



**RAAD VAN  
DE EUROPESE UNIE**

**Brussel, 18 januari 2013 (23.01)  
(OR. en)**

**5018/13**

---

**Interinstitutioneel dossier:  
2012/0184 (COD)**

---

**TRANS 1  
CODEC 3**

**RESULTAAT BESPREKINGEN**

---

van: het secretariaat-generaal

aan: de delegaties

---

nr. vorig doc.: 17720/12 TRANS 464 CODEC 3038 + ADD 1

No. nr. Comy: 12786/12 TRANS 249 CODEC 1954

---

Betreft: Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad  
betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en  
aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG  
- *Algemene oriëntatie*

---

Tijdens zijn zitting van 20 december 2012 heeft de Raad Vervoer, Telecommunicatie en Energie  
overeenstemming bereikt over een algemene oriëntatie inzake bovengenoemd voorstel  
(zie bijlage I).

**HOOFDSTUK I**  
**ONDERWERP, DEFINITIES EN TOEPASSINGSGBIED**

*Artikel 1*

**Onderwerp**

Bij deze richtlijn worden minimumvoorschriften voor een regeling inzake periodieke technische controles van voertuigen voor gebruik op de openbare weg vastgesteld.

*Artikel 2*

**Toepassingsgebied<sup>1</sup>**

1. Deze richtlijn is van toepassing op voertuigen met een door het ontwerp bepaalde maximumsnelheid van meer dan 25 km/h in de volgende categorieën, als bedoeld in Richtlijn 2007/46/EG en Richtlijn 2003/37/EG:
  - motorvoertuigen op ten minste vier wielen die in eerste instantie voor het vervoer van personen en hun bagage zijn ontworpen en gebouwd en waarvan het aantal zitplaatsen – die van de bestuurder niet meegerekend – niet meer dan acht bedraagt – voertuigcategorie M1;
  - motorvoertuigen die in eerste instantie voor het vervoer van personen en hun bagage zijn ontworpen en gebouwd en waarvan het aantal zitplaatsen – die van de bestuurder niet meegerekend – meer dan acht bedraagt – voertuigcategorieën M2 en M3;

---

<sup>1</sup> De volgende tekst wordt ingelast als overweging: "De controle na ingebruikneming van het voertuig moet betrekkelijk eenvoudig, snel en goedkoop zijn."

- motorvoertuigen die in eerste instantie voor het vervoer van goederen over de weg zijn ontworpen en gebouwd en waarvan de maximummassa niet meer dan 3 500 kg bedraagt – voertuigcategorie N1;
- motorvoertuigen die in eerste instantie voor het vervoer van goederen over de weg zijn ontworpen en gebouwd en waarvan de maximummassa meer dan 3 500 kg bedraagt – voertuigcategorieën N2 en N3;
- [...]
- aanhangwagens die zijn ontworpen en gebouwd voor het vervoer van goederen of personen, alsook om woongelegenheden te bieden aan personen, en waarvan de maximummassa meer dan 3 500 kg bedraagt – voertuigcategorieën O3 en O4;
- [...]
- trekkers op wielen van categorie T5 die vooral op de openbare weg worden gebruikt en die een door het ontwerp bepaalde maximumsnelheid van meer dan 40 km/h hebben.

2. De lidstaten kunnen de volgende op hun grondgebied ingeschreven voertuigen vrijstellen van de toepassing van deze richtlijn:

- voertuigen die onder bijzondere voorwaarden worden geëxploiteerd of gebruikt, en voertuigen die nooit of nauwelijks op de openbare weg worden gebruikt, zoals voertuigen van historisch belang of wedstrijdvoertuigen;
- voertuigen die worden gebruikt door strijdkrachten, krachten ter handhaving van de openbare orde, de brandweer, de civiele bescherming, nood- en reddingsdiensten;

- voertuigen die onder diplomatieke immuniteit vallen;
  - voertuigen die voor landbouw-, tuinbouw-, bosbouw-, veeteelt- of visserijdoeleinden worden gebruikt, doch alleen op het grondgebied van de lidstaat;
  - speciaal voor het vervoer van circus- of kermismateriaal uitgeruste voertuigen met een door het ontwerp bepaalde maximumsnelheid van 40 km/h die alleen op het grondgebied van de lidstaat worden gebruikt;
  - voertuigen die uitsluitend op kleine eilanden of in dunbevolkte gebieden worden gebruikt<sup>2</sup>.
3. De lidstaten kunnen nationale voorschriften invoeren met betrekking tot de technische controle van op hun grondgebied ingeschreven voertuigen die niet onder het toepassingsgebied van deze richtlijn vallen en voertuigen die in lid 2 worden vermeld.

### *Artikel 3*

#### **Definities**

Uitsluitend voor de toepassing van deze richtlijn wordt verstaan onder:

- (1) "voertuig": elk motorvoertuig dat niet op rails wordt voortbewogen of een aanhangwagen daarvan;
- (2) "motorvoertuig": een door een motor aangedreven voertuig op wielen dat zich op eigen kracht voortbeweegt met een door het ontwerp bepaalde maximumsnelheid van meer dan 25 km/h;

---

<sup>2</sup> De volgende tekst wordt ingelast als overweging: "Voertuigen die uitsluitend worden gebruikt in afgelegen gebieden van lidstaten, met name op kleine eilanden met een bevolking van minder dan 5 000 inwoners of in dunbevolkte gebieden met een bevolkingsdichtheid van minder dan vijf inwoners per vierkante kilometer, worden gebruikt onder voorwaarden die een specifieke regeling voor technische controle kunnen vereisen. Daarom moet aan de lidstaten de bevoegdheid worden toegekend om deze voertuigen vrij te stellen van de toepassing van deze richtlijn."

- (3) "aanhangwagen": een voertuig zonder aandrijving op wielen dat is ontworpen en gebouwd om getrokken te worden door een motorvoertuig;
- (4) "oplegger": een voertuig dat is bestemd om aan een motorvoertuig te worden gekoppeld op zodanige wijze dat een deel ervan op het motorvoertuig rust en dat een aanzienlijk deel van het gewicht van de oplegger en van zijn lading door het motorvoertuig wordt gedragen;
- (5) [...]
- (6) "in een lidstaat ingeschreven voertuig": een voertuig dat in een lidstaat is ingeschreven of in gebruik is genomen;
- (7) "voertuig van historisch belang": elk voertuig dat door de lidstaat van inschrijving of een aangewezen vergunningsinstantie daarvan als historisch wordt beschouwd en aan de volgende voorwaarden voldoet:
- het is ten minste 30 jaar geleden vervaardigd of voor het eerst ingeschreven;
  - het specifieke type wordt niet langer geproduceerd;
  - het is in de oorspronkelijke staat en de technische kenmerken van de belangrijkste onderdelen, zoals de motor, het remsysteem, de stuurinrichting of de ophanging, hebben geen veranderingen ondergaan.
- (8) "houder van een kentekenbewijs": de natuurlijke persoon of rechtspersoon op wiens naam het voertuig is ingeschreven;
- (9) "technische controle": een inspectie om na te gaan of een voertuig veilig kan worden gebruikt op de openbare weg en voldoet aan de vereiste milieukenmerken;

- (10) "goedkeuring": een procedure waarbij een lidstaat certificeert dat een voertuig voldoet aan de relevante bestuursrechtelijke bepalingen en technische voorschriften van Richtlijn 2003/37/EG en Richtlijn 2007/46/EG;
- (11) "gebreken": technische defecten of andere vormen van niet-naleving die tijdens een technische controle worden vastgesteld;
- (12) "technisch certificaat": een rapport van de technische controle dat door de bevoegde instantie of een controlecentrum is afgegeven, met het resultaat van de technische controle;
- (13) "controleur": een persoon die door de lidstaat of de bevoegde instantie ervan is gemachtigd om technische controles uit te voeren in een controlecentrum of, in voorkomend geval, namens een bevoegde instantie;
- (14) "bevoegde instantie": een door de lidstaat aangewezen instantie die, respectievelijk publiek orgaan dat, belast is met het beheer van het systeem van technische controles, met inbegrip van, indien van toepassing, het verrichten van technische controles;
- (15) "controlecentrum": een publiek of particulier orgaan dat, of een publieke of particuliere instelling die<sup>3</sup> van een lidstaat een vergunning heeft verkregen om technische controles te verrichten;
- (16) "toezichthoudend orgaan": een door een lidstaat ingesteld orgaan dat, of door de lidstaat ingestelde organen die, belast is, respectievelijk zijn, met het toezicht op controlecentra. Toezichthoudende organen kunnen deel uitmaken van bevoegde instanties;
- (16 bis) "klein eiland": een eiland met minder dan 5 000 inwoners dat niet met wegbruggen of wegtunnels met de andere delen van het grondgebied is verbonden<sup>4</sup>;

---

<sup>3</sup> Er zal een overweging worden opgenomen om de aangelegenheid van het "nationaal contactpunt" te regelen.

<sup>4</sup> Het begrip "kleine eilanden" komt uit de richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen 2007-2013 (PB C 54 van 4.3.2006, blz. 13).

(16 bis bis) "dunbevolkt gebied": een van tevoren afgebakend gebied met een bevolkingsdichtheid van minder dan vijf inwoners per vierkante kilometer<sup>5</sup>;

(16 bis bis bis) "openbare weg": een weg van algemeen openbaar nut, zoals lokale, regionale of nationale hoofdwegen, snelwegen en autosnelwegen.

---

<sup>5</sup> Het begrip "dunbevolkte gebieden" is afgeleid uit artikel 13, lid 3, van Verordening (EG) nr. 561/2006 met betrekking tot de rij- en rusttijden.

