska färdbromsar skall parkeringsbromsens effekt beräknas med hjälp av rullbromsprovningar. För fordon med hydrauliska färdbromsar är det tillräckligt att parkeringsbromsens effekt bedöms i en backe med en känd lutning eller med någon annan lämplig metod. För fordon med pneumatiska mekaniska färdbromsar:</p> <p>Bristanmärkning a) bedöms med 2 om effekten av parkeringsbromsen är lägre än vad som krävs för fordonstypen och med 3 om bromseffekten är 50 % lägre än kravet för fordonstypen. För fordon med hydrauliska färdbromsar:</p> <p>Bristanmärkning a) bedöms med 3 vid farlig eller ingen bromsverkan.</p> <p>Släpfordon med påskjutsbromssystem är undantagna från denna kontrollpunkt. Parkeringsbromsen kontrolleras i enlighet med punkt 1.1.25 för sådana fordon.</p>	a) För dålig bromsverkan	a. 2 (3)

KONTROLLPUNKT	HÄNVISNING TILL FÖRORDNINGAR	KONTROLLMETOD	HUVUDORSAK TILL MEDDELANDE OM BRISTER	BEDÖMNING
1.5. Retardersystemets prestanda				
Retardersystemets prestanda		Okulär besiktning och om möjligt provning av om systemet fungerar. Mangelmerknad a) är inte relevant för motorbroms.	a) Bromseffekten ökar inte gradvis b) Systemet fungerar inte	a. 2 b. 2
1.6 Låsningsfria bromsar (ABS)				
Låsningsfria bromsar (ABS)		Okulär besiktning och kontroll av varningsanordningen. Kontrollera både om felindikatorn indikerar ett fel och om självdiagnossystemet fungerar korrekt (för vissa modeller är det så att lampan måste lysa en viss tid efter start och sedan slockna, eller att lampan slocknar under provkörning). Tryckluftssystem: Motorfordon: ABS-systemet kan styras på följande sätt: Stanna motorn, bromsa helt, slå på "tändningslåset" igen (på vissa motorfordon måste motorn startas). Hör att ABS-ventilerna fungerar. Släpvagn: Se till att ABS-systemet reglerar sig självt enligt följande: Matningskabeln är fränkopplad så att den automatiska bromsen ansätts. Anslut sedan ABS-kontakten. Då ska det vara möjligt att höra att ventilerna är igång och släpper ut luft. Motorfordonets tändningslås kan vara på. (På vissa motorfordon måste motorn gå). Hör att ABS-ventilerna fungerar. Strömförsörjningen till släpvagnens ABS kan också testas med en egen testanordning. Se till att strömförsörjningen till släpvagnens ABS sker via ISO-kontakt 7638. Bristanmärkning k) bedöms med 3 för fordon med pneumatiska mekaniska bromsar om ABS inte fungerar.	a) Fel på varningsanordningen b) Varningsanordning indikerar fel på anläggningen c) Hjulhastighetssensor saknas d) Hjulhastighetssensor skadad e) Ledningarna är skadade f) Komponent saknas g) Komponent skadad h) ABS - ventilen fungerar inte i) Felaktig ABS-kontakt j) Fel/oavsiktlig effekt k) Ingen effekt	a. 2 b. 2 c. 2 d. 2 e. 2 f. 2 g. 2 h. 2 i. 2 j. 2 k. 2 (3)
1.7 Elektroniskt bromssystem (EBS)				
Elektroniskt bromssystem (EBS)		Okulär kontroll av varningsanordningen. Röd varningslampa bedöms med betyget 3.	a) Varningsanordningen fungerar inte b) Varningsanordning indikerar fel på anläggningen	a. 2 b. 2 (3)

KONTROLLPUNKT	HÄNVISNING TILL FÖRORDNINGAR	KONTROLLMETOD	HUVUDORSAK TILL MEDDELANDE OM BRISTER	BEDÖMNING
1.8 Bromsvätska				
Bromsvätska		<p>Visuell kontroll och kokpunktskontroll.</p> <p>Anmärkning a) bedöms med 3 om det finns en omedelbar risk för funktionsfel i bromssystemet.</p> <p>Meddelande om defekt b) införs om kokpunkten är under 150 grader Celsius.</p>	<p>a) Bromsvätskan är kraftigt förorenad eller det finns stora avlagringar (sedimenterade)</p> <p>b) Kokpunkten är för låg</p>	<p>a. 2 (3)</p> <p>b. 2</p>

KONTROLLPUNKT	HÄNVISNING TILL FÖRORDNINGAR	KONTROLLMETOD	HUVUDORSAK TILL MEDDELANDE OM BRISTER	BEDÖMNING
2.1. Mekaniskt läge				
2.1.1 Styrnanordningens skick		Vrid ratten från ena ytterkanten till den andra när fordonet står över en arbetsgrop, lyftbock eller på en väglyftare, med hjulen lyfta från marken eller på vändskivor. Okulär kontroll av styrinrättningens funktion. Bristanmärkningarna a), b), c), d) och e) bedöms med 3 om styrnanordningens funktion är allvarligt påverkad. Anmärkning f) gäller för fordon utan servostyrning och bedöms med 2 i händelse av ett allvarligt läckage. Om fordonet är utrustat med servostyrning bedöms läckaget enligt kontrollpunkt 2.1.5.	a) Styrnanordningen är trögb) Sektoraxeln är vriden eller splinen slitenc) Överdrivet slitage på kuggstången och kugghjulet) Överdrivet slitage på styrväxeln) För lång rörelse på sektoraxeln) Läckage	a. 2 (3) b. 2 (3) c. 2 (3) d. 2 (3) e. 2 (3) f. 1 (2)
2.1.2 Fastsättning av styrinrättningen		Vrid ratten i båda riktningarna, eller använd en slitagetestare, när fordonet står över en arbetsgrop eller på en väglyftare med hjulens vikt på marken. Visuellt inspektion av kuggstångshuset. Anmärkning a) bedöms med 3 om infästningen är farlig, eller om det finns allvarliga rörelser mellan styrmekanismen och karossen/ramen. Defektmeddelanden b) och c) bedöms med 3 om infästningen är kraftigt försvagad. Defektanmärkning d) bedöms med 3 om snäckhuset/kuggstången har en brottskada som påverkar stabiliteten eller infästningen.	a) Inte tillräckligt fastsattb) Förlängda fästhål i chassit etc.) Fästbultar saknas eller har gått sönder skadade) Snäckhuset/hållaren har en brottskada	a. 2 (3) b. 2 (3) c. 2 (3) d. 2 (3) e. 2 (3)
2.1.3 Styrinrättningens skick		Vrid ratten i båda riktningarna, eller använd en slitagetestare, när fordonet står över en arbetsgrop eller på en väglyftare med hjulens vikt på marken. Visuellt inspektion av komponenter med avseende på slitage, brott och säkerhet. Anmärkning a) bedöms med 3 vid mycket stor rörelse mellan komponenter eller om det finns risk för att komponenten lossnar. Defektanmärkningarna b), c) och d) bedöms med 3 i händelse av risk för komponentfel/lossning. Bristanmärkningarna e), f, g, h) och k) bedöms med 3 om det allvarligt påverkar styrningens funktion	a) Förflyttning mellan komponenter som ska monteras permanentb) För stort slitage i styrskraven) För stort slitage på styrväxeln) Överdrivet slitage på hjälpväxeln) Skadad komponentf) Deformerad komponentg) Defekt) Defekt i komponent i) Saknade låsanordningarj) Feljustering eller felaktig justering av komponentenk) Felaktig reparation eller ändring) Dammanschetten är kraftigt försvagadm) Dammhylsa saknas) Dammhylsan har gått sönder	a. 2 (3) b. 2 (3) c. 2 (3) d. 2 (3) e. 2 (3) f. 2 (3) g. 2 (3) h. 2 (3) i. 2 j. 2 k. 2 (3) l. 1 m. 2 n. 2

KONTROLLPUNKT	HÄNVISNING TILL FÖRORDNINGAR	KONTROLLMETOD	HUVUDORSAK TILL MEDDELANDE OM BRISTER	BEDÖMNING
2.1.4 Styrmekanismens omfattning		Vrid ratten från den ena ytterkanten till den andra när fordonet står över en arbetsgrop eller på en väglyft med vikten vilande på hjulen och eventuellt med motorn igång (servostyrning). Visuellt inspektion av rörliga komponenter. Alternativt kan besiktningen utföras med någon annan lämplig besiktningsmetod, förutsatt att fordonets konstruktion tillåter det och att kontrollmetoden omfattar alla de huvudsakliga grunderna för anmälan av fel.	a) Rörliga styrkomponenter stöter emot en fast del av chassit b) Styrstoppanordningen fungerar inte c) Styrets stoppanordning saknas	a. 2 b. 2 c. 2
2.1.5 Servostyrning		Kontrollera styrsystemet för läckor och kontrollera nivån i hydraulvätskebehållaren (om den är synlig). Kontrollera att servostyrningen fungerar, med hjulen på marken och motorn igång. Bristanmärkning b) bedöms med 1 om oljenivån är under miniminivån och det finns olja i behållaren, bedöms med 2 om det inte finns någon olja i behållaren. Meddelande om fel e) bedöms med 3 om fordonets konstruktion/storlek gör fordonet farligt att köra utan kraftinverkan. Bristanmärkningarna f), g), h), i), j) och k) bedöms med 3 om kontrollens funktion är allvarligt påverkad.	a) Läckage b) För lite servoolja c) Fel d) För svag servoeffekt e) Ingen servoeffekt f) Komponenten har en frakterskada g) Komponenten är inte tillräckligt fastsatt h) Komponenten är ur position i) Komponenter kolliderar j) Felaktig reparation eller modifiering k) Röret/slangen är skadad l) Röret/slangen är för kraftigt korroderad	a. 2 b. 1 (2) c. 2 d. 2 e. 2 (3) f. 2 (3) g. 2 (3) h. 2 (3) i. 2 (3) j. 2 (3) k. 2 (3) l. 2

KONTROLLPUNKT	HÄNVISNING TILL FÖRORDNINGAR	KONTROLLMETOD	HUVUDORSÄK TILL MEDDELANDE OM BRISTER	BEDÖMNING
2.2 Ratt, rattstång och styrning				
2.2.1 Rattens skick		Dra och tryck ratten i linje med rattstången och skjut ratten i olika riktningar i rät vinkel mot rattstången/styraxellederna med fordonets vikt på hjulen. Defektmeddelanden bedöms med 3 i händelse av risk för komponentfel/lossning.	a) Relativ rörelse mellan ratt och rattstång, vilket indikerar att något är löst b) Säkerhetsanordning på rattnavet saknas c) Rattnav, rattkrans eller ratt skadad d) Rattnavet, rattkransen eller ratten har defekter e) Rattnavet, rattkransen eller styrekern har ett brott f) Rattnavet, rattkransen eller rattekrarna är lösa g) Ej godkänd eller modifierad ratt	a. 2 (3) b. 2 (3) c. 2 (3) d. 2 (3) e. 2 (3) f. 2 (3) g. 2
2.2.2 Rattstång, styraxelled och styrdämpare		Vrid ratten i båda riktningarna, eller använd en slitagetestare, när fordonet står över en arbetsgrop eller på en väglyftare med hjulens vikt på marken. Visuellt inspektion av kuggstångshuset. Anmärkning a) bedöms med 3 om infästningen är farlig, eller om det finns allvarliga rörelser mellan styrmekanismen och karossen/ramen. Defektmeddelanden b) och c) bedöms med 3 om infästningen är kraftigt försvagad. Defektanmärkning d) bedöms med 3 om snäckhuset/kuggstången har en brottskada som påverkar stabiliteten eller infästningen.	För mycket rörelse upp eller ner i mitten av ratten b) Överdriven rörelse i toppen av rattstången radiellt från rattstångens axel c) Överdrivet slitage på lederna d) Överdrivet slitage på kopplingen e) Inte tillräckligt fastsatt f) Felaktigt reparerad eller modifierad	a. 2 b. 2 c. 2 (3) d. 2 (3) e. 2 (3) f. 2 (3)
2.2.3. Dödläge - ratt		Visuell kontroll av dödläge. Vrid försiktigt ratten i båda riktningarna så långt som möjligt utan att flytta hjulen, med fordonets vikt på hjulen och hjulen pekande framåt. Motorn igång om möjligt, för fordon med servostyrning. Bristanmärkning a) bedöms med 2 vid allvarligt högt dödläge, bedöms med 3 om felet medför att styrningen inte kan manövreras på ett säkert sätt.	a) Överdrivet dödläge på ratten	a. 2 (3)
2.2.4 Hjulinställning		Okulär kontroll av hjulinställningen genom BEDÖMNING om ett eller flera hjul är uppenbart felinställda. Bedöms med fordonets vikt vilande på hjulen och styrning rakt fram. I inspektionen ingår inte användning av utrustning eller mätcertifikat, varken vid huvudbesiktningen eller vid den efterföljande besiktningen. Enbart sneda däck är inte grund för en felanmälan, utan däcken bedöms enligt kontrollpunkt 5.2.3.	a) Allvarligt felaktig hjulinställning	a. 2

KONTROLLPUNKT	HÄNVISNING TILL FÖRORDNINGAR	KONTROLLMETOD	HUVUDORSAK TILL MEDDELANDE OM BRISTER	BEDÖMNING
2.2.5 Svängkrans på släpfordonets styraxel		Visuell inspektion och/eller inspektion med hjälp av en nötningsstestare. Anmärkningarna a) och b) bedöms med 3 vid farlig trafikskada eller sprickbildning. Bristanmärkning c) bedöms med 3 om riktningsstabiliteten är allvarligt påverkad. Anmärkning om fel d) bedöms med 3 om redskapet är nedsatt på grund av trafik.	a) Komponenten är skadad b) Komponenten sprucken c) För mycket slack d) Inte tillräckligt fastsatt	a. 2 (3) b. 2 (3) c. 2 (3) d. 2 (3)
2.2.6 Elektronisk servostyrning (EPS)		Okulär besiktning och kontroll av överensstämmelsen mellan vinkeln på ratten och hjulen när motorn startas och stängs av. Bristanmärkning b) bedöms med 3 om styrningen är kraftigt påverkad. Anmärkning c) bedöms med 3 om fordonets konstruktion/storlek gör fordonet farligt att köra utan servostyrning	a) Varningslampa för EPS-fel indikerar fel eller fel i systemet b) Obalans mellan ratt- och hjulvinklar c) Ingen servoeffekt	a. 2 b. 2 (3) c. 2 (3)
2.2.7 Riktningsstabilitet och självjustering		Kontrollerad under provkörning	a) För dålig självjustering b) För dålig riktningsstabilitet	a. 2 b. 2