## HOOFDSTUK II

### ALGEMENE VERPLICHTINGEN

#### *Artikel 4*

#### **Verantwoordelijkheden**

1. Elke lidstaat ziet erop toe dat voertuigen die op zijn grondgebied zijn ingeschreven periodiek worden gecontroleerd conform deze richtlijn door controlecentra die zijn gemachtigd door de lidstaat waar deze voertuigen zijn ingeschreven.
2. De technische controle wordt uitgevoerd door de lidstaat of door met deze taak belaste publieke organen of door organen of instellingen die door de lidstaat zijn aangewezen en die onder toezicht van de lidstaat staan, met inbegrip van gemachtigde particuliere organen<sup>6</sup>.
3. Onder verwijzing naar de in Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 opgenomen beginselen betreffende de toegang tot de informatie stelt de Commissie vóór de datum van toepassing van deze richtlijn de technische informatie vast die nodig is voor het verrichten van technische controles overeenkomstig bijlage II, punt 3, en die door de fabrikanten tegen een redelijke prijs moet worden verstrekt, alsmede de nadere regels voor de procedures inzake de toegang tot de relevante technische informatie. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 16, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.
4. [...] <sup>7</sup>

---

<sup>6</sup> De volgende overweging (10 bis) wordt ingevoegd: "Bij het afgeven van een vergunning aan controlecentra op hun grondgebied dienen de lidstaten er rekening mee te houden dat diensten van algemeen belang op vervoersgebied uitgesloten zijn van de werkingssfeer van Richtlijn 2006/123/EG betreffende diensten op de interne markt."

<sup>7</sup> De volgende tekst wordt ingelast als overweging: "De houder van het kentekenbewijs en, in voorkomend geval, de gebruiker van het voertuig zijn ervoor verantwoordelijk dat het voertuig in verkeersgeschikte toestand wordt gehouden."



## HOOFDSTUK III

### EISEN INZAKE TECHNISCHE CONTROLES

#### *Artikel 5*

#### **Data en frequentie van de controles**

1. Voertuigen worden onderworpen aan een technische controle op ten minste de volgende tijdstippen:
  - a) [...]
  - b) voertuigen van de categorieën M1 en N1 : vier jaar na de datum waarop het voertuig voor het eerst is ingeschreven, en vervolgens om de twee jaar;
  - c) voertuigen van categorie M1 die worden gebruikt als taxi of ambulance, voertuigen van de categorieën M2, M3, N2, N3, O3 en O4: een jaar na de datum waarop het voertuig voor het eerst is ingeschreven, en vervolgens jaarlijks.
  - d) Voertuigen van categorie T5 die vooral op de openbare weg worden gebruikt: vier jaar na de datum waarop het voertuig voor het eerst is ingeschreven, en vervolgens om de twee jaar;
2. [...]
3. De lidstaat of de bevoegde instantie kan in overeenstemming met de in lid 1 bepaalde tijdstippen de periode vaststellen binnen welke de technische controle zal worden verricht.
4. In weerwil van de datum van de laatste technische controle kan de lidstaat of de bevoegde instantie in de volgende gevallen eisen dat een voertuig vóór de in de leden 1 en 2 bedoelde tijdstippen aan een technische controle wordt onderworpen:
  - na een ongeval dat een effect heeft gehad op de voornaamste veiligheidsgerelateerde onderdelen van het voertuig, zoals de wielen, de ophanging, kreukelzones, de airbag-systemen, de stuurinrichting of het remsysteem;

- wanneer de veiligheids- en milieusystemen en -onderdelen van het voertuig zijn veranderd of gewijzigd;
- wanneer de houder van het kentekenbewijs van het voertuig het kentekenbewijs overdoet aan een andere houder;
- wanneer een voertuig van categorie M1 of N1 meer dan 160 000 km heeft afgelegd;
- wanneer de verkeersveiligheid ernstig in gevaar wordt gebracht.

### *Artikel 6*

#### **Inhoud van de controles en controlemethoden**

1. De lidstaten zien erop toe dat de technische controle ten minste de in bijlage II, punt 2, bedoelde gebieden bestrijkt.
2. Voor elk gebied als bedoeld in lid 1 verricht de bevoegde instantie van een lidstaat of het controlecentrum een technische controle die ten minste de in bijlage II, punt 3, bedoelde punten bestrijkt, waarbij de op de controle van deze punten van toepassing zijnde aanbevolen methode wordt gebruikt. Bij deze controle mag tevens worden nagegaan of de respectieve onderdelen van het voertuig voldoen aan de toepasselijke veiligheids- en milieukeurmerken die van kracht waren ten tijde van de goedkeuring of, in voorkomend geval, ten tijde van het aanpassen van het voertuig.

### *Artikel 7*

#### **Beoordeling van gebreken**

1. Voor elk te controleren punt biedt bijlage II een minimumlijst van mogelijke gebreken en de ernst daarvan.
2. De gebreken die worden vastgesteld tijdens de periodieke controle van voertuigen worden ingedeeld in een van de volgende groepen:

- kleine gebreken die geen belangrijke gevolgen hebben voor de veiligheid van het voertuig of geen gevolgen voor het milieu, en andere kleine vormen van niet-naleving;
  - grote gebreken die de veiligheid van het voertuig in gevaar brengen of gevolgen hebben voor het milieu, of andere weggebruikers in gevaar brengen en andere belangrijke gevallen van niet-naleving;
  
  - gevaarlijke gebreken die een direct en onmiddellijk gevaar voor de veiligheid van het wegverkeer vormen of gevolgen hebben voor het milieu, en die rechtvaardigen dat een lidstaat of de bevoegde instanties ervan het gebruik van het voertuig op de openbare weg kunnen verbieden.
3. Een voertuig dat gebreken vertoont die in meer dan één van de in lid 2 bedoelde groepen van gebreken vallen, wordt ingedeeld in de groep die behoort bij het ernstiger gebrek. Een voertuig met verscheidene gebreken in dezelfde groep controle-elementen als bepaald in het toepassingsgebied van de controle in bijlage II, kan worden ingedeeld in de volgende hogere groep van ernstige gebreken indien kan worden aangetoond dat het gecombineerde effect van die gebreken resulteert in een hoger risico voor de verkeersveiligheid.

### *Artikel 8*

#### **Technisch certificaat**

1. De lidstaten zien erop toe dat de controlecentra, of, indien relevant, de bevoegde instanties die een technische controle van een voertuig hebben verricht, een technisch certificaat voor dat voertuig afgeven dat ten minste de elementen van bijlage IV omvat.
  
2. De lidstaten zien erop toe dat de controlecentra of, indien relevant, de bevoegde instanties, de persoon die het voertuig voor een controle heeft gebracht het technisch certificaat of, in geval van een elektronisch technisch certificaat, een gecertificeerde gedrukte versie van het certificaat ter beschikking stellen.

2 bis. Wanneer een voertuig dat uit een andere lidstaat afkomstig is, opnieuw wordt ingeschreven, erkent de lidstaat van inschrijving, onverminderd artikel 5, een technisch certificaat dat door een andere lidstaat is afgegeven als een eigen technisch certificaat, op voorwaarde dat het certificaat geldig is binnen de frequentie van de lidstaat waarin het voertuig opnieuw wordt ingeschreven.<sup>8</sup> In geval van twijfel kunnen de lidstaten het technisch certificaat waarmerken alvorens het te erkennen.

De lidstaten doen de Commissie vóór de datum van toepassing van deze richtlijn een beschrijving van hun technisch certificaat toekomen. De Commissie stelt het in artikel 16 bedoelde comité hiervan in kennis.

3. Met ingang van de datum van toepassing van deze richtlijn en uiterlijk drie jaar daarna delen de controlecentra de in de door hen afgegeven technische certificaten vermelde informatie langs elektronische weg mee aan de bevoegde instantie van de lidstaat. Deze mededeling geschiedt binnen een redelijke termijn na de afgifte van de technische certificaten. Tot deze datum kunnen de controlecentra deze informatie via andere kanalen aan de bevoegde instantie meedelen. De lidstaten bepalen de termijn gedurende welke de bevoegde instantie de informatie dient te bewaren. Die termijn mag niet korter zijn dan 36 maanden, onverminderd de nationale belastingstelsels van de lidstaten
4. De lidstaten zien erop toe dat, met het oog op de controle van de kilometerteller, voor zover die normaal aanwezig is, de informatie van de vorige technische controle ter beschikking van de controleurs wordt gesteld zodra deze elektronisch beschikbaar is. Wanneer manipulatie van de kilometerteller waarbij de geregistreerde afgelegde afstand wordt verminderd of de geregistreerde afgelegde afstand van een voertuig verkeerd wordt voorgesteld, wordt vastgesteld, wordt dit bestraft met doeltreffende, evenredige, afschrikkende en niet-discriminerende sancties
5. De lidstaten zien erop toe dat de resultaten van de technische controle worden meegedeeld aan de instantie waarbij het voertuig is ingeschreven. Deze kennisgeving dient de in het technisch certificaat vermelde informatie te bevatten.

---

<sup>8</sup> De volgende tekst wordt ingelast als overweging: "Het recht van de lidstaten om dit voertuig aan een voertuigidentificatie te onderwerpen wordt door deze richtlijn onverlet gelaten."

## *Artikel 9*

### **Follow-up van gebreken**

1. Wanneer alleen kleine gebreken zijn vastgesteld, wordt geacht dat het voertuig de controle heeft doorstaan, worden de gebreken verholpen en wordt het voertuig niet opnieuw gecontroleerd.
2. Wanneer grote gebreken zijn vastgesteld, wordt geacht dat het voertuig de controle niet heeft doorstaan. De lidstaat of de bevoegde instantie neemt een besluit over de termijn waarbinnen het voertuig verder mag worden gebruikt alvorens opnieuw te worden gecontroleerd.
3. Wanneer gevaarlijke gebreken zijn vastgesteld, wordt geacht dat het voertuig de controle niet heeft doorstaan. De lidstaat of de bevoegde instantie kan besluiten dat het voertuig niet mag worden gebruikt op de openbare weg en dat de vergunning voor het gebruik in het wegverkeer wordt geschorst voor een beperkte periode, zonder dat een nieuwe inschrijving nodig is<sup>9</sup>, totdat de gebreken zijn verholpen en een nieuw technisch certificaat is afgegeven ten bewijze van het feit dat het voertuig geschikt is voor het verkeer.

## *Artikel 10*

### **Bewijs van de controle**

1. Het controlecentrum dat, of, indien relevant, de bevoegde instantie van de lidstaat die, de technische controle van een op zijn grondgebied ingeschreven voertuig heeft verricht, geeft een bewijs af voor elk voertuig dat een dergelijke controle heeft doorstaan, bijvoorbeeld een sticker, een certificaat of enige andere gemakkelijk toegankelijke informatiedrager. Op het bewijs wordt de uiterste datum van de volgende technische controle vermeld.

De lidstaten doen de Commissie vóór de datum van toepassing van deze richtlijn een beschrijving van het bewijs toekomen. De Commissie stelt het in artikel 16 bedoelde comité hiervan in kennis.

2. Met het oog op het vrije verkeer erkent elke lidstaat het bewijs dat overeenkomstig lid 1 is afgegeven.

---

<sup>9</sup> PB L XXX van XX.XX.XXXX, blz. XX.

## HOOFDSTUK IV

### ADMINISTRATIEVE MAATREGELEN

#### *Artikel 11*

#### **Controlefaciliteiten en -apparatuur**

1. De lidstaten zien erop toe dat de voor de technische controles gebruikte controlefaciliteiten en -apparatuur voldoen aan de in bijlage V vastgestelde minimale technische voorschriften.
2. De lidstaten zien erop toe dat het controlecentrum of, indien relevant, de bevoegde instantie de controlefaciliteiten en -apparatuur onderhoudt overeenkomstig de specificaties die door de fabrikant van de controlefaciliteiten en -apparatuur zijn verstrekt.
3. Apparatuur die wordt gebruikt voor metingen wordt periodiek geijkt overeenkomstig bijlage V en wordt gecontroleerd overeenkomstig de specificaties die door de lidstaat of door de fabrikant van de apparatuur zijn verstrekt.

#### *Artikel 11 bis*

#### **Controlecentra**

1. Aan de controlecentra waarin controleurs technische controles uitvoeren, wordt een vergunning verleend door een lidstaat of de bevoegde instantie van die lidstaat.
2. Teneinde te voldoen aan de minimumvereisten wat betreft kwaliteitszorg dienen de controlecentra te voldoen aan de vereisten van de lidstaat die de vergunning verleent. De controlecentra<sup>10</sup> zien toe op de objectiviteit en de hoge kwaliteit van de technische controle van voertuigen.

---

<sup>10</sup> Overweging 10 wordt gewijzigd als volgt: "Technische controles zijn een soevereine activiteit en moeten derhalve worden verricht door de lidstaten of door publieke of particuliere organen onder hun toezicht waaraan deze taak is toevertrouwd. De lidstaten moeten in alle gevallen verantwoordelijk blijven voor de technische controles, ook als het nationale systeem het verlenen van een vergunning aan particuliere organen toestaat, met inbegrip van organen die tevens reparaties van voertuigen verrichten."

## *Artikel 12*

### **Inspecteurs**

1. De lidstaten zien erop toe dat technische controles worden uitgevoerd door controleurs die voldoen aan de in bijlage VI neergelegde minimumvereisten inzake competentie en opleiding.
2. De bevoegde instanties of, in voorkomend geval, de erkende opleidingscentra geven een certificaat af aan de controleurs die voldoen aan de minimumvereisten inzake competentie en opleiding. Dit certificaat bevat ten minste de in bijlage VI, punt 3, genoemde informatie.
3. Controleurs die op de datum waarop deze richtlijn van toepassing wordt in dienst zijn bij of erkend zijn door de bevoegde instanties van de lidstaat of een controlecentrum worden vrijgesteld van de in bijlage VI, punt 1, neergelegde vereisten.
4. Bij de uitvoering van technische controles heeft de controleur geen belangenconflicten.<sup>11</sup>
5. De persoon die het voertuig voor controle brengt wordt in kennis gesteld van de gebreken die moeten worden verholpen.
6. De resultaten van een technische controle kunnen in voorkomend geval alleen worden veranderd door het toezichthoudende orgaan of overeenkomstig de door de bevoegde instantie ingestelde procedure indien de bevindingen van de technische controle kennelijk niet correct zijn.

---

<sup>11</sup> Er zal een overweging worden opgenomen om het begrip belangenconflict te verduidelijken.

## Toezicht op controlecentra

0. De lidstaten zorgen ervoor dat toezicht op de controlecentra wordt uitgeoefend<sup>12</sup>.
1. Een toezichthoudend orgaan vervult ten minste de taken waarin in bijlage VII, punt 1, wordt voorzien en voldoet aan de in punt 2 en 3 van dezelfde bijlage neergelegde vereisten.

De lidstaten maken de voorschriften en procedures voor de organisatie, taken en op het personeel van een toezichthoudend orgaan van toepassing zijnde eisen, inclusief de voorwaarden van onafhankelijkheid, toegankelijk voor het publiek.

2. Controlecentra die rechtstreeks worden geëxploiteerd door een bevoegde instantie worden vrijgesteld van de eisen inzake vergunning en toezicht in de gevallen waarin het toezichthoudend orgaan deel uitmaakt van de bevoegde instantie.
3. De in de leden 0 tot en met 2 genoemde vereisten worden geacht te zijn vervuld in het geval van lidstaten die eisen dat controlecentra worden geaccrediteerd overeenkomstig Verordening (EG) nr. 765/2008 tot vaststelling van de eisen inzake accreditatie en markttoezicht betreffende het verhandelen van producten.<sup>13</sup>

---

<sup>12</sup> De volgende tekst wordt ingelast als overweging: "De lidstaten moeten de bevoegdheid krijgen om controlecentra die niet op hun grondgebied zijn gelegen, toe te staan om technische controles te verrichten van voertuigen die op hun grondgebied zijn ingeschreven, indien die controlecentra reeds een vergunning hebben verkregen van de lidstaat waarin ze zijn gelegen om controles van buitenlandse voertuigen te verrichten."

<sup>13</sup> De volgende tekst wordt ingelast als overweging: "De accreditatie van controlecentra overeenkomstig Verordening (EG) nr. 765/2008 tot vaststelling van de eisen inzake accreditatie en markttoezicht betreffende het verhandelen van producten kan geen verplichting vormen voor de lidstaten"



## HOOFDSTUK V

### SAMENWERKING EN UITWISSELING VAN INFORMATIE

#### *Artikel 14*

#### **Administratieve samenwerking tussen de lidstaten**

1. De lidstaten wijzen een nationaal contactpunt aan dat verantwoordelijk is voor de uitwisseling van informatie met de andere lidstaten en de Commissie met betrekking tot de toepassing van deze richtlijn.
  
2. De lidstaten delen de Commissie uiterlijk [*een jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn*] de namen en contactgegevens van hun nationale contactpunt mee en stellen de Commissie onverwijld in kennis van eventuele wijzigingen daarvan. De Commissie stelt een lijst op van alle gewijzigde nationale contactpunten en bezorgt deze aan de lidstaten.

#### *Artikel 15*

#### **Elektronisch voertuiginformatieplatform**

De Commissie onderzoekt de haalbaarheid, de kosten en de baten van de inrichting van een elektronisch voertuiginformatieplatform door haar voordeel te doen met bestaande en reeds geïmplementeerde IT-oplossingen met betrekking tot de internationale uitwisseling van gegevens, teneinde de kosten zo beperkt mogelijk te houden en doublures te vermijden. Bij dit onderzoek zal worden gekeken naar de meest geschikte manier om bestaande nationale systemen te verbinden met het oog op de uitwisseling van informatie met betrekking tot technische controles en de standen van de kilometertellers tussen de bevoegde instanties van lidstaten die verantwoordelijk zijn voor de controles, de inschrijving en de goedkeuring van het voertuig, de controlecentra en de voertuigfabrikanten.

## HOOFDSTUK VI

### BEPALINGEN INZAKE UITVOERINGSBEVOEGDHEDEN EN GEDELEGEERDE BEVOEGDHEDEN

#### *Artikel 16*

##### **Comité voor technische controles**

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité. Dat comité is een comité in de betekenis van Verordening (EU) nr. 182/2011.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing. Wanneer het comité geen advies uitbrengt, stelt de Commissie de ontwerpuitvoeringshandeling niet vast en is artikel 5, lid 4, derde alinea, van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

#### *Artikel 17*

##### **Gedelegeerde handelingen**

De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 18 gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot:

- het actualiseren van uitsluitend de benamingen van de voertuigcategorieën in artikel 2, lid 1, en artikel 5, leden 1 en 2, teneinde in voorkomend geval rekening te houden met wijzigingen van de voertuigcategorieën die voortvloeien uit wijzigingen van de wetgeving inzake typegoedkeuring waarnaar in artikel 2, lid 1, wordt verwezen, zonder daarbij het toepassingsgebied en de frequenties van de controles te wijzigen.
- [...]

### Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.
2. De in artikel 17 bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van vijf jaar met ingang van [*de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn*]. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.
3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 17 bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.
4. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.
5. Een overeenkomstig artikel 17 vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement of de Raad binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad daartegen geen bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben meegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

*Artikel 18 bis*

**Rapportage**

Uiterlijk op [vijf jaar na de datum van bekendmaking van deze richtlijn] dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over de toepassing en de effecten van deze richtlijn, met name wat betreft de effectiviteit van de bepalingen betreffende het toepassingsgebied, de frequentie van de controles, de wederzijdse erkenning van de technische certificaten en de resultaten van het onderzoek naar de haalbaarheid van de invoering van een elektronisch voertuig-informatieplatform in de zin van artikel 15. In het verslag wordt ook nagegaan of de bijlagen moeten worden geactualiseerd, met name in het licht van technische vooruitgang en praktijken. Het verslag wordt ingediend na raadpleging van het in artikel 16 bedoelde comité. Het verslag gaat, in voorkomend geval, vergezeld van wetgevingsvoorstellen.

## HOOFDSTUK VII

### SLOTBEPALINGEN

#### *Artikel 19*

##### **Sancties**

1. De lidstaten stellen de sancties vast die van toepassing zijn op schendingen van de bepalingen van deze richtlijn en treffen alle maatregelen die nodig zijn om de daadwerkelijke toepassing van die sancties te garanderen. Deze sancties moeten doeltreffend, evenredig, afschrikkend en niet-discriminerend zijn.
2. [...].
3. De lidstaten stellen de Commissie uiterlijk *[[drie jaar] na de datum van toepassing van deze richtlijn]* in kennis van die bepalingen en delen haar onverwijld alle latere wijzigingen van die bepalingen mee.

#### *Artikel 20*

##### **Overgangsbepalingen**

1. De lidstaten kunnen het gebruik toestaan van controlefaciliteiten en -apparatuur als bedoeld in artikel 11 die niet voldoen aan de in bijlage V neergelegde minimumeisen voor het verrichten van technische controles gedurende een termijn van uiterlijk [vijf] jaar na de datum van toepassing van deze richtlijn.
2. De lidstaten passen de in de bijlagen VI en VII neergelegde vereisten toe uiterlijk [vijf] jaar na de datum waarop deze richtlijn van toepassing wordt.

## Artikel 21

### **Intrekking**

Richtlijn 2009/40/EG wordt ingetrokken met ingang van [*de datum waarop deze richtlijn van toepassing wordt*].

## Artikel 22<sup>14</sup>

### **Omzetting**

1. De lidstaten dienen vóór [*36 maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn*] de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen vast te stellen en bekend te maken die nodig zijn om aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van deze bepalingen onverwijld mee.

Zij passen die bepalingen toe vanaf [*48 maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn*].

Wanneer de lidstaten die bepalingen vaststellen, wordt in de bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking daarvan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor de verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mee die zij op het gebied waarop deze richtlijn van toepassing is, vaststellen.

---

<sup>14</sup> De volgende tekst wordt ingelast als overweging betreffende transponeringstabellen: "Overeenkomstig de gezamenlijke politieke verklaring van de lidstaten en de Commissie over toelichtende stukken van 28 september 2011, hebben de lidstaten zich ertoe verbonden om in gerechtvaardigde gevallen de kennisgeving van hun omzettingsmaatregelen vergezeld te doen gaan van één of meer stukken waarin het verband tussen de onderdelen van een richtlijn en de overeenkomstige delen van de nationale omzettingsinstrumenten wordt toegelicht. Met betrekking tot deze richtlijn acht de wetgever de toezending van dergelijke stukken gerechtvaardigd."

*Artikel 22 bis*  
**Inwerkingtreding**

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

*Artikel 22 ter*  
**Adressaten**

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

*Voor het Europees Parlement*  
*De voorzitter*

*Voor de Raad*  
*De voorzitter*

---

## **BIJLAGE**

**bij het**

**voorstel voor een**

### **RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG**

#### **BIJLAGE I**

[...]

#### **BIJLAGE II**

### **MINIMUMVOORSCHRIFTEN BETREFFENDE DE INHOUD VAN CONTROLES EN AANBEVOLEN CONTROLEMETHODEN**

#### **1. ALGEMEEN**

In deze bijlage worden de voertuigsystemen en -onderdelen besproken die moeten worden gecontroleerd, alsook de aanbevolen controlemethoden en de criteria aan de hand waarvan moet worden bepaald of de toestand van het voertuig aanvaardbaar is.

De controle moet op zijn minst betrekking hebben op de in punt 3 hieronder vermelde punten, mits deze de uitrusting betreffen van het voertuig dat in de betrokken lidstaat wordt goedgekeurd. Bij deze controle mag tevens worden nagegaan of de respectieve onderdelen van het voertuig voldoen aan de toepasselijke veiligheids- en milieukeurmerken die van kracht waren ten tijde van de goedkeuring of, in voorkomend geval, ten tijde van het aanpassen van het voertuig.

De controle wordt uitgevoerd met de beschikbare technieken en uitrusting en zonder gereedschap om voertuigonderdelen te ontmantelen of verwijderen.

Als de controlemethodes in deze bijlage vanwege het ontwerp van het voertuig niet kunnen worden toegepast, gebeurt de controle overeenkomstig de door de bevoegde autoriteiten aanvaarde aanbevolen controlemethodes.



Alle opgesomde punten worden verplicht gecontroleerd bij de periodieke controle van voertuigen, behalve de punten die met een (X) zijn aangeduid. Dit zijn punten die betrekking hebben op de toestand van het voertuig en de geschiktheid ervan om deel te nemen aan het verkeer, maar die niet essentieel zijn bij een controle.

"Redenen voor afkeuring" zijn niet van toepassing indien zij verwijzen naar vereisten die nog niet in de relevante typegoedkeuringswetgeving voor het voertuig werden voorgeschreven op het moment van de eerste registratie of de eerste ingebruikname, of indien zij verwijzen naar aanpassingsvereisten.

Indien er bij controlemethode "visuele controle" staat, impliceert dit dat de controleur niet alleen naar de punten kijkt, maar deze ook, indien nodig, bedient, het geluid beoordeelt of andere geschikte controlemethoden toepast zonder apparatuur te gebruiken.

## **2. TOEPASSINGSGEBIED VAN DE CONTROLE**

De controle omvat ten minste de volgende elementen:

- 0) Identificatie van het voertuig;
- 1) Remuitrusting;
- 2) Stuurinrichting;
- 3) Zicht;
- 4) Verlichtingsinstallatie en onderdelen van elektrische installaties;
- 5) Assen, wielen, banden en ophanging;
- 6) Chassis en met het chassis verbonden delen;
- 7) Diverse uitrustingen;
- 8) Overlastfactoren;
- 9) Aanvullende controles voor passagiersvoertuigen M2 en M3.

### 3. INHOUD VAN CONTROLES EN CONTROLEMETHODEN, BEOORDELING VAN GEBREKEN VAN VOERTUIGEN

De controle bestrijkt ten minste de punten en het gebruik van de minimumnormen en aanbevolen methoden die in de volgende tabel worden opgesomd: Voor elk voertuigstelsel en -onderdeel dat aan een technische controle wordt onderworpen worden de gebreken beoordeeld volgens de criteria in de tabel, per geval.

Niet in deze bijlage vermelde gebreken worden beoordeeld volgens de risico's voor de wegveiligheid.

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
<b>0. IDENTIFICATIE VAN HET VOERTUIG</b>					
0.1. Kentekenplaten (indien dit in de eisen is voorgeschreven <sup>(1)</sup> )	Visuele controle	(a) Kentekenplaat (-platen) ontbreekt (ontbreken) of zit(ten) zo los dat de plaat (platen) ervan af zou(den) kunnen vallen.		X	
		(b) Opschrift ontbreekt of is onleesbaar.		X	
		(c) Is niet in overeenstemming met voertuigdocumenten of geregistreerde gegevens.		X	
0.2. Voertuigidentificatie-/chassis-/serienummer	Visuele controle	(a) Ontbreekt of is onvindbaar.		X	
		(b) Onvolledig, onleesbaar, duidelijk vervalst, of klopt niet met de voertuigdocumenten		X	
		(c) Onleesbare voertuigdocumenten of onnauwkeurige gegevens	X		

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
<b>1. REMUITRUSTING</b>					
1.1. Mechanische toestand en werking					
1.1.1. Draaipunt van de bedrijfsrem/handrem	Visuele controle van de onderdelen terwijl de rem-installatie wordt bediend.  Opmerking: Voor de controle van voertuigen met een bekrachtigde reminstallatie moet de motor worden afgezet.	(a) Draaipunt zit te strak.		X	
		(b) Vertoont te veel slijtage/speling.		X	
1.1.2. Staat en slag van het bedieningspedaal/de handrem	Visuele controle van de onderdelen terwijl de rem-installatie wordt bediend.  Opmerking: Voor de controle van voertuigen met een bekrachtigde reminstallatie moet de motor worden afgezet.	(a) De vrije slag is te groot of te klein.		X	
		(b) Het pedaal of de handrem komt moeilijk terug in de rustpositie.  Functioneert niet goed	X		X
		(c) Het antisliprubber op het rempedaal ontbreekt, zit los of is door slijtage glad geworden.		X	