KONTROLLPUNKT	HÄNVISNING TILL FÖRORDNINGAR	KONTROLLMETOD	HUVUDORSÄK TILL MEDDELANDE OM BRISTER	BEDÖMNING
3.1 Synlighet				
Synlighet		Visuell kontroll från förarsätet. En felanmälan bedöms med 1 om hindret befinner sig utanför vindrutetorkarnas arbetsområde. Bedöms med 2 om hindret ligger inom arbetsområdet för vindrutetorkarna eller påverkar speglarnas sikt.	a) Hinder som avsevärt påverkar sikten framåt eller i sidled	a. 2 (1)
3.2 Fönstrens skick				
Fönstrens skick		Visuell inspektion av framrutan och de främre sidofönstren endast för sikt (inklusive fönstren på framdörrarna). I siktfältet får det inte finnas några skador med en förlängning på mer än 10 mm, och den "slöa fläcken" efter reparation får inte ha en omfattning på mer än 10 mm.- Med siktfält avses ett område på vindrutan som:- på ett motorfordon med en tillåten totalvikt på högst 3500 kg är 30 cm brett, symmetriskt i förhållande till styrcentrum och inom vindrutetorkarområdet,- på ett motorfordon med en tillåten totalvikt på mer än 3500 kg är 30 x 30 symmetrisk i förhållande till styrcentrum och med mittpunkten ca 70 cm ovanför sittdynan. Utanför synfältet accepteras skador/sprickor/missfärgningar när de inte har någon betydande inverkan på sikten. Tänk också på speglarnas synlighet. Slitage på fönster bedöms, särskilt med avseende på bakgrundsbelysning. Kontrollera om reflekterande eller färgad folie eller liknande har monterats i strid med kraven, sådana villkor anges under defektanmärkning i. Defektmeddelanden d), e), f) och g) bedöms med 1 utanför fönsterputsarens arbetsområde. Betygsatt med 2 inom fönsterputsarnas arbetsområde. Anmärkning h) bedöms med 2 om speglarnas sikt påverkas. Defektmeddelande k) tillämpas om det inte är möjligt att kontrollera sidofönstret på grund av att det är i det nedre läget. Vid en uppföljande inspektion kan felanmälan k) endast godkännas om fönstret uppfyller kraven.	a) Otillräcklig skada på vindrutan inom synfältet b) Överdriven spricka i vindrutan inom synfältet c) Missfärgad vindruta inom synfältet d) Otillräcklig skada på vindrutan utanför synfältet, betydande påverkan på sikten e) För stor spricka i vindrutan utanför synfältet, betydande påverkan på sikten f) Missfärgad vindruta, betydande påverkan på sikten g) Vindrutan har överdrivet slitage, betydande inverkan på sikten h) Skadad, sprucken, sliten eller missfärgad sidoruta, betydande påverkan på sikten i) Fönstret uppfyller inte kraven (färgad folie, etc.) j) Farlig defekt i fönstret k) Främre sidoruta kontrolleras inte på grund av fönstrets position	a. 2 b. 2 c. 2 (1) d. 2 (1) e. 2 (1) f. 2 (1) g. 2 (1) h. 2 (1) i. 2 j. 3 k. 2

KONTROLLPUNKT	HÄNVISNING TILL FÖRORDNINGAR	KONTROLLMETOD	HUVUDORSAK TILL MEDDELANDE OM BRISTER	BEDÖMNING
3.3 Speglar och spegelanordningar				
Speglar och spegelanordningar		Visuell kontroll. Anmärkningar om defekter d) och e) bedöms med 1 vid mindre skador eller defekter. Defekter/defekter i inställningsanordningen för speglar uppstår inte om spegeln kan justeras manuellt på själva spegeln.	a) Brister b) Inte i enlighet med kraven c) Fungerar inte d) Skadad e) Lös eller inte tillräckligt fastsatt	a. 2 b. 2 c. 2 d. 2 (1) e. 2 (1)
3.4 Vindrutetorkare, vindruta				
Vindrutetorkare Vindruta		Visuell kontroll och beteendekontroll	a) Fungerar inte b) Torkararm saknas c) Torkararmen är skadad eller har defekter d) Inte i enlighet med kraven e) Torkarbladen är slitna f) Torkarbladet är defekt g) Torkarblad saknas h) Defekter i självparkering och vindrutetorkare parkerar automatiskt i en position som gör att de har en betydande negativ inverkan på lång sikt	a. 2 b. 2 c. 2 d. 2 e. 1 f. 2 g. 2 h. 2
3.5 Vindrutespolare				
Vindrutespolare		Visuell inspektion och kontroll av beteende. Anmärkning a) bedöms med 1 om det med säkerhet kan sägas att orsaken är för lite spolarvätska.	a) Fungerar inte b) Spolarmunstycket är felaktigt justerat c) Vindrutespolaren fungerar inte tillfredsställande	a. 2 (1) b. 1 c. 2
3.6 System för avimning (defroster)				
Avimningssystem (defroster)		Visuell inspektion och kontroll av beteende. Ett felmeddelande utfärdas om avfrosthöjningsfläkten är defekt och/eller ingen luft tillförs fönstret.	a) Systemet fungerar inte, ingen avimningsfunktion	a. 2

KONTROLLPUNKT	HÄNVISNING TILL FÖRORDNINGAR	KONTROLLMETOD	HUVUDORSÅK TILL MEDDELANDE OM BRISTER	BEDÖMNING
4.1 Strålkastare				
4.1.1. Strålkastare - skick och funktion		Visuell inspektion och kontroll av beteende. Anmärkning a) bedöms med 1 om fordonet har LED-lampor med flera lampor/ljuskällor per sida och upp till 1/3 av dioderna inte fungerar, bedöms per sida.	a) Fungerar inte - 2 (1) b) Matt reflektor eller glas - 2 c) Skadad reflektor eller glas - 2 d) Defekt reflektor eller glas - 2 e) Reflektor eller glas saknas - 2 f) Lampan är inte tillräckligt fastsatt - 2	a. 2 (1) b. 2 c. 2 d. 2 e. 2 f. 2
4.1.2. Strålkastare - inställning		Kontrollera inställningen för varje strålkastare i halvljus och helljus med hjälp av en lämplig ljusjusterare. Vid kontroll av inställningen måste den lutningsprocent som anges av tillverkaren användas, om denna inte är tillgänglig måste 1 % användas. Vid en uppföljande inspektion kan en defektanmärkning c) endast godkännas om lamporna är korrekt inställda. I sådana fall ska samma bedömning användas som vid periodiska besiktningar. En anmärkning om defekt på grund av felaktig höjdinställning av lamporna måste göras om gränsen för ljus-mörker fortfarande avviker när den inställda lutningsprocenten för enheten är inställd på rätt värde för fordonstypen +- 1. Detta innebär att om ett fordon har en lutning på 1,5 % kommer de övre och nedre gränsvärdena att vara 0,5 % och 2,5 %. Motsvarande storlek på avvikelserna är också gränsvärdet för gränsen mellan ljus och mörker i sidled. En anmärkning om brist måste dock göras om lampans lutningsprocent inte är minst 0,5 %. Det innebär till exempel att fordon som har en viss lutningsprocent på 1 % måste ligga inom 0,5 % - 2 % för att godkännas för periodiska besiktningar, även om gränsvärdet i princip är +-1. Vid inspektion av en traktor görs en visuell kontroll av ljusinställningen - utan att använda en ljusinställningsanordning - genom att beBEDÖMNING om inställningen för ett eller flera ljus uppenbarligen har en allvarligt felaktig inställning	a) Felaktig inställning b) Fel bild c) Inställningen är inte kontrollerad på grund av defekt lampa/ljuskälla	a. 2 b. 2 c. 2
4.1.3. Strålkastare - strömbrytare		Visuell inspektion och kontroll av beteende.	a) Omkopplaren fungerar inte i enlighet med kraven b) Kontrollenheten fungerar inte tillfredsställande	a. 2 b. 2

KONTROLLPUNKT	HÄNVISNING TILL FÖRORDNINGAR	KONTROLLMETOD	HUVUDORSAK TILL MEDDELANDE OM BRISTER	BEDÖMNING
4.1.4. Strålkastare - Överensstämmelse med kraven		Visuell inspektion och kontroll av beteende. Överväg och mät eventuellt med en luxmeter om ljuset har tillräcklig styrka.	a) Lykta som inte överensstämmer med kraven b) Placeringen är inte i enlighet med kraven c) Märkningen överensstämmer inte med kraven d) Hållfastheten överensstämmer inte med kraven e) Ljuskälgfärgen överensstämmer inte med kraven f) Produkt på glas eller ljuskälla som uppenbart minskar ljusstyrkan eller ändrar ljusets färg g) Ljuskälla och lampa är inte kompatibla	a. 2 b. 2 c. 2 d. 2 e. 2 f. 2 g. 2
4.1.5 Strålkastare – automatisk nivåreglering (om obligatoriskt)		Visuell inspektion och enkel kontroll av beteendet. Kontrollpunkten hanterar endast nivåreglering där detta krävs baserat på typen av ljuskälla. Kontrollpunkten behandlar inte manuell nivåreglering (endast styrning av ljusinställning, avsnitt 4.1.2).	a) Fungerar inte	a. 2
4.1.6 Strålkastare – strålkastarspolare (om obligatoriskt)		Visuell inspektion och kontroll av beteende. Defekta strålkastarspolare i fallet med en glödlampa eller halogenlampa är inte grund för en defektanmälan	a) Fungerar inte - 2	a. 2

KONTROLLPUNKT	HÄNVISNING TILL FÖRORDNINGAR	KONTROLLMETOD	HUVUDORSAK TILL MEDDELANDE OM BRISTER	BEDÖMNING
4.2 Strålkastare för parkeringsljus, bakljus, markeringsljus och varselljus				
4.2.1. Parkljus/bakljus/varselljus/markeringsljus – skick och funktion		Visuell inspektion och kontroll av beteende. Defektanmärkning e) bedöms med 2 om det finns en hög risk för att lampan kommer att falla en	a) Fungerar inte b) Skadad c) Brister d) Defekt e) Lampan är inte tillräckligt fastsatt	a. 2 b. 2 c. 2 d. 2 e. 2
4.2.2 Parkljus/bakljus/varselljus/markeringsljus – strömbrytare		Visuell inspektion och kontroll av beteende.	a) Brytarfel överensstämmer inte b) Styrenheten fungerar inte tillfredsställande	d. 2 e. 2
4.2.3 Parkljus/bakljus/varselljus/markeringsljus – överensstämmelse		Visuell inspektion och kontroll av beteende.	a) Lykta som inte överensstämmer med kraven b) Ljusfärgen överensstämmer inte med kraven c) Placeringen är inte i enlighet med kraven d) Mängden överensstämmer inte med kraven e) Märkningen överensstämmer inte med kraven f) Hållfastheten överensstämmer inte med kraven g) Produkt på glas eller ljuskälla som uppenbart minskar ljusstyrkan eller ändrar ljusets färg	a. 2 b. 2 c. 2 d. 2 e. 2 f. 2 g. 2

KONTROLLPUNKT	HÄNVISNING TILL FÖRORDNINGAR	KONTROLLMETOD	HUVUDORSÅK TILL MEDDELANDE OM BRISTER	BEDÖMNING
4.3 Strålkastare för stopplykto				
4.3.1. Stoppljus - skick och funktionssätt		Visuell inspektion och kontroll av beteende. Defektanmärkning a) är graderad med 3 om inga stoppljus fungerar. Defektanmärkning e) bedöms med 2 om det finns en hög risk för att lampan faller av.	a) Fungerar inte b) Skadad c) Brister d) Defekt e) Lampan är inte tillräckligt fastsatt	a. 2 (3) b. 2 c. 2 d. 2 e. 1 (2)
4.3.2. Stoppljus - strömbrytare		Visuell inspektion och kontroll av beteende. Defektanmärkning a) bedöms med 3 om omkopplaren inte fungerar.	a) Omkopplaren fungerar inte i enlighet med kraven b) Styrenheten fungerar inte tillfredsställande c) Nödbromslampor fungerar inte eller fungerar inte som de ska	a. 2 b. 2 c. 2
4.3.3 Stoppljus – överensstämmelse med kraven		Visuell inspektion och kontroll av beteende.	a) Lykta som inte överensstämmer med kraven b) Ljusfärgen överensstämmer inte med kraven c) Placeringen är inte i enlighet med kraven d) Mängden överensstämmer inte med kraven e) Märkningen överensstämmer inte med kraven f) Hållfastheten överensstämmer inte med kraven	a. 2 b. 2 c. 2 d. 2 e. 2 f. 2

KONTROLLPUNKT	HÄNVISNING TILL FÖRORDNINGAR	KONTROLLMETOD	HUVUDORSAK TILL MEDDELANDE OM BRISTER	BEDÖMNING
4.4 Korrektionsvisare och nödsignallampor				
4.4.1 Körriktionsvisare och nödsignallampor - Skick och funktion		Visuell inspektion och kontroll av beteende. Defektanmärkning e) bedöms med 2 om det finns en hög risk för att lampan faller av.	a) Fungerar inte b) Skadade - 2 c) Brister - 2 d) Defekt - 2 e) Lampan är inte tillräckligt fastsatt - 1 (2)	a. 2 b. 2 c. 2 d. 2 e. 1 (2)
4.4.2. Körriktionsvisare och nödsignallampor - strömbrytare		Visuell inspektion och kontroll av beteende. Defektanmärkning a) bedöms med 2 om strömbrytaren inte fungerar (inte möjlig att slå på eller av).	a) Brytarfel överensstämmer inte	d. 1 (2)
4.4.3 Körriktionsvisare och nödsignallampor – överensstämmelse med kraven		Visuell inspektion och kontroll av beteende.	a) Lykta som inte överensstämmer med kraven b) Ljusfärgen överensstämmer inte med kraven c) Placeringen är inte i enlighet med kraven d) Mängden överensstämmer inte med kraven e) Märkningen överensstämmer inte med kraven f) Hållfastheten överensstämmer inte med kraven	a. 2 b. 2 c. 2 d. 2 e. 2 f. 2
4.4.4 Körriktionsvisare och nödsignallampor – blinkande frekvens		Visuell inspektion och kontroll av beteende. Kontrollera om blinkhastigheten uppenbart avviker från kraven. Bristanmärkning a) bedöms med 2 vid större avvikelser.	a) Blinkhastigheten är inte i enlighet med kraven	a. 1 (2)

KONTROLLPUNKT	HÄNVISNING TILL FÖRORDNINGAR	KONTROLLMETOD	HUVUDORSAK TILL MEDDELANDE OM BRISTER	BEDÖMNING
4.5 Strålkastare för främre och bakre dimljus				
4.5.1 Dimljus - skick och funktionssätt		Visuell inspektion och kontroll av beteende. Anmärkning e) bedöms med 2 om det finns en hög risk för att lampan kommer att falla av eller vid bländning av mötande trafik.	a) Fungerar inte - 2 b) Skadade - 2 c) Brister - 2 d) Defekt - 2 e) Lampan är inte tillräckligt fastsatt - 1 (2)	a. 2 b. 2 c. 2 d. 2 e. 1 (2)
4.5.2 Dimljus – inställning		Styrning med hjälp av en ljusjusterare. Vid kontroll av inställningen måste den lutningsprocent som anges av tillverkaren användas, om denna inte är tillgänglig måste 1.5 % användas. En anmärkning om defekt på grund av felaktig höjdinställning av lamporna måste göras om gränsen för ljus-mörker fortfarande avviker när den inställda lutningsprocententage för enheten är inställd på rätt värde för fordonstypen +- 1. Detta innebär att om ett fordon har en lutning på 1,5 % kommer de övre och nedre gränsvärdena att vara 0,5 % och 2,5 %. Motsvarande storlek på avvikelserna är också gränsvärdet för gränsen mellan ljust och mörker i sidled. En anmärkning om brist måste dock göras om lampans lutningsprocent inte är minst 0,5 %. Det innebär till exempel att fordon som har en viss lutningsprocent på 1 % måste ligga inom 0,5 % - 2 % för att godkännas för periodiska besiktningar, även om gränsvärdet i princip är +-1. Bristanmärkning a) bedöms med 2 om dimljusinställningen är högre än gränsvärdet. Graderas med 1 om inställningen är för låg. Vid en uppföljande inspektion kan felanmälan b) endast godkännas om lamporna är korrekt inställda. Vid inspektion av en traktor görs en visuell kontroll av ljusinställningen - utan användning av en ljusjusteringsanordning - genom att beBEDÖMNING om inställningen för en eller flera lampor uppenbarligen har en allvarligt felaktig inställning.	a) Felaktig inställning b) Inställningen är inte kontrollerad på grund av defekt lampa/ljuskälla	e. 2 (1) f. 2
4.5.3. Dimljus - strömbrytare		Visuell inspektion och kontroll av beteende.	a) Lykta som inte överensstämmer med kraven b) Ljuskärlens överensstämmer inte med kraven c) Placeringen är inte i enlighet med kravet d) Mängden överensstämmer inte med kraven e) Märkningen överensstämmer inte med kraven f) Hållfastheten överensstämmer inte med kraven g) Driften av systemet uppfyller inte kraven h) Ljuskälla och lykta är inte kompatibla	a. 2 b. 2 c. 2 d. 2 e. 2 f. 2 g. 2 h. 2
4.5.4 Dimljus - Överensstämmelse med kraven		Visuell inspektion och kontroll av beteende.	a) Lykta som inte överensstämmer med kraven b) Ljuskärlens överensstämmer inte med kraven c) Placeringen är inte i enlighet med kraven d) Mängden överensstämmer inte med kraven e) Märkningen överensstämmer inte med kraven f) Hållfastheten överensstämmer inte med kraven g) Driften av systemet uppfyller inte kraven h) Ljuskälla och lykta är inte kompatibla	a. 2 b. 2 c. 2 d. 2 e. 2 f. 2 g. 2 h. 2

KONTROLLPUNKT	HÄNVISNING TILL FÖRORDNINGAR	KONTROLLMETOD	HUVUDORSAK TILL MEDDELANDE OM BRISTER	BEDÖMNING
4.6 Strålkastare för backningslyktor				
4.6.1. Backljus – skick och funktionssätt		Visuell inspektion och kontroll av beteende. Defektanmärkning e) bedöms med 2 där det finns en hög risk att lampan kommer att falla av.	a) Fungerar inte b) Skadad c) Brister d) Defekt e) Lampan är inte tillräckligt fastsatt	å. 2 å. 2 b. 2 d. 2 å. 1 (2)
4.6.2 Backlyktor - Överensstämmelse med kraven		Visuell inspektion och kontroll av beteende.	a) Lykta som inte överensstämmer med kraven b) Ljusfärgen överensstämmer inte med kraven c) Placeringen är inte i enlighet med kraven d) Mängden överensstämmer inte med kraven e) Märkningen överensstämmer inte med kraven f) Hållfastheten överensstämmer inte med kraven g) Driften av systemet är inte i enlighet med kraven	å. 2 b. 2 å. 2 å. 2 å. 2 fn. 2 å. 2
4.6.3 Backljus – strömbrytare		Visuell inspektion och kontroll av beteende.	a) Brytarfel överensstämmer inte	j. 2
4.7. Ljus för bakre registreringsskylt				
4.7.1. Vägmarkesbelysning - skick och funktionssätt		Visuell inspektion och kontroll av beteende. Defektmeddelanden a), c) och d) bedöms med 2 om de gäller för alla fordonets registreringsskyltslampor. Defektanmärkning e) bedöms med 2 om det finns en hög risk för att lampan faller av.	a) Fungerar inte b) Skadad c) Brister d) Defekt e) Lampan är inte tillräckligt fastsatt f) Kastar ljuset direkt bakåt	å. 1 (2) b. 1 å. 1 (2) å. 1 (2) å. 2 f. 2
4.7.2. Skyltlyktor - Överensstämmelse med kraven		Visuell inspektion och kontroll av beteende.	a) Driften av systemet är inte i enlighet med kraven	b. 2

KONTROLLPUNKT	HÄNVISNING TILL FÖRORDNINGAR	KONTROLLMETOD	HUVUDORSAK TILL MEDDELANDE OM BRISTER	BEDÖMNING
4.8 Reflekterande anordningar inkl. konturmärkning				
4.8.1. Läge för reflex		Visuell kontroll. Bristmeddelanden a) och b) bedöms med 2 om reflektorns funktion är allvarligt påverkad. Defektanmärkning c) bedöms med 2 om reflektorn kan falla av	a) Defekt b) Skadad c) Inte tillräckligt fastsatt	a. 1 (2) b. 1 (2) c. 1 (2)
4.8.2 Reflektorer – överensstämmelse med kraven		Visuell kontroll. Defektanmärkning b) bedöms med 2 om röd färg reflekteras framåt eller vit färg bakåt.	a) Anläggningen överensstämmer inte med kraven b) Reflekterad färg som inte överensstämmer med kraven c) Placeringen är inte i enlighet med kraven	a. 2 b. 2 c. 2
4.9 Obligatoriska signalanordningar för belysningsutrustning (varningslampor och liknande)				
4.9.1. Signalanordningar för belysningsanläggningar - Skick och funktionssätt		Visuell inspektion och kontroll av beteende. Anmärkning a) bedöms med 2 om signalanordningen för helljus eller dimbakljus inte fungerar.	a) Fungerar inte	a. 1 (2)
4.9.2. Signalanordningar för belysningsutrustning - Överensstämmelse med kraven		Visuell kontroll och beteendekontroll	a) Inte i enlighet med kraven	a. 1
4.10 Elektrisk förbindelse mellan motorfordon och släpfordon				
Elektrisk koppling mellan motorfordon och släpvagn		Visuell inspektion: Kontrollera den elektriska anslutningen med lämplig utrustning, måste anslutas i enlighet med ISO-normer. När det gäller elektrisk anslutning för lampor bör endast bakljus, stoppljus och blinkers kontrolleras. Defektanmärkning a) bedöms med 2 om släpvnagskontakten är lös. Defektanmärkning b) bedöms med 2 om det finns risk för kortslutning. Anmärkning c) bedöms med 3 om felet medför att en släpvagn saknar stoppljus om den tillverkas samtidigt som ett dragfordon. Defektanmärkning c) bedöms även med punkt 3 för fordon med pneumatiska mekaniska bromsar när felet kan påverka släpfordonets bromsfunktion, om släpvnagen och dragfordonet tillverkas samtidigt.	a) Den fasta komponenten är inte ordentligt fastsatt (b) Skadad eller avsevärt försämrad isolering c) Den elektriska anslutningen fungerar inte som den ska	b. 1 (2) c. 1 (2) d. 2 (3)

KONTROLLPUNKT	HÄNVISNING TILL FÖRORDNINGAR	KONTROLLMETOD	HUVUDORSAK TILL MEDDELANDE OM BRISTER	BEDÖMNING
4.11 Elektriska ledningar				
Elektriskt kablage		Okulär inspektion när fordonet står över en arbetsgrop, lyftbock eller på en väglyft, kontrollera även i motorrummet i förekommande fall. Defekt anmärkning a) bedöms med 2 om styrningen/klämman är lös, om ledningarna vidrör vassa kanter eller om det finns risk för att anslutningar lossnar. Detsamma gäller om kabelnätet inte är tillräckligt säkrat. Gäller även eftermonterad elektrisk utrustning. Anmärkning a) bedöms med 3 om det finns risk för att ledningsnätet kommer i kontakt med heta eller roterande komponenter eller i kontakt med vägbanan. Detsamma gäller om anslutningar relaterade till bromsar och styrning kopplas bort. Bristanmälan b) bedöms med 2 om ledningsnätet är allvarligt försvagat. Bedöms med 3 om kablagen är mycket allvarligt försvagat och felet påverkar kablagen relaterat till bromsar och styrning. Defektanmärkning c) bedöms med 2 om det finns risk för kortslutning. Bedöms med 3 om det finns en omedelbar brandrisk eller gnistor.	a) Otillräckligt eller felaktigt säkrat eller säkrat b) Försvagad c) Isoleringen är skadad eller avsevärt försvagad	a. 1 (2,3) d. 1 (2,3) e. 1 (2,3)
4.12 Lyktor och reflekterande anordningar som inte är obligatoriska				
Icke-obligatoriska lampor och reflekterande anordningar		Visuell inspektion och kontroll av beteende. Kontrollpunkten inkluderar bland annat eftermonterade "extraljus", såsom extra/icke-original helljus, dimljus, lampor under fordonet, roterande ljus, ljusramper, arbetsbelysning etc. En taklucka på en taxi omfattas av denna kontrollpunkt om taxin är tillverkad för besiktning med en monterad taklucka. Bristmeddelande d) bedöms med 2 om det finns en hög risk för att lampan eller reflekterande anordningar faller av. Vid en uppföljande inspektion kan anmärkning i) endast godkännas om lamporna är korrekt inställda.	a) Lampa installerad i strid med kraven b) Reflexanordning installerad i strid med kraven c) Lampans funktion överensstämmer inte med kraven d) Inte tillräckligt fastsatt e) Fungerar inte f) Lykta skadad g) Lykta defekt h) Felaktig inställning av icke-obligatorisk lampa i) Inställningen är inte kontrollerad på grund av defekt lampa/ljuskälla j) Ljuset är inte i enlighet med kraven	a. 2 b. 1 c. 2 d. 1 (2) e. 2 f. 2 g. 2 h. 2 i. 2 j. 2

KONTROLLPUNKT	HÄNVISNING TILL FÖRORDNINGAR	KONTROLLMETOD	HUVUDORSAK TILL MEDDELANDE OM BRISTER	BEDÖMNING
4.13. Batteri(er)				
Elektriskt kablage		Visuell kontroll. Okulär kontroll även av eventuella strömbrytare (t.ex. huvudströmbrytare), säkringar och ventilation, om sådana anordningar krävs. Anmärkning om fel a) utfärdas om det finns risk för kortslutning till följd av dålig/saknad infästning. Defektanmärkning b) bedöms med 2 vid stort läckage av farliga ämnen.	a) Inte tillräckligt fastsatt b) Läckage c) Strömbrytare defekt d) Säkringsdefekt e) Säkring saknas f) Otillräcklig ventilation	a. 2 b. 1 (2) c. 2 d. 2 e. 2 f. 2
4.14 Ytterligare kontrollpunkter för fordon med elektrisk framdrivning/hybrid				
4.14.1 Framdrivningsbatteri		Visuell inspektion - inspektion. Anmärkningar om fel bedöms med 3 vid farliga fel.	a) Synlig fysisk skada på batterihöljet/batteriet b) Locket för att skydda batteri, kablar och framdrivningssystem är inte på plats, inte ordentligt fastsatt eller skadat c) Läckage d) Synligt läckage på batteriets kylsystem e) Synliga smältskador/överhettning från värmesystem/element för batteri f) Varningsanordning indikerar batterifel g) Fastsättningen av drivbatteriet är kraftigt nedsatt	a. 2 b. 2 (3) c. 2 (3) d. 2 (3) e. 2 f. 2 (3) g. 2 (3)
4.14.2 Kablar till framdrivningssystemet		Visuell inspektion - inspektion. Anmärkningar om fel bedöms med 3 vid farliga fel. En anmärkning om brist ska inte utfärdas för anbringad underredesmassa eller liknande en kabel för framdrivningssystemet, förutsatt att det fortfarande är lätt att känna igen att det är en sådan kabel.	a) Skador på kabelisoleringen b) Skador på kabelkanalen c) Kabeln är inte ordentligt fastsatt och skyddad	a. 2 (3) b. 2 (3) c. 2
4.14.3 Laddningskabel – extern (mellan fordonet och den elektriska installationen)		Visuell kontroll. Meddelande om brist d) ska inte utfärdas om fordonsägaren endast har en permanent installerad laddstation.	a) Synlig spricka, klämskada eller deformation av kabel b) Synlig spricka, krossskada eller deformation av pluggen c) Synlig spricka, krossskada eller deformation av laddningskontrollboxen d) Laddningskabel hittades inte - tas inte med	a. 2 b. 2 c. 2 d. 2
4.14.4. Laddningsuttag i bil		Visuell kontroll. Anmärkningar om fel bedöms med 3 vid farliga fel.	a) Synlig korrosion b) Kraftig c) Deformerad d) Märken efter överhettning - sot eller missfärgning e) Locket till laddningskontakten saknas, är skadat eller kan inte stängas	a. 2 (3) b. 2 (3) c. 2 (3) d. 2 (3) e. 2