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
1.1.3. Vacuümpomp of compressor en reservoirs	Visuele controle van de onderdelen bij normale werkdruk. Controle hoe lang het duurt totdat het vacuüm of de luchtdruk een veilige waarde heeft bereikt; controle van de werking van de signaal-inrichting, de veiligheidsklep voor dubbel remcircuit en de overdrukklep.	(a) Er is te weinig lucht- en/of vacuümdruk voor het ten minste viermaal aantrekken van de rem nadat het waarschuwingssignaal in werking is getreden (of een meetinstrument gevaar signaleert).  ten minste tweemaal aantrekken van de rem nadat het waarschuwingssignaal in werking is getreden (of een meetinstrument gevaar signaleert).		X	
		(b) Het tot stand komen van de benodigde lucht- en/of vacuümdruk voor het bereiken van veilige waarden duurt te lang volgens de vereisten <sup>(1)</sup>		X	
		(c) De veiligheidsklep voor dubbel remcircuit of overdrukklep functioneert niet.		X	
		(d) Er is duidelijk drukverlies ten gevolge van een luchtlek of er zijn waarneembare luchtlekken.		X	
		(e) Er is uitwendige schade die het functioneren van de reminstallatie kan negatief kan beïnvloeden.  Prestaties van de hulprem onvoldoende		X	X
1.1.4. Lagedrukverklikker of manometer	Functionele controle	Verklikker of manometer werkt slecht of is defect.	X		
		Lage druk kan niet worden vastgesteld		X	
1.1.5. Handremregelklep	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend.	(a) De bedieningsschakelaar vertoont barsten, beschadiging of te grote slijtage.		X	
		(b) De bedieningsschakelaar is niet goed op de klep bevestigd of de klep zit los.		X	
		(c) De koppelingen zitten los of het systeem lekt.		X	
		(d) Functioneert niet behoorlijk.		X	

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
1.1.6. Parkeerremcilinder, bedieningshendel, parkeerremvergrendeling, elektronische parkeerrem	Visuele controle van de onderdelen terwijl de rem-installatie wordt bediend.	(a) De vergrendeling blijft niet goed vastzitten.		X	
		(b) De scharnierpin van de hefboom of de vergrendeling vertoont slijtage. Buitensporige slijtage	X		
		(c) Te grote beweeglijkheid van de hendel wijst op een verkeerde afstelling.		X	
		(d) Cilinder ontbreekt, is beschadigd of werkt niet.		X	
		(e) Slechte werking, verklikker defect.		X	
1.1.7. Remkleppen (voetkleppen, ontluchtingsventielen, regelkleppen)	Visuele controle van de onderdelen terwijl de rem-installatie wordt bediend.	(a) Klep is beschadigd of er is een te grote lucht lekkage. Functioneert niet goed		X	X
		(b) Het olie verlies uit de compressor is te groot.	X		
		(c) Klep zit los of is slecht gemonteerd.		X	
		(d) Verlies of lekkage van hydraulische vloeistof. Functioneert niet goed		X	X

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
1.1.8. Koppelingskoppen voor remmen voor aanhangwagen (elektrisch en pneumatisch)	Koppel de koppelingskoppen van de reminstallatie tussen het trekkende voertuig en de aanhangwagen los en weer vast.	(a) Kraan of zelfsluitende klep defect. Functioneert niet goed	X		
		(b) Kraan of klep zit los of is slecht gemonteerd. Functioneert niet goed	X		
		(c) Ernstige lekken. Functioneert niet goed		X	
		(d) Functioneert niet correct. Werking van de rem aangetast		X	X
1.1.9. Energie- en drukreservoir	Visuele controle.	(a) Reservoir is licht beschadigd of verroest. Reservoir ernstig beschadigd, is verroest of lekt.	X		
		(b) Het ontwateringsventiel werkt niet. Het ontwateringsventiel werkt niet.	X		
		(c) Reservoir zit los of is slecht gemonteerd.		X	

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
1.1.10. Rembekrachtiging, hoofdcilinder (hydraulische systemen)	Visuele controle van de onderdelen terwijl de rem-installatie wordt bediend.	(a) De rembekrachtiging is defect of werkt niet goed.		X	
		(b) Inrichting werkt niet.			X
		(b) De hoofdcilinder is defect, maar de rem werkt nog. De hoofdcilinder is defect of lekt.		X	
		(c) De hoofdcilinder zit los, maar de rem werkt nog. De hoofdcilinder zit los.		X	
		(d) Onvoldoende remvloeistof, onder MIN-teken Remvloeistof ver onder het MIN-teken Geen remvloeistof zichtbaar	X		X
		(e) De kap van het reservoir van de hoofdcilinder ontbreekt.	X		
		(f) Het controlelampje voor de remvloeistof licht op of is defect.	X		
		(g) Het waarschuwingssignaal met betrekking tot de remvloeistof werkt slecht.	X		
1.1.11. Niet-flexibele remleidingen	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	(a) Er is dreigend gevaar voor defecten en breuken.			X
		(b) Leidingen of koppelingen lekken (pneumatische remsystemen) Leidingen of koppeling lekken (hydraulische remsystemen)		X	
		(c) Leidingen vertonen beschadiging of te veel corrosie. Tast de werking van de remmen aan door blokkering of een dreigend risico van lekkage		X	
		(d) Leidingen zijn verkeerd gemonteerd. Risico van schade	X		
				X	

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
1.1.12. Flexibele remleidingen	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	(a) Er is dreigend gevaar voor defecten en breuken.			X
		(b) De slangen zijn beschadigd, gescheurd, gedraaid of te kort. Leidingen zijn beschadigd of gescheurd	X	X	
		(c) Leidingen of koppelingen lekken (pneumatische remsystemen). Leidingen of koppelingen lekken (hydraulische remsystemen)		X	X
		(d) Leidingen vertonen door de druk veroorzaakte verwijdingen. Koord beschadigd		X	X
		(e) Leidingen zijn poreus.		X	
1.1.13. Remvoeringen en blokken	Visuele controle.	(a) Remvoering of -blok vertoont te veel slijtage. (MIN-teken zichtbaar) Remvoering of -blok vertoont te veel slijtage. (MIN-teken niet zichtbaar)		X	X
		(b) Remvoering of -blok is vuil (olie, vet enz.) Werking van de rem aangetast		X	X
		(c) Remvoering of -blok is niet aanwezig of verkeerd gemonteerd			X
1.1.14. Remtrommels en -schijven	Visuele controle.	(a) Trommel of schijf vertoont te veel slijtage, te veel kerven, scheuren, zit los of is gebroken.		X	
		(b) Trommel of schijf is vuil (olie, vet enz.)			X
		(c) Trommel of schijf ontbreekt.			X
		(d) Ankerplaat zit los.		X	



Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
1.1.15. Remkabels, stangen, hendels, overbrenging	Visuele controle van de onderdelen terwijl de rem-installatie wordt bediend, indien mogelijk.	(a) Kabel is beschadigd of geknikt. Werking van de rem aangetast		X	X
		(b) Onderdeel vertoont te veel slijtage of corrosie. Werking van de rem aangetast		X	X
		(c) Bevestiging van de kabel, stang of verbinding is niet geborgd.		X	
		(d) Kabelgeleiding is defect.		X	
		(e) Werking van de reminstallatie wordt belemmerd.		X	
		(f) Abnormale beweeglijkheid van de hendels/overbrenging wijst op slechte afstelling of te veel slijtage.		X	
1.1.16. Remcilinders (veerremcilinders of hydraulische remcilinders inbegrepen)	Visuele controle van de onderdelen terwijl de rem-installatie wordt bediend, indien mogelijk.	(a) Cilinder vertoont barsten of beschadiging. Remvermogen aangetast		X	X
		(b) Cilinder lekt.		X	
		(c) Cilinder zit los of is niet goed gemonteerd. Remvermogen aangetast		X	X
		(d) Cilinder vertoont te veel corrosie. Kans op scheuren		X	X
		(e) De slag van de zuiger of van het diafragma mechanisme is te klein of te groot. Remprestaties aangetast (gebrek aan bewegingsruimte)		X	X
		(f) Stofkap ontbreekt of vertoont te veel beschadiging. Stofkap ontbreekt of vertoont te veel beschadiging.	X		X

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
1.1.17. Automatische lastafhankelijke remkrachtregelaar	Visuele controle van de onderdelen terwijl de rem-installatie wordt bediend, indien mogelijk.	(a) Overbrenging is defect.		X	
		(b) Overbrenging is niet juist afgesteld.		X	
		(c) Remkrachtregelaar is geblokkeerd of werkt niet. (Werking van het ABS) Remkrachtregelaar is geblokkeerd of werkt niet.		X	X
		(d) Remkrachtregelaar ontbreekt. (Indien voorgeschreven)			X
		(e) Identificatieplaat ontbreekt.	X		
		(f) Identificatie is niet leesbaar of niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup>	X		
1.1.18. Remhefbomen en indicatoren	Visuele controle.	(a) Remhefboom is beschadigd, geblokkeerd of vertoont abnormale beweeglijkheid die wijst op te veel slijtage of verkeerde afstelling.		X	
		(b) Remhefboom is defect.		X	
		(c) Niet correct geïnstalleerd of vervangen.		X	
1.1.19. Continuëreminstallatie (indien gemonteerd of voorgeschreven)	Visuele controle.	(a) Onveilige koppelstukken of bevestigingen. Functioneert niet goed	X		X
		(b) Installatie is duidelijk defect of ontbreekt.		X	
1.1.20. Automatische bediening van remmen voor aanhangwagens	Koppel de remkoppelingskoppen tussen het trekkende voertuig en de aanhangwagen los.	De rem voor de aanhangwagen wordt niet automatisch aangetrokken wanneer de koppelingskop losgekoppeld is.			X