KONTROLLPUNKT	HÄNVISNING TILL FÖRORDNINGAR	KONTROLLMETOD	HUVUDORSAK TILL MEDDELANDE OM BRISTER	BEDÖMNING
5.1 Axlar				
5.1.1 Axlar		<p>Kontroll när fordonet står över en arbetsgrop eller på en väglyft. Slitagetester rekommenderas och bör användas för fordon (utom traktorer) med en tillåten totalvikt på mer än 3500 kg.</p> <p>Anmärkning c) bedöms med 3 om stabiliteten är kraftigt nedsatt, funktionen är kraftigt påverkad eller om det är mycket stor rörelse mellan komponenter som ska monteras permanent. Anmärkning d) bedöms med 3 om stabiliteten är kraftigt nedsatt eller om det inte finns tillräckligt med utrymme för andra komponenter eller för vägytan.</p>	<p>a) Axel bruten b) Axeln deformerad c) Inte tillräckligt fastsatt på fordonet d) Felaktig reparation eller modifiering e) Axel - defekter, skador, defekter</p>	<p>a. 3 b. 3 c. 2 (3) d. 2 (3) e. 2</p>
5.1.2 Hjulaxel		<p>Kontroll när fordonet står över en arbetsgrop, lyfter bock eller på en väglyft. Slitagetester rekommenderas och bör användas för fordon (utom traktorer) med en tillåten totalvikt på mer än 3500 kg. Slå varje hjul med en horisontell eller vertikal kraft och observera rörelsen mellan hjulspindeln och axeln. Defektanmärkningarna b), c) och d) bedöms med 3 om det finns risk för att en komponent lossnar eller om riktningsstabiliteten påverkas allvarligt.</p>	<p>a) Hjulspindelbrott skadat b) Överdrivet slitage på kingbolten och/eller fodret c) För lång rörelse mellan hjulspindel och axel d) Spalt/låsbult lös i axeln</p>	<p>a. 3 b. 2 (3) c. 2 (3) d. 2 (3)</p>
5.1.3. Hjulets läge		<p>Kontroll när fordonet står över en arbetsgrop, lyfter bock eller på en väglyft. Slitagetester rekommenderas och bör användas för fordon (utom traktorer) med en tillåten totalvikt på mer än 3500 kg. Slå varje hjul med en horisontell kraft och observera hur mycket hjulet lyfts i förhållande till axelstiftet. Tänk på buller. Bristanmärkning a) bedöms med 3 om riktningsstabiliteten är allvarligt påverkad eller om det finns risk för haveri. Defektanmärkning b) bedöms med 3 om det finns risk för överhettning eller haveri. Bristanmärkning c) bedöms med 3 om det finns risk för haveri.</p>	<p>a) Överdrivet slack i hjullager b) Hjullagret är för långsamt eller har fastnat c) Allvarligt buller i hjullager</p>	<p>a. 2 (3) b. 2 (3) c. 2 (3)</p>

KONTROLLPUNKT	HÄNVISNING TILL FÖRORDNINGAR	KONTROLLMETOD	HUVUDORSAK TILL MEDDELANDE OM BRISTER	BEDÖMNING
5.2 Hjul och däck				
5.2.1 Hjulnav		Visuell kontroll. Anmärkningar om fel bedöms med 3 vid farliga fel. Anmärkning om fel a) bedöms med 3 om felet gäller mer än 25 % av hjulmuttrarna/bultarna på ett hjul.	a) Hjulmutter eller bult saknas b) Hjulmuttern eller bulten är lös c) Fel hjulmutter eller bult d) Hjulmutter eller bult skadad e) Hjulmutter eller bult felaktigt monterad f) Hjulnavet är slitet g) Hjulnavet skadat	a. 2 (3) b. 2 (3) c. 2 (3) d. 2 (3) e. 2 (3) f. 2 (3) g. 2 (3)
5.2.2 Fälg		Visuell inspektion av båda sidor av varje fälg när fordon står över en arbetsgrop, lyftbock eller på en väglyft. Om fälgens mått och intryckning inte stämmer överens med fordonets registreringsbevis eller information från Statens vegvesen, accepteras tillstånd från tillverkaren som bekräftar det alternativa fälgmåttet och intrycket. Tillstånd från tillverkaren kan vara i form av antingen dokumentation/bekräftelse från tillverkaren, originaldekal på fordonet eller information i instruktionsboken där det finns tydliga alternativ för den aktuella modellen. Meddelande om brist a) utfärdas om intrycket har ändrats mer än vad som är tillåtet. Defektanmärkning c) bedöms med 3 om det finns risk för att låsringen lossnar. Anmärkning d) bedöms med 3 om den säkra infästningen i navet eller däcket påverkas. Defektmeddelande e) utfärdas om hjulets storlek, konstruktion, kompatibilitet eller typ inte uppfyller kraven. Meddelande om defekt f) utfärdas även vid olaglig installation av "spacer".	a) Felaktigt intryck b) Brottskada eller svetsdefekt c) Däcklåsringen är felaktigt monterad d) Fälgan är väsentligt skadad eller deformerad e) Fälgan överensstämmer inte med kraven f) Felaktig reparation eller modifiering	a. 2 b. 2 c. 2 (3) d. 2 (3) e. 2 f. 2

5.2.3 Däck		Okulär besiktning av hela däck. Antingen genom att rotera hjulet när det lyfts från marken och fordonet står över en arbetsgrop, lyftbock eller på en väglyftare, eller genom att rulla fordonet fram och tillbaka över en arbetsgrop. Defektmeddelanden a), b), c) och d) bedöms med 3 i händelse av en farlig avvikelse. Anmärkning om fel f) utfärdas om däck har olika konstruktion eller egenskaper (radialdäck/diagonaldäck/sommardäck/vinterdäck) i förhållande till gällande tekniska och funktionella krav. Inte påtvingat om däck har liknande konstruktion och egenskaper, men olika tillverkare/slitbanedesign. Defekt anmärkning g) bedöms med 3 i händelse av farlig skada eller om sladden är synlig eller skadad. Anmärkning h) uppstår om däckens mönsterdjup mätt i huvudspåren i mitten X av slitbanans bredd är för litet. Kontrolleras mot gällande tekniska krav och användningskrav. Bedömt med 3 vid farligt litet mönsterdjup. Anmärkning i) bedöms med 3 om däck kommer i kontakt med fasta komponenter på fordonet på ett sådant sätt att det påverkar säkerheten vid körning. Defekt anmärkning j) bedöms med 3 om skyddet av sladden påverkas. Defekt anmärkning k) bedöms med 1 om felindikatorn indikerar ett fel, bedöms med 2 om systemet för lufttrycksövervakning är uppenbart defekt.	a) Fel dimension b) Felaktigt belastningsindex c) Felaktig hastighetsklassificering d) Däck uppfyller inte kraven e) Däck i olika storlekar på samma axel eller på tvillinghjul f) Olika typer av däck g) Allvarliga skador på däck h) För litet mönsterdjup i) Däck kommer i kontakt med andra komponenter j) Regummerade däck som inte uppfyller kraven k) Lufttrycksövervakningssystemet indikerar ett fel eller så är systemet uppenbart defekt l) Däck har fel rotationsriktning m) Uppenbarligen för lågt lufttryck	h. 2 (3) i. 2 (3) j. 2 (3) k. 2 (3) l. 2 m. 2 n. 2 (3) o. 2 (3) p. 2 (3) q. 2 (3) r. 2 (3) s. 1 t. 1
------------	--	---	---	--

(tillåten totalvikt högst 3500 kg) och släpvagnar

Mer information om att kontrollera däck

Kontrollera däckens specifikationer (dimension, lastindex/lager, hastighetsindex, godkännandemärke) mot fordonets registreringsbevis eller mot information från Transportstyrelsen. Observera att fordon i registreringsbeviset kan anges med belastningsindex och hastighetsindex i enlighet med de däck som monterades på fabriken, och att detta inte nödvändigtvis är ett minimikrav. Lastindex och hastighetsindex måste överensstämja med fordonets tekniska specifikationer (högsta tillåtna axeltryck och topphastighet). Om däckstorleken inte överensstämmer med fordonets registreringsbevis eller information från Transportstyrelsen kommer ett tillstånd från tillverkaren som bekräftar en alternativ däckstorlek att accepteras. Tillstånd från tillverkaren kan vara i form av antingen dokumentation/bekräftelse från tillverkaren, originaldekal på fordonet eller information i instruktionsboken där det finns tydliga alternativ för den aktuella modellen. Det är inte en felanmälan om dubbfria vinterdäck används fram och sommardäck bak (eller vice versa), även om det kan vara en olycklig kombination vid användning. För dubbdäck: Lätta fordon

skall - om dubbdäck används - vara utrustade med dubbdäck på alla hjul (utom reservhjul). Tunga fordon (tillåten totalvikt över 3500 kg) med undantag för släpvagnar ska - om dubbdäck används - vara utrustade med dubbdäck på hjul som är monterade på samma axel. Vid dubbelmontering räcker det att endast ett hjul i dubbelmontage har dubbdäck, förutsatt att dubbdäcken är placerade symmetriskt runt fordonets längsgående axel.

KONTROLLPUNKT	HÄNVISNING TILL FÖRORDNINGAR	KONTROLLMETOD	HUVUDORSÅK TILL MEDDELANDE OM BRISTER	BEDÖMNING
5.3 Tillfälligt upphävande				
5.3.1 Fjädrar och stabilisator		Kontroll när fordonet står över en arbetsgrop eller på en väglyft. Slitagetester rekommenderas och bör användas för fordon (utom traktorer) med en tillåten totalvikt på mer än 3500 kg. Felmeddelanden a), b), c), d) och e) bedöms med 3 i händelse av en trafikfarlig defekt. Defektanmärkning f) bedöms med 3 om det inte finns tillräckligt med utrymme för andra komponenter eller om fjädringssystemet inte fungerar.	a) Fjäderbrott b) Fjädern är inte tillräckligt fastsatt på chassit eller axeln - c) Fjäder skadad d) Komponent till fjäder skadad eller har gått sönder e) Saknade fjädrar f) Felaktig reparation eller modifiering g) Stabilisator, allvarlig skada eller defekt h) Stabilisator, allvarligt stor slack i fodret i) Stabilisator, allvarligt stor slack i kulan	a. 2 (3) b. 2 (3) c. 2 (3) d. 2 (3) e. 2 (3) f. 2 (3) g. 2 h. 2 i. 2
5.3.2 Stötdämpare		Kontrollera stötdämpare inklusive fjäderben när fordonet står över en arbetsgrop eller på en väglyft. Defektanmärkning a) bedöms med 2 om stötdämparen är lös. Meddelande om defekt b) påförs om stötdämparen visar tecken på allvarligt läckage eller funktionsfel. Svettning är inte ensam grund för en bristanmälan. Felmeddelanden c), d), e) och f) bedöms med 3 i händelse av ett trafikfarligt fel.	a) Stötdämparen är inte tillräckligt fastsatt på chassi eller axel b) Defekt stötdämpare c) Fjäderbenslager defekt d) För svårt korroderad e) Fjäderben är inte tillräckligt fastsatta i chassit eller axeln f) Defekta fjädrar	a. 1 (2) b. 2 c. 2 (3) d. 2 (3) e. 2 (3) f. 2 (3)
5.3.3 Stödarmar och upphängningsarmar		Kontroll när fordonet står över en arbetsgrop eller på en väglyft. Slitagetester rekommenderas och bör användas för fordon (utom traktorer) med en tillåten totalvikt på mer än 3500 kg. Kontrollpunkten innehåller även komponenter för länkarmar och upphängningsarmar samt vridmoment-/kardanrör. Felanmärkningarna a), b), c) och d) bedöms med 3 i händelse av en trafikfarlig defekt. Defektanmärkning e) bedöms med 3 om det inte finns tillräckligt med utrymme för andra komponenter. Detsamma gäller vid en trafikfara, defekt eller en ändring av trafikfara.	a) Inte tillräckligt fastsatt på chassit eller axeln b) Skadad c) Defekt d) För svårt korroderad e) Felaktig reparation eller modifiering	a. 2 (3) b. 2 (3) c. 2 (3) d. 2 (3) e. 2 (3)
5.3.4 Upphängningskylor och bussningar		Kontroll när fordonet står över en arbetsgrop eller på en väglyft. Slitagetester rekommenderas och bör användas för fordon (utom traktorer) med en tillåten totalvikt på mer än 3500 kg. Defektanmärkningar a) och b) bedöms med 3 i händelse av risk för att en komponent går sönder/lossnar.	a) Defekt foder - 2 (3) b) Överdrivet slitage på den upphängda kulan - 2 (3) c) Dammanschetten är kraftigt försvagad - 2 (3) d) Dammanschett saknas - 2 (3) e) Dammanschetten har gått sönder - 2 (3)	a. 2 (3) b. 2 (3) c. 1 d. 2 e. 2

KONTROLLPUNKT	HÄNVISNING TILL FÖRORDNINGAR	KONTROLLMETOD	HUVUDORSAK TILL MEDDELANDE OM BRISTER	BEDÖMNING
5.3.5 Luftfjädring		Visuell kontroll. Kontroll av skador på luftbälgar/skick på nivåventiler, luftledningar, tankar etc. Kontrollera om det finns läckor. Bristanmärkning b) bedöms med 3 om systemets funktion är allvarligt påverkad.	a) Systemet fungerar inte - 1 b) Komponenten är skadad, modifierad eller för sliten – 2 c) Hörbart läckage i systemet – 2 (3)	a. 3 b. 2 (3) c. 2
6.1 Chassi eller ram och utrustning				
6.1.1 Skicket på chassit, ramen och utrustningen		Visuell inspektion när fordonet står över en arbetsgrop, på en lyftbock eller på en väglyft. Felanmärkingar bedöms med 3 vid trafikfara.	a) Brott på rambalken skadad b) Rambalken är kraftigt deformerad c) Tvärbalk eller traversbrott skadat d) Tvärbalk eller travers allvarligt deformerad e) Förstärkningsplattan är inte tillräckligt fastsatt f) Fästanelordningen är inte tillräckligt fastsatt g) Överdriven korrosion i rambalken h) Överdriven korrosion i tvärbalken eller traverskranen i) Överdriven korrosion i det bärande elementet j) Överdriven korrosion i kanalen k) Felaktig reparation eller modifiering	a. 2 (3) b. 2 (3) c. 2 (3) d. 2 (3) e. 2 (3) f. 2 (3) g. 2 (3) h. 2 (3) i. 2 (3) j. 2 (3) k. 2 (3)
6.1.2 Avgasrör och ljuddämpare		Okulär inspektion när fordonet står över en arbetsgrop eller på en väglyft. Defektanmärkning a) bedöms med 3 om det finns en hög risk för att komponenten kan falla av. Bristmeddelande g) bedöms med 3 om det innebär en hälsorisk för föraren eller passageraren.	a) Avgassystemet är inte tillräckligt fastsatt b) Avgasrören har för stort läckage c) Ljuddämparen har för mycket läckage d) Avgassystem, defekter e) Felaktigt installerad f) Komponenten saknas g) Avgaser tränger in i hytten eller passagerarutrymmet	a. 2 (3) b. 2 c. 2 d. 2 e. 2 f. 2 g. 2 (3)