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
1.1.21. Volledige reminstallatie	Visuele controle	(a) Andere apparatuur (bv. antivriespomp, luchtdroger, enz.) vertoont uitwendige beschadiging of te veel corrosie waardoor de reminstallatie minder goed werkt. Remvermogen aangetast		X	X
		(b) Luchtlekkage of antivrieslekkage. Systeemfunctionaliteit aangetast	X	X	
		(c) Onderdelen zitten los of zijn slecht gemonteerd.		X	
		(d) Onveilige wijziging van een onderdeel <sup>(3)</sup> Remvermogen aangetast		X	X
1.1.22. Testkoppelingen (indien gemonteerd of voorgeschreven)	Visuele controle	Ontbreekt.		X	
1.1.23. Oplooprem	Visuele controle en controle door bediening.	Onvoldoende efficiënt		X	

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
1.2. Remkracht en bedrijfszekerheid van de bedrijfsrem					
1.2.1. Remkracht	Trap de rem geleidelijk in tot de maximale opgevoerde kracht tijdens een test op een statische remtestmachine, of indien mogelijk tijdens een test op de weg.	(a) Onvoldoende remkracht op een of meer wielen.  Geen remkracht op een of meer wielen		X	X
		(b) De remkracht is voor een of meer wielen kleiner dan 70 % van de maximale geregistreerde remkracht voor het andere wiel op dezelfde as. Of het voertuig wijkt te veel van een rechte lijn af in het geval van een test op de weg.  De remkracht van een wiel is kleiner dan 50 % van de maximaal geregistreerde remkracht van het andere wiel op dezelfde as in geval van gestuurde assen		X	X
		(c) De remkracht loopt niet geleidelijk op (blokkering).		X	
		(d) Abnormaal hoge reactietijd voor een of meer wielen.		X	
		(e) Remkracht vertoont te grote schommelingen tijdens een volledige wielwenteling.		X	

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
1.2.2. Efficiëntie	<p>Test met een statische remtestmachine of, indien door technische redenen dergelijke machine niet kan worden gebruikt, een test op de weg met een registrerende vertragingsmeter om het rempercentage vast te stellen dat gerelateerd is aan de maximaal toegestane massa of, in het geval van opleggers, aan de som van de toegestane belasting op de assen.</p> <p>Voertuigen of aanhangwagens met een toegestane maximum-massa van meer dan 3 500 kg moeten overeenkomstig de ISO 21069-normen of gelijkwaardige methoden worden gecontroleerd.</p> <p>Testen op de weg moeten worden uitgevoerd onder droge weersomstandigheden op een vlakke, rechte weg.</p>	<p>Levert niet minstens de volgende waarden op<sup>1</sup>:</p> <p>1. Voor het eerst na 1/1/2012 ingeschreven voertuigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Categorie N1: 50 %</li> <li>– Categorie M1: 58 %</li> <li>– Categorie M2 en M3: 50 %</li> <li>– Categorie N2 en N3: 50 %</li> <li>– Categorie O2, O3 en O4: <ul style="list-style-type: none"> <li>• voor opleggers: 45%<sup>2</sup></li> <li>• voor aanhangwagens met trekstang: 50%</li> </ul> </li> </ul> <p>2. Voor het eerst voor 1/1/2012 ingeschreven voertuigen:</p> <p>Categorie N1: 45%</p> <p>Categorie M1, M2 en M3: 50%<sup>3</sup></p> <p>Categorie N2 en N3: 43%<sup>4</sup></p> <p>Categorie O2, O3 en O4: 40%<sup>5</sup></p>		X	

<sup>1</sup> De voertuigcategorieën die buiten de richtlijn vallen worden vermeld als richtsnoer.

<sup>2</sup> 43% voor opleggers, goedgekeurd voor 1 januari 2012.

<sup>3</sup> 48 % voor voertuigen die niet zijn uitgerust met ABS of die voor 1 oktober 1991 zijn goedgekeurd.

<sup>4</sup> 45 % voor voertuigen die zijn geregistreerd na 1988 of vanaf de datum in de vereisten afhankelijk van de vraag welke van deze data het laatste valt.

<sup>5</sup> 43 % voor opleggers en aanhangwagens met trekstang die zijn ingeschreven na 1988 of vanaf de datum in de vereisten afhankelijk van de vraag welke van deze data het laatste valt.

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
		3. Andere categorieën: - Categorieën L (beide remmen): Categorie L1e: 42 % Categorie L2e, L6e: 40 % Categorie L3e: 50 % Categorie L4e: 46 % Categorie L5e, L7e: 44 % - Categorieën L (achterwielrem): alle categorieën: 25% van totale voertuigmassa  Minder dan 50% van bovenstaande waarden bereikt		X	X
1.3. Remkracht en bedrijfszekerheid van de hulprem (indien afzonderlijk werkend systeem)					
1.3.1. Remkracht	Indien de hulprem afzonderlijk van de bedrijfsreminstallatie werkt, gebruik de methode in 1.2.1.	(a) Onvoldoende remkracht op een of meer wielen.  Geen remkracht op een of meer wielen		X	X
		(b) De remkracht is voor een of meer wielen kleiner dan 70 % van de maximale geregistreerde remkracht voor een ander wiel op dezelfde as. Of het voertuig wijkt te veel van een rechte lijn af in het geval van een test op de weg.  De remkracht van een wiel is kleiner dan 50 % van de maximaal geregistreerde remkracht van het andere wiel op dezelfde as in geval van gestuurde assen		X	X
		(c) De remkracht loopt niet geleidelijk op (blokkering).		X	

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
1.3.2. Efficiëntie	Indien de hulprem afzonderlijk van de bedrijfsreminstallatie werkt, gebruik de methode in 1.2.2.	Remkracht minder dan 50% <sup>6</sup> van de remkracht gedefinieerd in 1.2.2. in vergelijking met toegelaten maximummassa  Minder dan 50% van bovenstaande waarden bereikt		X	X
1.4. Remkracht en bedrijfszekerheid van de parkeerrem					
1.4.1. Remkracht	Trek de rem aan op een statische remtestmachine.	Rem werkt niet aan één kant of het voertuig wijkt te veel van een rechte lijn af in het geval van een test op de weg.  Minder dan 50 % van de efficiëntiewaarden bereikt in relatie tot de massa van het voertuig tijdens de controle		X	X
1.4.2. Efficiëntie	Test op een statische remtestmachine. Als dat niet kan, dan met een test op de weg met een vertragingmeter die slechts aanduidt of ook registreert, of met het voertuig op een helling met een bekende hellingsgraad.	Geeft voor alle categorieën voertuigen niet minstens een rempercentage van 16 % bij de maximaal toegestane massa, of, voor motorvoertuigen, 12 % bij de maximummassa van de voertuigcombinatie, waarbij moet worden uitgegaan van de grootste waarde.  Minder dan 50% van bovenstaande waarden bereikt		X	X
1.5. Continuereminstallatie	Visuele controle en, indien mogelijk, testen of de installatie werkt.	(a) Niet regelbaar (niet van toepassing op motorremmen).		X	
		(b) Installatie werkt niet.		X	

<sup>6</sup> 2,2 m/s<sup>2</sup> voor N1-, N2- en N3-voertuigen.

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
1.6. Antiblokkeersysteem (ABS)	Visuele controle en controle van het waarschuwingssignaal en/of met gebruikmaking van elektronische voertuiginterface.	(a) Waarschuwingssignaal is defect.		X	
		(b) Waarschuwingssignaal vertoont systeemstoringen.		X	
		(c) Wielsnelheidssensoren ontbreken of zijn beschadigd.		X	
		(d) Bedrading is beschadigd.		X	
		(e) Andere onderdelen ontbreken of zijn beschadigd.		X	
		(f) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface		X	
1.7. Elektronische rem-installatie (ABS)	Visuele controle en controle van het waarschuwingssignaal en/of met gebruikmaking van elektronische voertuiginterface.	(a) Waarschuwingssignaal is defect.		X	
		(b) Waarschuwingssignaal vertoont systeemstoringen.		X	
		(c) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface		X	
1.8. Remvloeistof	Visuele controle	Remvloeistof vervuild of bezonken Dreigend gevaar van defecten.		X	X



Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
<b>2. STUURINRICHTING</b>					
2.1. Mechanische toestand					
2.1.1. Toestand van de stuurinrichting	Plaats het voertuig boven een smeerkuil of bevestig het aan een hijstoestel en draai met de wielen van de grond of op draaischijven het stuurwiel tot de aanslag aan beide kanten. Visuele controle van werking van de stuurinrichting.	(a) De werking van de stuurinrichting verloopt stroef.		X	
		(b) Stuuras gedraaid of speassen vertonen slijtage. Aantasting van de functionaliteit		X	X
		(c) Stuuras vertoont te veel slijtage. Aantasting van de functionaliteit		X	X
		(d) Stuuras is te beweeglijk. Aantasting van de functionaliteit		X	X
		(e) Lekt. vorming van druppels	X	X	

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
2.1.2. Bevestiging van stuurhuis	Plaats het voertuig boven een smeerkuil of bevestig het aan een hijstoestel met het gewicht van de wielen van het voertuig op de grond en draai aan het stuur met de wijzers van de klok mee en tegen de wijzers van de klok in of gebruik een speciaal toestel om de speling van het stuur vast te stellen. Visuele controle van de bevestiging van het stuurhuis aan het chassis.	(a) Stuurhuis niet correct bevestigd.  Bevestigingen gevaarlijk los of beweging ten opzichte van het chassis/de carrosserie zichtbaar		X	X
		(b) Bevestigingsgaten in het chassis groter geworden door slijtage.  Bevestigingen ernstig aangetast		X	X
		(c) Bevestigingsbouten ontbreken of zijn gebroken.  Bevestigingen ernstig aangetast		X	X
		(d) Stuurhuis is gebroken.  Stabiliteit van bevestiging of behuizing aangetast		X	X

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
2.1.3. Toestand stuurverbrenging	Plaats het voertuig boven een smeerkuil of bevestig het aan een hijstoestel en draai met de wielen op de grond het stuurwiel met de wijzers van de klok mee en tegen de wijzers van de klok in of gebruik een speciaal toestel om de speling van het wiel vast te stellen. Visuele controle of de stuuronderdelen geen slijtage, breuken of veiligheidsproblemen vertonen.	(a) Relatieve beweging tussen onderdelen die vast zouden moeten zitten. Buitensporige beweging of grote kans op losraken		X	X
		(b) Verbindingen vertonen te veel slijtage. Groot gevaar op losschieten		X	X
		(c) Onderdelen zijn gebroken of vervormd. Negatieve gevolgen voor de werking		X	X
		(d) Vergrendelinrichtingen niet aanwezig.		X	
		(e) Foutieve uitlijning van de onderdelen (bv. spoorstang of stuurstang).		X	
		(f) Onveilige modificatie <sup>(3)</sup> Negatieve gevolgen voor de werking		X	X
		(g) Stofkap beschadigd of versleten. Stofkap ontbreekt of is ernstig versleten.	X	X	

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
2.1.4. Werking stuuroverbrenging	Plaats het voertuig boven een smeerkuil of bevestig het aan een hijstoestel en draai met de wielen op de grond het stuurwiel met de wijzers van de klok mee en tegen de wijzers van de klok in of gebruik een speciaal toestel om de speling van het wiel vast te stellen. Visuele controle of de stuuronderdelen geen slijtage, breuken of veiligheidsproblemen vertonen.	(a) De bewegende stuuroverbrenging schuurt tegen een onderdeel dat aan het chassis vastzit.		X	
		(b) Stuuraanslag werkt niet of ontbreekt.		X	
2.1.5. Stuurbekrachtiging	Controleer of er lekken zijn in de stuurinrichting en controleer het peil van de hydraulische vloeistof in het reservoir (indien zichtbaar). Plaats de wielen op de grond, zet de motor aan en controleer of de stuurbekrachtiging werkt.	(a) Vloeistoflek of werking aangetast		X	
		(b) Onvoldoende vloeistof, onder MIN-teken Ontoereikend reservoir	X	X	
		(c) Mechanisme werkt niet. Sturen gaat minder goed		X	X
		(d) Mechanisme is gebroken of zit los. Sturen gaat minder goed		X	X
		(e) Foutieve uitlijning of schurende onderdelen. Sturen gaat minder goed		X	X
		(f) Onveilige modificatie <sup>(3)</sup> Sturen gaat minder goed		X	X
		(g) Leidingen/slangen vertonen beschadiging of te veel corrosie. Sturen gaat minder goed		X	X

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
2.2. Stuur, stuurkolom					
2.2.1. Toestand van het stuur	Plaats het voertuig boven een smeerkuil of bevestig het aan een hijstoestel met het volledige gewicht van het voertuig op de grond, duw tegen en trek aan het stuur in een rechte lijn ten opzichte van de stuurkolom, duw het stuur in verschillende richtingen met rechte hoeken ten opzichte van de kolom/de vorken. Visuele controle van de speling en de toestand van flexibele koppelingskoppen of kruiskoppelingen.	(a) Relatieve beweging tussen stuur en stuurkolom die wijst op speling.  Zeer groot gevaar op losschieten		X	X
		(b) Bevestiging op stuurwielnaaf ontbreekt.  Zeer groot gevaar op losschieten		X	X
		(c) Stuurwielnaaf, -rand of -spaken vertonen breuken of zitten los.  Zeer groot gevaar op losschieten		X	X

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
2.2.2. Stuurwiel/kruiskoppelingen en vorken en stuurtempers	Plaats het voertuig boven een smeerkuil of bevestig het aan een hijstoestel met het volledige gewicht van het voertuig op de grond, duw tegen en trek aan het stuur in een rechte lijn ten opzichte van de stuurkolom, duw het stuur in verschillende richtingen met rechte hoeken ten opzichte van de kolom/de vorken. Visuele controle van de speling en de toestand van flexibele koppelingskoppen of kruiskoppelingen.	(a) Midden van het stuur beweegt te veel op- of neerwaarts.		X	
		(b) Bovendeel van kolom beweegt te veel radiaal van de kolomas.		X	
		(c) Flexibele koppelingskop is stuk.		X	
		(d) Bevestiging is defect. Zeer groot gevaar op losschieten		X	X
		(e) Onveilige modificatie <sup>(3)</sup>			X
2.3. Speling in de stuurinrichting	Plaats het voertuig boven een smeerkuil of bevestig het aan een hijstoestel met het volledige gewicht van het voertuig op de wielen en met de motor aan voor voertuigen met stuurbekrachtiging en met de wielen in rechte positie. Draai het stuurwiel licht en zo ver mogelijk met de wijzers van de klok mee en tegen de wijzers van de klok in zonder de wielen te bewegen. Visuele controle van de vrije beweging.	Te veel speling bij het sturen, bijv. een bepaald punt op de rand overschrijdt bij beweging een vijfde van de diameter van het stuurwiel of beweegt niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup>  Sturen minder veilig		X	X

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
2.4. Wieluitlijning (X) <sup>(2)</sup>	Controleer de uitlijning van de bestuurde wielen met de juiste apparatuur.	Uitlijning niet in overeenstemming met de informatie of de vereisten van de fabrikant <sup>(1)</sup> Rechtdoor rijden aangetast; verminderde richtingstabiliteit	X	X	
2.5. Draaischijf van de as van de aanhangwagen	Visuele controle of met gebruik van een speciale testbank voor wielspelings.	(a) Onderdeel enigszins beschadigd. Onderdeel vertoont zware beschadigingen of barsten.		X	X
		(b) Te veel speling. Rechtdoor rijden aangetast; verminderde richtingstabiliteit		X	X
		(c) Bevestiging is defect. Bevestiging ernstig aangetast		X	X
2.6. Elektronische stuurbevestiging (EPS)	Visuele controle en controle van de consistentie tussen de hoek van het stuurwiel en de hoek van de wielen bij het aan- en uitzetten van de motor en/of met gebruikmaking van elektronische voertuiginterface	(a) Het waarschuwingslampje van de stuurbevestiging wijst op een defect in de installatie.		X	
		(b) Inconsistentie tussen de hoek van het stuurwiel en de hoek van de wielen. Sturen gaat minder goed		X	X
		(c) Bekrachtiging werkt niet.		X	
		(d) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface		X	

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
<b>3. ZICHT</b>					
3.1. Gezichtsveld	Visuele controle vanaf de bestuurderszitplaats.	Obstakel in het gezichtsveld van de bestuurder dat het zicht vooraan of aan de zijkanten aanzienlijk belemmert (buiten schoonmaakgebied van de ruitenwissers).  Binnen schoonmaakgebied van de ruitenwissers verminderd zicht en buitenspiegels niet zichtbaar	X		X
3.2. Toestand van de ruiten	Visuele controle.	(a) Ruiten of transparante panelen (indien toegestaan) zijn gebarsten of verkleurd (buiten schoonmaakgebied van de ruitenwissers).  Binnen schoonmaakgebied van de ruitenwissers verminderd zicht en buitenspiegels niet zichtbaar	X		X
		(b) Ruiten of transparante panelen (reflecterende of gekleurde folie inbegrepen) zijn niet in overeenstemming met de vereisten(1), (buiten schoonmaakgebied van de ruitenwissers)  Binnen schoonmaakgebied van de ruitenwissers verminderd zicht en buitenspiegels niet zichtbaar	X		X
		(c) Ruiten of transparante panelen in onaanvaardbare toestand.  Zichtbaarheid binnen schoonmaakgebied van de ruitenwissers ernstig aangetast		X	X
3.3. Achteruitkijkspiegels of -toestellen	Visuele controle.	(a) Spiegel of toestel ontbreekt of is niet bevestigd volgens de vereisten(1) (ten minste twee achteruitkijkmogelijkheden beschikbaar).  Minder dan twee achteruitkijkmogelijkheden beschikbaar		X	X
		(b) Spiegel of toestel licht beschadigd of los.  Spiegel of toestel werkt niet, is zwaar beschadigd of zit los.	X		X
		(c) Noodzakelijk blikveld is er niet		X	
3.4. Ruitenwissers	Visuele controle en controle door bediening.	(a) Wissers werken niet, ontbreken of zijn niet in overeenstemming met de vereisten. <sup>(1)</sup>		X	
		(b) Wissersblad is defect.  Wissersblad ontbreekt of is duidelijk defect	X		X



Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
3.5. Ruitensproeiers	Visuele controle en controle door bediening.	Sproeiers werken niet adequaat (gebrek aan vloeistof maar de pomp werkt, of waterstraal verkeerd afgesteld)  Sproeiers werken niet	X	X	
3.6. Ontwasemingsstelsel (X) <sup>(2)</sup>	Visuele controle en controle door bediening.	Systeem werkt niet of is duidelijk defect.	X		
<b>4. LICHTEN, REFLECTERENDE INRICHTINGEN EN ELEKTRISCHE INSTALLATIES</b>					
4.1. Koplampen					
4.1.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	(a) Het licht/de lichtbron is defect of ontbreekt (meerdere lampen/lichtbronnen); in geval van LED werkt meer dan 1/3.  Eén enkel(e) licht/lichtbron; in geval van LED ernstig aangetaste zichtbaarheid	X	X	
		(b) Projectiesysteem (reflector en lens) is licht defect.  Projectiesysteem (reflector en lens) is ernstig defect of ontbreekt.	X	X	
		(c) Lamp is niet stevig bevestigd.		X	
4.1.2. Afstelling	Bepaal het horizontale eindpunt van elke koplamp bij gedimd licht met behulp van een speciaal hiervoor bestemd toestel of een scherm.	Het eindpunt van de koplamp ligt niet binnen de grenzen die in de vereisten zijn bepaald <sup>(1)</sup>		X	
4.1.3. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening.	(a) Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup> (aantal oplichtende koplampen op hetzelfde moment)  Overschrijding van de maximaal toegestane lichthelderheid aan de voorkant	X	X	
		(b) Verminderde functie van schakelaar.		X	