KONTROLLPUNKT	HÄNVISNING TILL FÖRORDNINGAR	KONTROLLMETOD	HUVUDORSÅK TILL MEDDELANDE OM BRISTER	BEDÖMNING
6.1.3 Bränsletank och rör/slang		<p>Visuell inspektion när fordonet står över en arbetsgrop, på en lyftbock eller på en väglyft. Använd en läcksökningsanordning för LPG/CNG/LNG-system. Kontrollera även bränsletanken och röret/slangen för uppvärmning (extra värmesystem etc.).</p> <p>Anmärkningar om fel a), d) och g) bedöms med 3 om det innebär en brandrisk. Anmärkning j) bedöms med 3 om det innebär brandrisk eller betydande läckage. Bristanmärkningar f) och i) bedöms med 2 vid allvarliga fel. Defektmeddelanden p) och q) bedöms med 3 vid brandfarliga/explosiva fel/defekter.</p>	<p>a) Bränsletanken är inte tillräckligt säkrad</p> <p>b) Bränsletank - för mycket skada</p> <p>c) Bränsletanken är för kraftigt korroderad</p> <p>d) Röret är inte tillräckligt fastsatt</p> <p>e) Röret skadat</p> <p>f) Rören är för dåligt korroderade</p> <p>g) Slangen är inte tillräckligt fastsatt</p> <p>h) Slangen är skadad</p> <p>i) Slangen är för kraftigt korroderad/mörk</p> <p>j) Bränsleläckage</p> <p>k) Tanklocket saknas eller är defekt</p> <p>l) Bränsleavstängningsventilen fungerar inte korrekt</p> <p>m) Brandrisk på grund av otillräckligt avskärmat bränsletank</p> <p>n) Brandrisk på grund av otillräckligt skärmat eller defekt avgassystem</p> <p>o) Risk för brand på grund av förhållandena i motorrummet</p> <p>p) LPG/CNG/LNG-system eller vätgassystem som inte uppfyller kraven.</p> <p>q) Defekt komponent i LPG/CNG/LNG-system eller vätgassystem</p>	<p>a. 2 (3)</p> <p>b. 2</p> <p>c. 2</p> <p>d. 2 (3)</p> <p>e. 2</p> <p>f. 1 (2)</p> <p>g. 2 (3)</p> <p>h. 2</p> <p>i. 1 (2)</p> <p>j. 2 (3)</p> <p>k. 2</p> <p>l. 2</p> <p>m. 2</p> <p>n. 3</p> <p>o. 3</p> <p>p. 2 (3)</p> <p>q. 2 (3)</p>
6.1.4 Stötfångare, sidohinder och underkörningshinder		<p>Visuell inspektion och kontroll av lösa komponenter eller skador som kan förväntas orsaka skada vid kontakt. Anmärkningar om fel bedöms med 3 i händelse av farliga trafikförhållanden, t.ex. kraftigt försvagade/saknade sidoräcken/underkörningshinder, eller om det finns risk för att en komponent faller av.</p>	<p>a) Lös stötfångare</p> <p>b) Skadad stötfångare</p> <p>c) Försvagad stötfångare</p> <p>d) Stötfångare saknas</p> <p>e) Fristående sidomembran</p> <p>f) Skadad sidosena</p> <p>g) Försvagad lateral sena</p> <p>h) Saknade sidomembran</p> <p>i) Löst underkörningshinder</p> <p>j) Skadat underkörningshinder</p> <p>k) Försvagad underkörningsbarriär</p> <p>l) Underkörningshinder saknas</p> <p>m) Stötfångaren är uppenbart inte i enlighet med kraven</p> <p>n) Hinder i sidled som uppenbart inte överensstämmer med kraven</p> <p>o) Underkörningshinder som uppenbart inte överensstämmer med kraven</p>	<p>a. 2 (3)</p> <p>b. 2 (3)</p> <p>c. 2 (3)</p> <p>d. 2 (3)</p> <p>e. 2 (3)</p> <p>f. 2 (3)</p> <p>g. 2 (3)</p> <p>h. 2 (3)</p> <p>i. 2 (3)</p> <p>j. 2 (3)</p> <p>k. 2 (3)</p> <p>l. 2 (3)</p> <p>m. 2</p> <p>n. 2</p> <p>o. 2</p>

KONTROLLPUNKT	HÄNVISNING TILL FÖRORDNINGAR	KONTROLLMETOD	HUVUDORSAK TILL MEDDELANDE OM BRISTER	BEDÖMNING
6.1.5 Hållare för reservhjul		Okulär kontroll av reservhjulshållaren (utvändigt monterad). Anmärkning d) bedöms med 3 om det finns en hög risk för att reservhjulet faller av.	a) Reservhjulshållaren är inte i tillfredsställande skick b) Reservhjulshållaren har en frakturskada c) Reservhjulshållarna är inte tillräckligt fastsatta d) Reservhjulet är inte tillräckligt fastsatt på enheten	a. 1 b. 2 c. 2 d. 2 (3)
6.1.6 Kopplings- och draganordningar (inklusive dragkrok)		<p>Visuell kontroll med avseende på slitage och korrekt funktion, med särskild tonvikt på installerad säkerhetsutrustning och/eller användning av mätutrustning. Kontrollera dragkroken och dragstången för farlig korrosion, använd en rostpinne/hammare om du är osäker.</p> <p>Kontrollera också om det finns felaktig reparation eller modifiering. Kontrollera dragkrok/vändskiva, infästning och funktion. Slitagekontroll: Var uppmärksam på olika kontrollmetoder för olika tillverkare.</p> <p>Använd toleransmätutrustning för kontroll av bult/dragögla och svänghjul/spindelstift enligt tillverkarens anvisningar. Kontrollera att dragstången inte är deformerad/skadad och att den är fastsatt på släpvagnen. Slitage i dragstångens lager kontrolleras/bedöms. Kontroll av löstagbar krokfunktion är inte en del av kontrollen.</p> <p>Anmärkningar om fel bedöms med 3 vid farliga fel/brister på släpvagnen. Detsamma gäller för dragfordon om fordonet tillverkas samtidigt som en släpvagn. Anmärkning om fel y) görs om kopplingen är uppenbart svag i förhållande till totalvikten/den tillåtna släpvningsvikten.</p>	a) Dragkroken är skadad, defekt eller sprucken b) Dragkroken är för kraftigt korroderad c) Dragkroken är inte tillräckligt fastsatt d) Dragkroken är skadad, defekt eller sprucken e) Dragstången är för kraftigt korroderad f) Dragkroken är inte tillräckligt fastsatt g) Svänghjul skadat, defekt eller sprucket h) Svänghjulet är för kraftigt korroderat i) Svänghjulet är inte tillräckligt fastsatt j) Kingpin skadad, defekt eller sprucken k) Kingpin är för kraftigt korroderad l) Kingpin är inte tillräckligt fastsatt m) Överdrivet slitage på kingpin n) Överdrivet slitage på svänghjulet o) Överdrivet slitage på bulten p) Överdrivet slitage på drageye q) Komponenten är skadad, defekt, sprucken eller för kraftigt korroderad r) Överdrivet slitage på en komponent s) Inte tillräckligt fastsatt t) Säkerhetsutrustning saknas eller fungerar inte som den ska u) Indikatorn fungerar inte eller indikerar fel v) Gömda lyktor w) Förhindrar läsbarhet av särskiljande märke x) Felaktig reparation eller modifiering y) Kopplingen är för svag	a. 2 (3) b. 2 (3) c. 2 (3) p. 2 (3) d. 2 (3) e. 2 (3) f. 2 (3) g. 2 (3) h. 2 (3) i. 2 (3) j. 2 (3) k. 2 (3) l. 2 (3) m. 2 (3) n. 2 (3) o. 2 (3) p. 2 (3) q. 2 (3) r. 2 (3) s. 2 (3) t. 2 u. 2 v. 1 w. 2 x. 2 (3) y. 2

KONTROLLPUNKT	HÄNVISNING TILL FÖRORDNINGAR	KONTROLLMETOD	HUVUDORSAK TILL MEDDELANDE OM BRISTER	BEDÖMNING
6.1.7 Transmissionen		Visuell kontroll. Anmärkningar a) och b) bedöms med 3 om fästbultar/fästpunkter saknas eller är så lösa att det finns en allvarlig trafiksäkerhetsrisk. Anmärkningarna c), d), e), h) och i) bedöms med 3 om det finns en hög risk för att komponenten kommer att lossna eller spricka och utgöra en allvarlig trafiksäkerhetsrisk. Defektanmärkningar k), l) och m) handlar om dammmanschetter både fram och bak.	a) Fästelement/bultar saknas b) Fästelement/bultar är lösa c) Överdrivet slitage på drivaxelns lager d) Överdrivet slitage på drivaxeln/kardanknuten e) Överdrivet slitage eller försvagning av ledkopplingen f) Axel skadad g) Axeln deformerad h) Lagret är allvarligt skadat i) Lagerhuset är inte tillräckligt fixerat j) Olaglig ändring av drivlinan k) Dammmanschetten är kraftigt försvagad l) Dammmanschett saknas m) Dammmanschetten är defekt	a. 2 (3) b. 2 (3) c. 2 (3) d. 2 (3) e. 2 (3) f. 2 g. 2 h. 2 (3) i. 2 (3) j. 2 k. 1 l. 2 m. 2
6.1.8 Motorfästen		Visuell kontroll. Defekt anmärkning a) bedöms med 2 om motorfästet är allvarligt skadat eller är uppenbart allvarligt skadat. Bedöms med 3 om motorfästet är löst eller om det finns ett brott i motorfästet och utgör en allvarlig trafiksäkerhetsrisk.	a) Defekt motorfäste	a. 2 (3)
6.1.9 Motoreffekt		Visuell inspektion för uppenbar ändring/modifiering. Anmärkning b) bedöms med 3 vid en ändring som innebär en allvarlig trafiksäkerhetsrisk.	a) Olaglig modifiering av styrenheten b) Olaglig modifiering av motorn	a. 2 b. 2 (3)

KONTROLLPUNKT	HÄNVISNING TILL FÖRORDNINGAR	KONTROLLMETOD	HUVUDORSAK TILL MEDDELANDE OM BRISTER	BEDÖMNING
6.2.5 Övriga säteskaross/kaross		Visuell kontroll.	a) Defekt i sätet b) Sätet är inte tillräckligt fastsatt	a. 2 b. 2
6.2.1 Skick - hytt och kaross/kaross		Visuell kontroll. Anmärkning a) bedöms med 3 om det finns risk för att komponenten faller av och utgör en allvarlig trafiksäkerhetsrisk.	a) Löst skadad komponent som kan orsaka skada b) Felaktig reparation eller modifiering	a. 2 (3) b. 2 (3)
6.2.7 Reglage		Bristanmärkning a) bedöms med 3 om hållfastheten är kraftigt försvagad. Bristanmärkning b) bedöms med 3 om det innehåller en punkt för fel eller passagerarskade. Bristanmärkning c) bedöms med 3 om det finns otillräckligt utrymme för roterande eller rörliga delar.	a) Möjlighet att överströmma från motorn eller avgassystemet d) Felaktig reparation eller modifiering e) Skador på bärande element	a. 2 (3) d. 2 (3) e. 2 (3) f. 2 (3)
6.2.8 Steg		Defekt eller tillstånd som kan förväntas ge en allvarlig trafiksäkerhetsrisk. Bristmeddelanden e), f) och g) bedöms med 3 vid farliga trafikförhållanden.	f) Defekt eller tillstånd som inte tillräckligt skyddar g) Driven korrosion i bärande element	a. 1 (2) g. 2 (3)
6.2.2 Fastsättning –		Visuell inspektion när fordonet står över en arbetsgrop, lyftbock eller på en väglift.	a) Sätet är inte tillräckligt fastsatt	a. 2 (3)
6.2.9 Annan inredning kaross/kaross invändigt och utvändigt		På en väglift. Anmärkning a) om fel i hållfasthet bedöms med 3 vid fel som utgör en allvarlig trafiksäkerhetsrisk. Anmärkning b) bedöms med 3 vid fel i lösa/fästa delar som påverkar funktionen på det avseende. Kontroll av trafiksäkerhetsrisker i hydraulslangar för invändiga och utvändiga tillbehör och utrustning. Defekt anmärkning b) bedöms med 2 om defekten kan orsaka skada eller skador.	b) Utsättning av kontroll eller utrustning c) Felaktig reparation eller modifiering d) Felaktig reparation eller modifiering e) Felaktig reparation eller modifiering	b. 2 c. 1 (2) d. 0 (3) e. 2 (3)
6.2.3 Dörrar och låsmekanismer		Visuell kontroll. Anmärkning a) om fel i hållfasthet bedöms med 3 i skadade. Bedöms med 3 för gångjärnsdörr.	a) Dörr kan inte öppnas korrekt b) Dörr kan inte stängas korrekt c) Dörr kan förväntas öppnas omotiverat d) Dörr förhållning felaktig e) Dörrsaknas delar eller försvagad f) Gångjärnsdelar är löst eller försvagat g) Låsmekanismer är löst eller försvagat h) Låssaknas delar är löst eller försvagat m) Defekter - 2	a. 2 (3) b. 2 (3) c. 2 (3) d. 2 (3) e. 2 (3) f. 2 (3) g. 2 (3) h. 2 (3) m. 2
6.2.4 Golv 6.2.10 Avskärmning av hjul och stänkskämsanordningar		Visuell inspektion när fordonet står över en arbetsgrop, på en lyftbock eller på en väglift. Felanmärningar a), b) och c) bedöms med 3 vid trafikfara.	a) Golv är inte tillräckligt fixerat b) Golv är kraftigt försvagat c) Golv är för dåligt korroderat d) Otillräckligt avstånd till hjul	a. 2 (3) b. 2 (3) c. 2 (3)
6.2.5 Förarsäte		Visuell kontroll. Felanmärningar a), b) och c) bedöms med 3 vid trafikfara.	a) Löst säte b) Sätet har defekt konstruktion c) Justeringsanordningen fungerar inte korrekt	a. 2 (3) b. 2 (3) c. 2 (3)
			d) Felaktig reparation eller modifiering	d. 2 (3)

KONTROLLPUNKT	HÄNVISNING TILL FÖRORDNINGAR	KONTROLLMETOD	HUVUDORSAK TILL MEDDELANDE OM BRISTER	BEDÖMNING
7.1 Säkerhetsbälten/lås och fasthållningsanordningar				
7.1.1 Säker installation av säkerhetsbälten/bälteslås		Visuell kontroll. Anmärkning a) bedöms med 3 i händelse av ett trafikfarligt fel.	a) Förankringspunkten försvagad b) Förankringspunkt löst	a. 2 (3) b. 2
7.1.2 Skicket på säkerhetsbälten/bälteslås		Visuell inspektion och kontroll av beteende.	a) Obligatoriskt säkerhetsbälte saknas b) Säkerhetsbältet skadat c) Säkerhetsbältet överensstämmer inte med kraven d) Bälteslåset är skadat e) Säkerhetsbälteslåset fungerar inte som det ska f) Returmekanismen är skadad g) Returmekanismen fungerar inte korrekt	a. 2 b. 2 c. 2 d. 2 e. 2 f. 2 g. 2
7.1.3 Kraftbegränsare för säkerhetsbälte		Visuell inspektion för uppenbara defekter eller defekter.	a) Effektbegränsare saknas b) Effektbegränsaren passar inte fordonet	a. 2 b. 2
7.1.4 Bältesförsträckare		Visuell inspektion för uppenbara defekter eller defekter.	a) Remspännare saknas b) Remspännarna passar inte fordonet	a. 2 b. 2
7.1.5 Krockkudde		Visuell inspektion för uppenbara defekter eller defekter.	a) Krockkudde saknas b) Krockkudden passar inte bilen c) Krockkudden fungerar inte d) Felaktig reparation eller modifiering	a. 2 b. 2 c. 2 d. 2
7.1.6 System för sexuell och reproduktiv hälsa		Visuell kontroll av felindikatorn. Kontrollera både om felindikatorn indikerar ett fel och om självdiagnossystemet fungerar korrekt (för vissa modeller måste lampan lysa en viss tid efter start och sedan slockna).	a) SRS-felindikatorn indikerar ett fel eller fel i systemet	a. 2

KONTROLLPUNKT	HÄNVISNING TILL FÖRORDNINGAR	KONTROLLMETOD	HUVUDORSAK TILL MEDDELANDE OM BRISTER	BEDÖMNING
7.2 Brandsläckare				
Brandsläckare		<p>Visuell kontroll.</p> <p>I fordon där det finns krav på brandsläckare ska en godkänd brandsläckare av rätt storlek installeras. Kontrollera att manometern visar rätt värde. Apparater måste märkas med det senaste inspektionsdatumet. Anmärkning om brist a) ställs om det finns ett behov av en brandsläckare för fordonstypen. Felanmälningar c) och d) bedöms med 1 för fordon som inte har krav på brandsläckare, bedöms med 2 för fordon med krav på brandsläckare.</p>	<p>a) Brister</p> <p>b) Inte i enlighet med kraven</p> <p>c) Fel vid tryckning</p> <p>d) Fel på manometern</p> <p>e) Brandsläckare - inspektionsdatum som är äldre än 12 månader.</p>	<p>a. 2</p> <p>b. 2</p> <p>c. 2 (1)</p> <p>d. 2 (1)</p> <p>e. 1</p>
7.3. Lås och stöldskyddsanordningar				
Lås och stöldskyddsanordningar		<p>Visuell inspektion och kontroll av beteende. Kontrollera att tändningslåset/rattlåset/växellåset är i ordning. (Endast krav för en av dessa). Defekt anmärkning b) bedöms med 3 om rattlåset låser sig/låser sig oavsiktligt.</p>	<p>a) En anordning hindrar inte fordonet från att köras</p> <p>b) Defekt</p>	<p>a. 1</p> <p>b. 2 (3)</p>
7.4 Varningstriangel				
Varningstriangel		<p>Visuell kontroll. Kontrollpunkten gäller inte traktorer och mobilkranar som är registrerade som motoriserad utrustning (MR).</p>	<p>a) Brister</p> <p>b) Brister</p> <p>c) Uppfyller inte kraven</p>	<p>a. 1</p> <p>b. 1</p> <p>c. 1</p>
7.5. Reflexväst				
		<p>Visuell kontroll. Kontrollpunkten gäller inte traktorer och mobilkranar som är registrerade som motoriserad utrustning (MR).</p>	<p>a) Brister</p> <p>b) Det är uppenbart att det inte tjänar syftet</p>	<p>a. 1</p> <p>b. 1</p>

KONTROLLPUNKT	HÄNVISNING TILL FÖRORDNINGAR	KONTROLLMETOD	HUVUDORSAK TILL MEDDELANDE OM BRISTER	BEDÖMNING
7.6 Klossar/kilar				
Klossar/kilar		Visuell kontroll. Checkpointen tar endast emot fordon som är ADR-godkända. Tänk också på om stoppklossarna/kilarna har tillräcklig stabilitet och dimensionering.	a) Brister b) Defekt c) Underdimensionerad d) Inte tillräckligt stabil	f. 2 g. 2 h. 2 i. 2
7.7. Ljudsignal				
Surra		Visuell inspektion och kontroll av beteende.	a) Otillräcklig effekt b) Fungerar inte c) Kontrollanordningen är inte tillräckligt fastsatt d) Inte i enlighet med kraven	c. 1 d. 2 e. 1 f. 2
7.8 Hastighetsmätare				
Hastighetsmätare		d Testning på väg eller elektroniskt. Styr belysningen. Defektanmärkning a) bedöms med 2 om hastighetsmätaren saknas. Defektanmärkning d) bedöms med 2 om belysningen inte fungerar.	a) Inte i enlighet med kraven b) För mycket missvisande framställning c) Fungerar inte d) Otillräcklig belysning	d. 1 (2) e. 2 f. 2 g. 1 (2)
7.9 Färdskrivare				
Färdskrivare		Okulär besiktning, såvida inte den person som uppvisar fordonet för kontroll utan begäran påpekar att färdskrivare inte krävs enligt förordningarna (EEG) nr 3821/85 och (EEG) nr 561/2006. Kontrollera att färdskrivarens kalibreringsplatta/installationsskylt är giltig och att däckets rullomkrets eller mått motsvarar informationen på kalibreringsplattan och, när det gäller den digitala färdskrivaren, motsvarar de angivna parametrarna. Kontrollera att färdskrivarens tätning är oskadad och att alla andra skydd mot olaglig störning är intakta.	a) Brister b) Inte i enlighet med kraven c) Fungerar inte d) Defekt i tätningen e) Tätning saknas f) Kalibreringsplatta/installationsplatta saknas g) Kalibreringsplattan/installationsplattan är oläslig h) Kalibreringsplattan/installationsplattan är ogiltig (saknas 2-årskontroll) i) Tydligt ingripande eller tecken på manipulation j) Däckstorleken överensstämmer inte med bromsoksplattan	a. 2 b. 2 c. 2 d. 2 e. 2 f. 2 g. 2 h. 2 i. 2 j. 2

KONTROLLPUNKT	HÄNVISNING TILL FÖRORDNINGAR	KONTROLLMETOD	HUVUDORSAK TILL MEDDELANDE OM BRISTER	BEDÖMNING
7.10 Fartbegränsare				
Hastighetsbegränsare		<p>Visuell inspektion och kontroll av driften om utrustning finns tillgänglig. Kontrollera att den är monterad vid behov. Kontrollera tätningen, om något annat skydd mot olaglig störning är skadat (om det är lätt att komma åt), installationsplattan och att däckstorleken överensstämmer med vad som anges på kalibreringsskylten och av den digitala färdskrivaren - i enlighet med de angivna parametrarna.</p> <p>Kontrollera funktionen. Om kontrollorganet har lämplig kontrollutrustning används denna. Om sådan utrustning inte finns tillgänglig och motorfordonet har en färdskrivare, bedöms hastighetsbegränsarens effekt genom att man tittar på några färdskrivarskivor eller utskrifter från färdskrivaren.</p>	<p>a) Inte installerad i enlighet med kraven b) Uppenbarligen fungerar det inte c) Hastigheten är felaktigt inställd d) Defekt i tätningen e) Tätning saknas f) Kalibreringsplatta/installationsplatta saknas g) Kalibreringsplattan/installationsplattan är oläslig h) Kalibreringsplattan/installationsplattan är ogiltig i) Däckstorleken överensstämmer inte med kalibreringsplattan eller angivna parametrar</p>	<p>a. 2 b. 2 c. 2 d. 2 e. 2 f. 2 g. 2 h. 2 i. 2</p>
7.12 Elektroniskt stabilitetssystem				
Elektroniskt stabilitetssystem		<p>Visuell inspektion - och kontroll av felindikatorn. Kontrollera både om felindikatorn indikerar ett fel och om det självdiagnostiska systemet fungerar korrekt (för vissa modeller ska lampan lysa en stund efter start och sedan slockna).</p> <p>Kontrollera både om felindikatorn indikerar ett fel och om det självdiagnostiska systemet fungerar korrekt (för vissa modeller ska lampan lysa en stund efter start och sedan slockna).</p>	<p>a) Hjulhastighetssensor saknas b) Hjulhastighetssensorn är skadad c) Sladden är skadad d) Komponent saknas e) Komponenten är skadad f) Strömbrytaren är defekt g) Omkopplaren fungerar inte korrekt h) Felindikatorn indikerar ett fel eller fel i systemet</p>	<p>a. 2 b. 2 c. 2 d. 2 e. 2 f. 2 g. 2 h. 2</p>
7.13. Oblat tempo 100				
Oblat tempo 100		Visuell besiktning av dekal på släpvagn som har tempo100 godkännande.	<p>a) Tempo100-wafer saknas b) Tempo100-wafer är sliten/oläslig c) Tempo100-wafer är så dåligt fastsatt att den kan falla av d) Inte i enlighet med kraven</p>	<p>a. 2 b. 2 c. 2 d. 2</p>

KONTROLLPUNKT	HÄNVISNING TILL FÖRORDNINGAR	KONTROLLMETOD	HUVUDORSAK TILL MEDDELANDE OM BRISTER	BEDÖMNING
7.14 eCall (gäller endast kategorierna M1 och N1 som är skyldiga att använda eCall i enlighet med fordonets typgodkännande)				
7.14.1. eCall – förekomst av komponenter		Visuell kontroll.	a) System eller komponent i systemet saknas	a. 2
7.14.2. Läge för eCall-förfarande		Visuell kontroll.	a) Systemet eller komponenten till systemet är defekt b) Indikator för eCall-fel indikerar fel eller fel i systemet.	b. 1 c. 1
7.14.3. eCall – Prestanda/Funktion		Visuell inspektion av ljudkomponenter i systemet (högtalare/mikrofon).	a) Ljudkomponenterna fungerar uppenbarligen inte	d. 1

KONTROLLPUNKT	HÄNVISNING TILL FÖRORDNINGAR	KONTROLLMETOD	HUVUDORSAK TILL MEDDELANDE OM BRISTER	BEDÖMNING
8.1 Buller				
8.1.1 System för bullerdämpning		<p>Okulär besiktning och subjektiv bedömning (om inte inspektören anser att ljudnivån kan vara för hög).</p> <p>Fordon registrerade före 1.10.1992: Observera bullernivån.</p> <p>Bilar registrerade efter 1.10.1992: Om avgassystemet verkar vara av originaltyp eller av motsvarande utbytestyp (ej ombyggt till ett "elsystem" etc.) och det inte har några hörbara läckor, kontrollera om fordonets ljudnivå och ljudnivå är normala för fordonsklassen genom att avge en gasstöt från tomgång. Om det råder tvivel om avgassystemets "originalitet" eller om att ljudnivån och/eller ljudnivån verkar vara onormal, måste fordonet mätas i enlighet med metoden nedan.</p> <p>Gränsvärden för överskridande av angiven bullernivå:</p> <ul style="list-style-type: none"> - fabriksklassad (F) med mer än 5 dB(A) - uppmätt av ett laboratorium (L) med mer än 2 dB (A) 	<p>a) Ljudnivån är högre än vad som är tillåtet enligt kraven</p> <p>b) Uppenbart har ändrats på ett sätt som har en negativ inverkan på bullernivåerna</p> <p>c) Ej uppmätt på grund av klimatförhållanden som gör mätning omöjlig</p>	<p>a. 2</p> <p>b. 2</p> <p>c. 4</p>

Metod för bullermätning

Bullret mäts enligt metoden för mätning av beståndsbuller. Mätningen utförs på stillastående fordon.

Mätområde:

Mätningen ska utföras utomhus på en plats som inte har större akustiska störningar. Bakgrundsbullret bör vara minst 10 dB(A) lägre än den uppmätta bullernivån från fordonet. Var särskilt uppmärksam på vindbrus. Alla plana, öppna utrymmen som är täckta med betong, asfalt, massivt grus, is eller hårt packad, isig snö, men inte fast eller lös jord, kan anses vara lämpliga om det inte finns något betydande hinder inom en rektangel med sidor minst 3 meter från motorfordonets yttre begränsningar. Fordonet måste placeras så att mikrofonen inte är närmare än 1 m från någon trottoarkant.

Mikrofonens placering:

- Mikrofonen placeras på ett lämpligt stativ.
- För horisontella avgasrör, placera mikrofonen (mätt från mikrofonmembranet) 0.5 m \pm 10 mm från avgasrörets utlopp (mätt från den punkt på röränden närmast mikrofonen), parallellt med substratet och 45° \pm 10° vid sidan av avgasutsläppsriktningen med mikrofonen vänd mot utloppet. Mikrofonen måste placeras i höjd med uttaget, men minst 0.2 m över ytan. Mikrofonen bör inte vara närmare än 0.5 m från andra komponenter som reservhjul och bränsletank. När avgasröret töms så långt under fordonet att det inte är omedelbart synligt/tillgängligt placeras mikrofonen 0,5 m från skärningspunkten mellan en tänkt rak förlängning av avgasröret och fordonets yttre begränsare.
- För vertikala rör placeras mikrofonen på samma höjd som avgasrörets utlopp och är orienterad rakt uppåt. Mikrofonen placeras 0.5 m från den yttre sidobegränsningen närmast uttaget.

Om det finns två eller flera avgasrör som är mindre än 0,3 m från varandra ska mikrofonen placeras utanför avgasröret närmast fordonets yttre begränsare. Om uttagen är på samma avstånd mäts det som är högst.

Bullermätningen utförs enligt följande:

- Bullermätaren är kalibrerad.
- Ställ in bullermätaren på vägkurvan "A" och tidsfaktorn "snabb respons".
- Vid två eller flera utlopp med ett medelavstånd på mindre än 0,3 m utförs en mätning. På större avstånd utförs en mätning vid varje avgasrörsutlopp i enlighet med procedurerna för fordon med ett avgasrörsutlopp. Det högsta uppmätta värdet gäller.
- Se till att motorn är varm.
- Växelspaken/växelväljaren läggs i neutralläge, motorn varvas upp och hålls på det varvtal som anges i fordonsregistreringen (X av den maximala effekthastigheten om hastigheten inte anges i fordonets registreringsbevis) och släpps sedan till tomgång genom att snabbt släppa gasreglaget/återställa den till tomgångsläge. Bullermätningen startar först när rätt varvtal har uppnåtts och fortsätter kontinuerligt tills motorvarvtalet har sjunkit till tomgång igen. Uppmätt dB(A) avrundas till närmaste heltal (t.ex. 94,4 = 94 dB(A), 94,5 = 95 dB(A)). Minst 3 mätningar görs; Mätningen anses vara giltig om skillnaden mellan 3 på varandra följande mätningar inte är större än 2 dB(A). Det högsta värdet i de 3 mätningarna räknas som mätresultat.
- Bullermätaren är kalibrerad. Om ett fel på mer än 1 dB upptäcks ska provningen betraktas som ogiltig och en ny provning måste utföras.

Om fordonet på grund av sin konstruktion inte kan mätas på det sätt som beskrivs i fråga om hastighet på grund av att den angivna hastigheten inte kan uppnås, mäts bullervärdet vid den högsta tillgängliga hastigheten och ett kontrollglas läggs till det uppmätta bullervärdet och det motorvarvtal vid vilket mätningen utfördes. Fordon får inte avsiktligt ha modifierats på ett sådant sätt att ändringen omöjliggör en korrekt mätning.

- Om gränsvärdet och/eller hastigheten inte anges i fordonets registreringsbevis mäts bullervärdet i % av den högsta effekthastigheten.

- Om temperaturen i mätmiljön är lägre än kravet på mätutrustningens lägsta driftstemperatur eller om vinden omöjliggör tillförlitlig mätning, utfärdas en anmärkning om brist (c).

KONTROLLPUNKT	HÄNVISNING TILL FÖRORDNINGAR	KONTROLLMETOD	HUVUDORSAK TILL MEDDELANDE OM BRISTER	BEDÖMNING
8.2 Avgasutsläpp				
8.2.1 Utsläpp från bensen- och gasmotorer				
8.2.1.1 Utrustning för begränsning av förorening från avgasutsläpp		Visuell kontroll.	a) Utrustning som monterats av tillverkaren saknas b) Utrustning som monterats av tillverkaren har modifierats c) Utrustning som monterats av tillverkaren är uppenbart defekt d) Läckage som kan påverka resultatet av avgasmätningen	a. 2 b. 2 c. 2 d. 2
8.2.1.2 Avgasutsläpp och lambdavärde		<p>För fordon med utsläppsklass EU-4 eller lägre: Mätning med hjälp av en avgasmätare när motorn går på tomgång i enlighet med tillverkarens rekommendationer för uppvärmning och andra krav på avgasmätning. Tillverkarens gränsvärden för avgasutsläpp ska alltid användas – om sådana finns – vid bedömning av om fordonet kan godkännas för avgasmätning. Om information från tillverkaren inte finns tillgänglig används allmänna gränsvärden. Om det finns ett läckage som kan påverka resultatet av avgasmätningen utförs inte avgasmätning utan noteras som brist anmärkning d) och avgasmätning utförs vid en uppföljande besiktning. Detsamma gäller om fordonet avsiktligt har modifierats så att det gör mätningar omöjliga.</p> <p>För fordon med avgasklass EU-5 och högre: OBD-systemet kontrolleras med diagnostisk utrustning. Fordonet får inte mätas för utsläpp om kontakt med styrenheten uppnås och självdiagnos/"beredskapstest" är OK, och det inte finns några aktiva felkoder relaterade till motorstyrning (felkoder som börjar med PO, P1, P2, P3, P4, P5, P6). Om det finns felkoder, självdiagnos/"klarhetstest" inte är OK, eller kontakt med styrenheten inte uppnås, utförs avgaskontroll som för EU-4 eller lägre. Resultatet från avgasmätningen används som underlag för en eventuell anmärkning om brist. Om det inte är möjligt att genomföra kontrollen i enlighet med kontrollinstruktionens metoder finns detta beskrivet i kommentarfältet för särskilda villkor i rapporteringslösningen. Fordon registrerade före 1974, fordon med 2-taktsmotorer, traktorer och motordriven utrustning är undantagna från avgasmätning. Traktorer och motordriven utrustning får inte heller kontrolleras via OBD.</p>	a) CO-utsläppen överstiger den nivå som anges av tillverkaren b) Koldioxidutsläppen överskrider de allmänna gränsvärdena c) Lambdavärde utanför intervallet $1 \pm 0,03$ eller överensstämmer inte med tillverkarens specifikationer d) Avgasmätning har inte utförts. Vid en efterkontroll ska en avgasmätning utföras och denna ska godkännas e) Ej uppmätt på grund av klimatförhållanden som gör mätning omöjlig	a. 2 b. 2 c. 2 d. 2 e. 4

Allmänna gränsvärden för bensin- och gasmotorer

För fordon som inte har ett avancerat avgasreningssystem (fordon utan trevägskatalysator och lambdasond):

- 4,5 % för fordon registrerade under perioden 1.1.74–1.10.86.
- 3,5 % för fordon registrerade senare än 1.10.86.

För fordon som har ett avancerat avgasreningssystem (fordon med trevägskatalysator och lambdasond):

- För fordon med en motor som är äldre än EU-3:
 - vid tomgång: 0,5 %
 - Vid förhöjd tomgång: 0,3 %
- För fordon med motor i EU-3 (eller nyare klass):
 - vid tomgång: 0,3 %
 - Vid förhöjd tomgång: 0,2 %

Metod för avgasmätning

I allmänhet:

Sätt in sonden minst 30 cm i avgasröret, använd vid behov en förlängningsslang gängad på avgasröret. Vid inspektion av fordon med flera avgasrör mäts varje rör med medelvärdet som räkneresultat.

Avgasutsug som skapar undertryck i fordonets avgassystem får inte användas. Utsug som också suger frisk luft anses inte skapa undertryck.

- Fordon får inte avsiktligt ändras på ett sådant sätt att ändringen omöjliggör mätningar.
- Om temperaturen i mätmiljön är lägre än kravet på mätutrustningens lägsta driftstemperatur mäts inte avgaserna. I sådana fall utfärdas ett meddelande om brist.
- Om det inte är möjligt att genomföra en giltig avgasmätning ska orsaken till detta redovisas i rapporteringslösningen.

Kontrollmetod:

a) Fordon med elektrisk tändmotor, UTAN trevägskatalysator och lambdasond: Avgasmätningen utförs med en varmotor.
Tomgång: Mät CO och kontrollera om värdet ligger inom kraven.

b) Fordon med elektrisk tändmotor, MED trevägskatalysator och lambdasond: Avgasmätningen utförs med både motor- och katalysatordriftvärme.

Två mätningar vid olika hastigheter skall utföras:

- a) Vid förhöjt tomgångsvarvtal (minst 2000 rpm): Mät och läs av CO- och lambda-värdena och kontrollera om värdena ligger inom kraven.
- b) Tomgång: Mät CO-utsläppen och kontrollera om värdet ligger inom kraven. Det är detta värde som måste stå på kontrollblanketten.

KONTROLLPUNKT	HÄNVISNING TILL FÖRORDNINGAR	KONTROLLMETOD	HUVUDORSAK TILL MEDDELANDE OM BRISTER	BEDÖMNING
8.2.2 Utsläpp från dieselmotorer				
8.2.2.1 Utrustning för begränsning av förorening från avgasutsläpp		Visuell kontroll.	a) Utrustning som monterats av tillverkaren saknas b) Utrustning som monterats av tillverkaren har modifierats c) Utrustning som monterats av tillverkaren är uppenbart defekt d) Läckage som kan påverka resultatet av mätningen av rökdensitet	a. 2 b. 2 c. 2 d. 2
8.2.2.2 Röktäthet (opacitet)		<p>För fordon med utsläppsklass EU-4 eller lägre: Mätning av rökdensitet vid fri acceleration (tomgång från tomgång upp till avreglerad hastighet) i neutralläge med kopplingen inkopplad. Tillverkarens gränsvärden för rökdensitet (opacitet) ska alltid användas – om sådana finns – vid bedömning av om fordonet kan godkännas för mätning av rökdensitet. Om information från tillverkaren inte finns tillgänglig används allmänna gränsvärden. Bristmeddelande c) utfärdas om det finns ett läckage som kan påverka resultatet av rökmätningen. Meddelande om brist c) utfärdas också för fordon där det är möjligt att utföra mätningar, men mätningen avbryts på grund av skäl som beskrivs i avsnitten 2, 3 och 4 i metoden för mätning av rökdensitet (opacitet). Detsamma gäller om fordonet avsiktligt har modifierats för att förhindra mätning. Rökmätning utförs genom efterbesiktning.</p> <p>För fordon med avgasklass EU-5 och högre: OBD-systemet kontrolleras med diagnostisk utrustning. Rökdensitet bör inte mätas om kontakt med styrenheten uppnås och självdiagnos/"beredskapstest" är OK, och att det inte finns några aktiva felkoder relaterade till motorstyrning (felkoder som börjar med PO, P1, P2, P3, P4, P5, P6). Om det finns felkoder, självdiagnos/"klarhetstest" inte är OK, eller kontakt med styrenheten inte uppnås, utförs avgaskontroll som för EU-4 eller lägre. Resultatet från avgasmätningen används som underlag för en eventuell anmärkning om brist. Om det inte är möjligt att genomföra kontrollen i enlighet med kontrollinstruktionens metoder finns detta beskrivet i kommentarfältet för särskilda villkor i rapporteringslösningen. Fordon som registrerats eller tagits i bruk före den 1 januari 1980 är undantagna. Traktorer och motoriserad utrustning är undantagna från mätning och kontroll av rökdensitet via OBD.</p>	a) Rökdensiteten överstiger den nivå som anges av tillverkaren b) Rökdensiteten överskrider de allmänna gränsvärdena c) Mätning ej utförd. Vid en efterkontroll ska rökmätning utföras och denna ska vara godkänd d) Ej uppmätt på grund av klimatförhållanden som gör mätning omöjlig	a. 2 b. 2 c. 2 d. 4

Metod för mätning av rökdensitet (opacitet)

Förberedelser:

1. Kontrollera om motorn och avgassystemet är varma, eftersom det normalt är en förutsättning för att klara besiktningen. Avgassystemet måste också ha rengjorts med minst tre fria berusningar eller med en liknande metod (t.ex. provkörning). Avgasutsug som skapar undertryck i fordonets avgassystem får inte användas. Utsug som också suger frisk luft anses inte skapa undertryck.
2. Se och lyssna på motorn. Om den tydligt ger intryck av att inte vilja klara berusningstestet, t.ex. onormal motorgång, motorljud etc., uppmanas ägaren att låta kontrollera motorn innan mätningen utförs. Om inspektionen avbryts utfärdas en anmärkning om brister (c).
3. Kontrollera om tomgångsvarvtalet verkar rimligt korrekt. Om hastigheten är betydligt högre än det normala avbryts inspektionen och en anmärkning om fel (c) utfärdas.
4. Öka motorvarvtalet långsamt för att kontrollera att hastighetsregulatorn fungerar och att avregleringshastigheten är ungefär korrekt inställd.
 - a. Om det uppstår osäkerhet om avregleringsfrekvensen så att inspektionen inte kan genomföras, avbryts inspektionen och en bristanmälan (c) utfärdas.
 - b. Vid inspektion av fordon med flera avgasrör är det om möjligt samtidigt eller med en extra rusning med full gas visuellt avgjort vilket rör som har den största rökutsläppet, mätningen måste utföras i det rör som visuellt har den största rökutsläppet.
5. Sonden sätts in i avgasröret om möjligt till ett djup av minst 3 gånger avgasrörets diameter, helst minst 20 cm. Vid behov bör en förlängningsslang gängad på avgasröret användas.

Kontrollmetod:

1. Gaspedalen/regulatorn ska flyttas snabbt (dvs. på mindre än 1 sekund) och i en rörelse, men inte våldsamt, från tomgång till full gas för att uppnå högsta utlösningshastighet för insprutningspumpen. Full gas

kommer att behållas tills avregleringshastigheten uppnås. Så snart avregleringshastigheten har uppnåtts måste gasspjällsregulatorn släppas/återställas till tomgångsläge. För lastbilar (N2, N3) och bussar (M2, M3) kan kontrollen istället utföras genom att hålla gaspedalen/regulatorn i fullgasläge i 2 - 2,5 sekunder från det att gasen ansätts, innan gaspedalen/regulatorn släpps/återgår till tomgångsläge. Gasspjällsregulatorn bör inte hållas på full gas efter att avregleringshastigheten har uppnåtts.

2. Fordonet godkänns efter den första mätningen om röktheten inte överskrider gränsvärdet för fordonstypen $\times 0,7$.
3. Ytterligare tre berusningar görs om fordonet överskrider detta värde. Mätresultatet är medelvärde av dessa tre mätningar. Motorn och turboaggregatet måste gå på tomgång innan varje enskild uppvaknande påbörjas. Det kan därför vara nödvändigt att vänta minst 10 sekunder efter att gaspedalen har släppts efter den tidigare berusningen.

Om fordonet på grund av sin konstruktion inte kan mätas på det sätt som beskrivs i fråga om hastighet, mäts rökutsläppet upp till den högsta tillgängliga hastigheten och en kontrollanmärkning anbringas på den uppmätta röktheten. Fordon får inte avsiktligt ändras på ett sådant sätt att ändringen omöjliggör mätningar. Om temperaturen i mätmiljön är lägre än kravet på mätutrustningens lägsta driftstemperatur mäts inte rökutsläppet. I sådana fall utfärdas ett meddelande om brist (d). Om det inte är möjligt att utföra en giltig opacitetsmätning (berusning inte möjlig, avläsning inte möjlig) måste orsaken till detta rapporteras i rapporteringslösningen. Om opacitetsmätningen utförs i enlighet med beskrivningarna utan att mätresultatet detekteras, ska mätningen ändå godtas och ett resultat på 0,00 ska noteras.

Allmänna gränsvärden för dieselmotorer

- För fordon med en motor som är äldre än EU-4:
 - För sugmotorer: $2,5 \text{ m}^{-1}$
 - För turboladdade motorer: $3,0 \text{ m}^{-1}$
- För fordon med EU-4/5/EEV-motor: $1,5 \text{ m}^{-1}$
- För fordon med EU-6-motor (eller senare): $0,7 \text{ m}^{-1}$

KONTROLLPUNKT	HÄNVISNING TILL FÖRORDNINGAR	KONTROLLMETOD	HUVUDORSAK TILL MEDDELANDE OM BRISTER	BEDÖMNING
8.2.3 Avgaser i allmänhet och motorns gång				
8.2.3.1 Avgaser i allmänhet och motorn igång		Medan motorn är igång, kontrollera om fordonets OBD-felindikator indikerar fel. Kontrollera också om det självdiagnostiska systemet fungerar korrekt (för vissa modeller ska lampan lysa under en viss tid efter start och sedan slockna). Vid avvikelser görs en anmärkning om brist. Kontrollera ditt fordon för synlig blå, mörkgrå eller svart rök under provkörningar och genom att ge motorn ett gasreglage från tomgång. Kontrollera också att motorn är igång.	a) Klar men inte kontinuerlig rök b) Klar och kontinuerlig rök c) Farlig mängd rök d) Klart ojämn motorgång med feltändningar e) OBD-felindikator indikerar fel eller fel i systemet	a. 1 b. 2 c. 3 d. 2 e. 2
8.3. Andra punkter med anknytning till miljön				
8.3.1 Vätskeläckage		Visuell undersökning för vätskeläckage. En anmärkning om brister bedöms med 2 vid något stort vätskeläckage (utom vatten) som kan tänkas skada miljön eller utgöra en säkerhetsrisk för andra trafikanter, förutsatt att det droppar ner på marken vid inspektionen. Bedöms med 3 vid kontinuerligt flöde eller vid brandrisk.	a) Motor med oljeläckage b) Drivlina för oljeläckage c) Läckage av kylvätska d) Läckage av hydraulolja e) Vätskeläckage	a. 2 (3) b. 2 (3) c. 2 (3) d. 2 (3) e. 2 (3)

KONTROLLPUNKT	HÄNVISNING TILL FÖRORDNINGAR	KONTROLLMETOD	HUVUDORSAK TILL MEDDELANDE OM BRISTER	BEDÖMNING
9.1 Dörrar				
9.1.1 Ingångs- och utgångsdörrar		Visuell inspektion och kontroll av beteende. Defektanmärkning b) bedöms med 2 om det finns en sannolikhet för att den kan orsaka personskada.	a) Fungerar inte b) Skadat skick c) Defekt nöddrift d) Fjärrkontroll av dörr defekt e) Varningsanordningen är defekt f) Inte i enlighet med kraven	a. 2 b. 1(2) c. 2 d. 2 e. 2 f. 2
9.1.2 Nödutgångar		Visuell inspektion och kontroll av driften (om tillämpligt). Bristanmärkning e) bedöms med 2 om det finns otillräcklig storlek eller om nödutgången är blockerad.	a) Fungerar inte b) Nödutgångsskylt saknas c) Nödutgångsskyltar är oläsliga d) Nödhammare saknas e) Inte i enlighet med kraven	a. 2 b. 2 c. 1 d. 1 e. 1 (2)
9.2 Anordningar för avimning och avisning				
Anläggningar för avimning och avisning		Visuell inspektion och kontroll av beteende. Defektanmärkning a) bedöms med 2 om det påverkar säker användning av fordonet. Bristanmälan b) bedöms med 3 om den innebär en hälsorisk för föraren eller passageraren.	a) Fungerar inte korrekt b) Giftig gas i hytten eller passagerarutrymmet c) Defekt system	a. 1 (2) b. 2 (3) c. 2
9.3 Ventilations- och uppvärmningssystem				
Ventilations- och värmesystem		Visuell inspektion och kontroll av beteende. Bristanmärkning a) bedöms med punkt 2 om den innebär en hälsorisk för föraren eller passageraren. Bristanmälan b) bedöms med 3 om den innebär en hälsorisk för föraren eller passageraren.	a) Fungerar inte b) Giftig gas eller avgaser i hytten eller passagerarutrymmet	d. 1 (2) e. 2 (3)

KONTROLLPUNKT	HÄNVISNING TILL FÖRORDNINGAR	KONTROLLMETOD	HUVUDORSAK TILL MEDDELANDE OM BRISTER	BEDÖMNING
9.4 Säten				
9.4.1 Uppfällbara säten (inklusive sittplatser för medföljande personal)		Visuell kontroll. Bristanmärkning a) bedöms med 2 om den leder till att nödutgången blockeras.	a) Det fällbara sätet fungerar inte automatiskt	a. 1 (2)
9.4.2 Ytterligare krav för förarsätet		Visuell kontroll. Kontrollera även specialutrustning, till exempel solskydd. Bristanmärkning a) bedöms med 2 om det påverkar sikten för föraren. Defekt anmärkning b) bedöms med 2 om det finns risk för skada.	a) Defekt specialutrustning b) Otillräckligt eller icke-överensstämmande skydd för föraren	a. 1 (2) b. 1 (2)
9.5 Inre belysning				
Invändig belysning		Visuell inspektion och kontroll av beteende. Defektanmärkning a) bedöms med 2 om innerbelysningen inte fungerar alls.	a) Fungerar inte b) Överensstämmer inte med kraven	a. 1 (2) b. 1
9.6 Gångar, ståplatser för passagerare				
Gångar, stående passagerarutrymmen		Visuell kontroll. Bristanmärkning a) bedöms med 3 vid allvarlig funktionsnedsättning. Defektanmärkningarna b), c), d) och e) bedöms med 2 om hållaranordningarna eller handtaget/hållarremmen inte är tillräckligt fastsatta, är oanvändbara eller saknas. Bristanmärkning f) bedöms med 2 om det inte finns tillräckligt med bredd eller utrymme.	a) Osäkert/försvagat golv b) Defekt hållanordning c) Defekt handtag d) Defekt hållrem e) Inte i enlighet med kraven	a. 2 (3) b. 1 (2) c. 1 (2) d. 1 (2) e. 1 (2)
9.7 Trappor och fotsteg				
Trappor och trappsteg		Visuell inspektion och kontroll av driften (om tillämpligt). Bristanmärkningarna a) och b) bedöms med 3 vid allvarlig funktionsnedsättning. Bristanmärkning d) bedöms med 2 om det är för låg bredd eller för hög steghöjd.	a) Defekt b) Skadad c) Vikbara steg fungerar inte korrekt d) Inte i enlighet med kraven	a. 2 (3) b. 2 (3) c. 2 d. 1 (2)

KONTROLLPUNKT	HÄNVISNING TILL FÖRORDNINGAR	KONTROLLMETOD	HUVUDORSAK TILL MEDDELANDE OM BRISTER	BEDÖMNING
9.8 Faciliteter för kommunikation med passagerare				
Faciliteter för kommunikation med passagerare		Visuell inspektion och kontroll av beteende. Bristmeddelande a) bedöms med 2 om systemet inte fungerar alls.	a) Brister	a. 1 (2)
9.10 Krav för transport av barn				
9.10.1. Transport av barn - dörrar		Visuell kontroll. Detta inkluderar att kontrollera om dörrarna inte kan krama barn, (gå upp igen om de stöter på motstånd).	a) Dörrskydd som inte överensstämmer med kraven för detta transportsätt	a. 2
9.10.2. Transport av barn - signalutrustning och särskild utrustning		Visuell kontroll. Kontrollera även integrerade barnstolar och/eller bälten för att fästa vanliga barnstolar (om sådana finns eller krävs).	a) Brister b) Inte i enlighet med kraven c) Barnstolen är defekt d) Bälte för fastsättning av barnstol defekt	a. 1 b. 1 c. 2 d. 2

KONTROLLPUNKT	HÄNVISNING TILL FÖRORDNINGAR	KONTROLLMETOD	HUVUDORSAK TILL MEDDELANDE OM BRISTER	BEDÖMNING
9.11 Krav för transport av personer med nedsatt rörlighet				
9.11.1. Transport av personer med nedsatt rörlighet – dörrar, ramper och hissar		Visuell inspektion och kontroll av beteende.	a) Brister b) Fungerar inte c) Skadad d) Defekt kontrollanordning e) Defekt varningsanordning f) Inte i enlighet med kraven	a. 2 b. 2 c. 2 d. 2 e. 2 f. 2
9.11.2. Transport av personer med nedsatt rörlighet – säkerhetsutrustning för rullstolar		Visuell inspektion och kontroll av beteende.	a) Brister b) Fungerar inte c) Skadad d) Defekt kontrollanordning e) Inte i enlighet med kraven	a. 2 b. 2 c. 2 d. 2 e. 2
9.11.3. Transport av personer med nedsatt rörlighet - signalutrustning och särskild utrustning		Visuell kontroll.	a) Brister b) Inte i enlighet med kraven	a. 2 b. 2

KONTROLLPUNKT	HÄNVISNING TILL FÖRORDNINGAR	KONTROLLMETOD	HUVUDORSAK TILL MEDDELANDE OM BRISTER	BEDÖMNING
9.12 Annan speciell utrustning				
9.12.1 Anläggningar för beredning av livsmedel		Visuell kontroll. Anmärkning om fel b) utfärdas om det finns risk för skada.	a) Inte i enlighet med kraven b) Skadad	a. 2 b. 2
9.12.2 Sanitära anläggningar		Visuell kontroll. Bristanmälan a) bedöms med 2 om det finns risk för skada.	a) Inte i enlighet med kraven	a. 1 (2)
9.12.3 Andra faciliteter		Visuell inspektion av andra enheter, t.ex. audiovisuella system. Defektanmärkning a) bedöms med 2 om det påverkar säker användning av fordonet.	a) Inte i enlighet med kraven	a. 1 (2)

KONTROLLPUNKT	HÄNVISNING TILL FÖRORDNINGAR	KONTROLLMETOD	HUVUDORSAK TILL MEDDELANDE OM BRISTER	BEDÖMNING
10.1. Presentation för Driver and Vehicle Licensing Office				
Presentation för Driver and Vehicle Licensing Office		<p>Ett meddelande om brist utfärdas om omständigheter upptäcks som kräver att fordonet tas till Driver and Vehicle Licensing Office för bedömning, nytt godkännande, påskrift i fordonets registreringsbevis etc. Exempel på detta kan vara:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Olaglig modifiering av motorn eller styrenheten - Fordonet sänks eller höjs - Monterat frontskydd i strid med kraven ("stötfångare" och liknande) - Fordonet har fler sittplatser än vad som anges i fordonets registreringsbevis - Fordonet har konverterats till annat bränsle - Konverteringar som kräver godkännande <p>Listan är inte uttömmande.</p> <p>Meddelandet om komplettering ska utfärdas utöver det relevanta meddelandet om brist på samma villkor vid den relevanta kontrollpunkten, om ett sådant meddelande om brist finns. Vid en senare inspektion kan felanmälningar på denna kontrollpunkt endast godkännas av Transportstyrelsen. Transportstyrelsen kan också godkänna direkt relaterade felanmälningar vid samma tidpunkt. Om villkoren för anmälan om komplettering inte längre är uppfyllda får anmälan om komplettering undertecknas av kontrollorganet vid en efterföljande inspektion.</p>	a)Presentation för Driver and Vehicle Licensing Office	a. 2

Hur ofta behöver fordonet kontrolleras?

Intervaller för EU-kontroll

Typ av fordon	Intervall för kontroll
Personbilar (M1) med en högsta tillåten totalvikt på 7500 kg och lätta lastbilar (N1)	Bilen ska genomgå en godkänd EU-besiktning inom fyra år från det första registreringsdatumet och därefter senast vartannat år.
Personbil (M1) med en högsta tillåten vikt på mer än 7500 kg	Fordonet ska genomgå en godkänd EU-besiktning inom ett år från det att det registrerades för första gången, och därefter senast varje år.
Släpvagnar med en högsta tillåten vikt på mer än 3500 kg	Fordonet ska genomgå en godkänd EU-besiktning inom ett år från det att det registrerades för första gången, och därefter senast varje år.
Buss (M2 och M3)	Fordonet ska genomgå en godkänd EU-besiktning inom ett år från det att det registrerades för första gången, och därefter senast varje år.

Lastbil (N2 och N3)	Fordonet ska genomgå en godkänd EU-besiktning inom ett år från det att det registrerades för första gången, och därefter senast varje år.
Taxi	Fordonet ska genomgå en godkänd EU-besiktning inom ett år från det att det registrerades för första gången, och därefter senast varje år.
Ambulans	Fordonet ska genomgå en godkänd EU-besiktning inom ett år från det att det registrerades för första gången, och därefter senast varje år.
Fordon som är värt att bevara	Ett fordon som är värt att bevara och som är 30 år eller äldre och som har besiktigats och godkänts det år då fordonet fyllde 30 år ska besiktigas vart femte år. Ett fordon som är värt att bevara och som är 50 år eller äldre och som har besiktigats och godkänts det år då fordonet fyllde 50 år är befriat från EU-besiktning.

Riktlinjer för periodisk kontroll och godkännande

1. Förklaring till bedömningen av eventuella felanmälningar

- Fel/brister som måste åtgärdas, men utan att korrigeringen behöver kontrolleras.
- Brister/brister som ska åtgärdas, och där rättelsen har gjorts, ska kontrolleras av ett godkänt besiktningsorgan innan fordonet kan godkännas för innevarande besiktningsperiod (efterbesiktning).
- Fel som tyder på att fordonet utgör en trafikfara och är förbjudet att framföra och där korrigerig har utförts måste kontrolleras av ett godkänt kontrollorgan innan fordonet kan godkännas för den aktuella besiktningsperioden (efterkontroll).
- Vid tidpunkten för inspektionen var det inte möjligt att mäta på grund av klimatförhållandena.

2. Inlämning av kontrollblankett

- Det utförande kontrollorganet ser till att resultatet av besiktningen överförs till Transportstyrelsen omedelbart efter att besiktningen har genomförts och medan fordonet fortfarande är hos besiktningsorganet.

3. Tidsfrist

- En ägare som av särskilda skäl inte kan visa upp fordonet för besiktning eller avhjälpa konstaterade fel inom föreskriven tid får ansöka om ändrad tidsfrist hos Vägverket. Observera att anstånd endast beviljas vid dokumenterad sjukdom etc.

4. Villkor för godkännande

- Fordonet är normalt godkänt när det inte har några fel eller brister med betyg 2 eller 3. Det förutsätts att ägaren ser till att eventuella brister i kategori 1 åtgärdas så snart som möjligt. Fordon som

uppfyller villkoren kommer att godkännas formellt omedelbart efter besiktningsmånadens slut. Inget särskilt meddelande kommer att ges om detta. Om fordonet vid utgången av tidsfristen fortfarande har brister i bedömning 2 eller 3, får fordonets ägare ett meddelande om användningsförbud.

5. Omprövning och överklagande

- En fordonsägare som inte är nöjd med besiktningsorganets registrering av fel/brister kan kräva att Transportstyrelsen utför en ny besiktning mot en avgift. Om den nya besiktningen leder till att fordonet blir godkänt ska det besiktningsorgan som utförde den första besiktningen ersätta fordonsägaren för det belopp som betalats vid den första besiktningen. Det finns också en formell rätt att överklaga. Transportstyrelsen är överklagandeinstans för beslut som fattas av Transportstyrelsen.

6. Stickprovskontroller

- Om det framgår av besiktningsblanketten att besiktningen av detta fordon har valts ut för stickprovskontroll, kommer Transportstyrelsen att komma till besiktningsorganet inom 30 minuter från den tidpunkt som anges i fältet för besiktningsdatum på besiktningsblanketten. Fordonet får inte lämna besiktningsorganet under denna period. Besiktningsorganet och fordonsägaren är skyldiga att medverka till att besiktningen utförs, jfr 19 § vägtrafiklagen.

7. Deadline för nästa inspektion

- Tidsfristen för nästa ordinarie besiktning på besiktningskortet genereras automatiskt och baseras på de registrerade fordon som följer och har följt alla normala besiktningsintervaller. Om fordonet har avregistrerats under en längre tid eller har begärts avregistrerat på grund av att du inte har rapporterat en godkänd periodisk besiktning måste du kontakta Transportstyrelsen för att få rätt besiktningstid.

Förklaringarna ovan grundar sig på föreskrifterna om periodiska besiktningar av fordon. Besiktningsorganet och Transportstyrelsen kan ge ytterligare vägledning.