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
4.1.4. Overeenstemming met vereisten <sup>(1)</sup>	Visuele controle en controle door bediening.	(a) Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup>		X	
		(b) Producten op lens of lichtbron die de lichthelderheid duidelijk verminderen of de kleur van het licht wijzigen.		X	
		(c) Lichtbron en lamp zijn niet compatibel.		X	
4.1.5. Verstelinrichting (indien verplicht)	Visuele controle en indien mogelijk controle door bediening.	(a) Inrichting werkt niet.		X	
		(b) Manuele inrichting kan niet vanaf de bestuurderszitplaats worden bediend.		X	
4.1.6. Koplampwisser (indien verplicht)	Visuele controle en indien mogelijk controle door bediening.	Inrichting werkt niet.  in het geval van gasontladingslampen:	X	X	
4.2. Voor- en achterlichten, breedtelichten en markeringslichten en daglichten					
4.2.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	(a) Lichtbron defect.		X	
		(b) Lens is defect.		X	
		(c) Lamp is niet stevig bevestigd. Zeer groot gevaar dat hij eraf valt	X		X
4.2.2. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening.	(a) Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup> Achterlichten en zijmarkeringslichten kunnen worden uitgeschakeld wanneer de koplampen aan staan		X	X
		(b) Verminderde functie van schakelaar.		X	

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
4.2.3. Overeenstemming met vereisten <sup>(1)</sup>	Visuele controle en controle door bediening.	(a) Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup>  Rood licht aan de voorzijde en wit licht aan de achterzijde; sterk verminderde lichthelderheid	X		
		(b) Producten op lens of lichtbron die de lichthelderheid verminderen of de kleur van het licht wijzigen.  Rood licht aan de voorzijde en wit licht aan de achterzijde; sterk verminderde lichthelderheid	X		
				X	
4.3. Remlichten					
4.3.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	(a) Lichtbron defect (meerdere lichtbronnen; in geval van LED werkt meer dan 1/3)  Eén enkele lichtbron; in geval van LED werkt meer dan 2/3  Alle lichtbronnen defect	X		
		(b) Licht defecte lens (geen invloed op uitgestraald licht)  Ernstig defecte lens (invloed op uitgestraalde licht).	X		
		(c) Lamp is niet stevig bevestigd.  Zeer groot gevaar dat hij eraf valt	X		
4.3.2. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening.	(a) Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup>  Vertraagde werking  Geen enkele werking	X		
		(b) Verminderde functie van schakelaar.		X	
4.3.3. Overeenstemming met vereisten <sup>(1)</sup>	Visuele controle en controle door bediening.	Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering <sup>7</sup> niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup>  Wit licht aan de achterzijde; sterk verminderde lichthelderheid	X		

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
4.4. Richtingaanwijzers en waarschuwingsknipperlichten					
4.4.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	(a) Lichtbron defect (meerdere lichtbronnen; in geval van LED werkt meer dan 1/3) Eén enkele lichtbron; in geval van LED werkt minder dan 2/3	X		
		(b) licht defecte lens (geen invloed op uitgestraald licht) Ernstig defecte lens (invloed op uitgestraald licht).	X		X
		(c) Lamp is niet stevig bevestigd. Zeer groot gevaar dat hij eraf valt	X		X
4.4.2. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening.	Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup> Geen enkele werking	X		X
4.4.3. Overeenstemming met vereisten <sup>(1)</sup>	Visuele controle en controle door bediening.	Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering <sup>7</sup> niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup>			X
4.4.4. Knippersnelheid	Visuele controle en controle door bediening.	Knippersnelheid is niet in overeenstemming met de vereisten(1)(frequentie wijkt meer dan 25 % af)	X		
4.5. Mistlichten voor en achter					
4.5.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	(a) Lichtbron defect. (meerdere bronnen; in geval van LED werkt meer dan 1/3) Eén enkele lichtbron; in geval van LED werkt minder dan 2/3	X		X
		(b) licht defecte lens (geen invloed op uitgestraald licht) Ernstig defecte lens (invloed op uitgestraald licht).	X		X
		(c) Lamp is niet stevig bevestigd. Zeer groot gevaar dat hij eraf valt	X		X

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
4.5.2. Afstelling (X) <sup>(2)</sup>	Door bediening en met het gebruik van een toestel om het eindpunt van de koplamp te bepalen.	Mistlicht vooraan schijnt niet meer horizontaal wanneer het lichtpatroon een scheidingslijn heeft (scheidingslijn te laag) Afbakeningslijn boven die van de koplampen	X	X	
4.5.3. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening.	Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup> Werkt niet	X	X	
4.5.4. Overeenstemming met vereisten <sup>(1)</sup>	Visuele controle en controle door bediening.	(a) Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering <sup>7</sup> niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup>		X	
		(b) Inrichting werkt niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup>		X	
4.6. Achteruitrijlichten					
4.6.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	(a) Lichtbron defect.	X		
		(b) Lens is defect.	X		
		(c) Lamp is niet stevig bevestigd. Gevaar dat hij eraf valt	X	X	
4.6.2. Overeenstemming met vereisten <sup>(1)</sup>	Visuele controle en controle door bediening.	(a) Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering <sup>7</sup> niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup>		X	
		(b) Inrichting werkt niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup>		X	
4.6.3. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening.	Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup> Achteruitrijlicht kan worden aangezet zonder dat de versnelling in zijn achteruit is gezet	X	X	

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
4.7. Achterkentekenplaatverlichting					
4.7.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	(a) Licht schijnt rechtstreeks, of wit licht, achteruit.	X		
		(b) Lichtbron licht defect. Meerdere lichtbronnen. Lichtbron defect. Eén enkele lichtbron.	X	X	
		Lamp is niet stevig bevestigd. Zeer groot gevaar dat hij eraf valt	X	X	
4.7.2. Overeenstemming met vereisten <sup>(1)</sup>	Visuele controle en controle door bediening.	Inrichting werkt niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup>	X		
4.8. Retroreflectoren, veiligheidsmarkeringen (retroreflecterend) en markeringsborden					
4.8.1. Toestand	Visuele controle.	(a) Reflecterende inrichting is defect of beschadigd. Reflecterende werking aangetast	X	X	
		(b) Reflector is niet stevig bevestigd. Zou eraf kunnen vallen	X	X	
4.8.2. Overeenstemming met vereisten <sup>(1)</sup>	Visuele controle.	Toestel, gereflecteerde kleur of positie is niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup> Ontbrekende of reflecterende rode kleur aan de voorzijde of witte kleur aan de achterzijde		X	
4.9. Verklippersignalen voor lichtinrichting					
4.9.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	Werkt niet.	X		
		Werkt niet voor niet-gedimd licht of een mistlamp aan de achterzijde		X	
4.9.2. Overeenstemming met vereisten <sup>(1)</sup>	Visuele controle en controle door bediening.	Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup>	X		

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
4.10. Elektrische verbindingen tussen trekkend voertuig en aanhangwagen of oplegger	Visuele controle: onderzoek indien mogelijk de elektrische continuïteit van de verbinding.	(a) Vaste onderdelen zijn niet stevig bevestigd. Losse contactdoos	X	X	
		(b) Isolatie is beschadigd of stuk. Grote kans op kortsluiting	X	X	
		(c) De elektrische verbindingen van de aanhangwagen of het trekkend voertuig functioneren niet correct. Remlichten van aanhangwagen werken in het geheel niet		X	X
4.11. Elektrische bedrading	Visuele controle met het voertuig boven een smeerkuil of bevestigd aan een hijstoestel, in sommige gevallen ook in de motor.	(a) Bedrading zit los of is niet goed beveiligd. Bevestigingen los, draden raken scherpe randen, grote kans dat connectoren losraken Grote kans dat bedrading hete of roterende onderdelen of de grond raakt, connectoren zijn ontkoppeld (relevante onderdelen voor remmen, sturen)	X	X	X
		(b) Bedrading is licht versleten Bedrading is sterk versleten Bedrading is extreem versleten (relevante onderdelen voor remmen, sturen)	X	X	X
		(c) Isolatie is beschadigd of stuk. Grote kans op kortsluiting Hoog brandrisico, ontstaan van vonken	X	X	X
4.12. Niet-verplichte lichten en retroreflectoren (X) <sup>(2)</sup>	Visuele controle en controle door bediening.	(a) Een licht/retroreflector is niet in overeenstemming met de vereisten bevestigd <sup>(1)</sup> Uitstralend/reflecterend rood licht aan de voorzijde of wit licht aan de achterzijde	X	X	
		(b) Bediening van het licht is niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup> Bij een aantal koplampen dat tegelijk werkt, wordt de toegestane lichthelderheid overschreden; Uitstralend/reflecterend rood licht aan de voorzijde of wit licht aan de achterzijde	X	X	
		(c) Licht/retroreflector is niet stevig bevestigd. Zeer groot gevaar dat hij eraf valt	X	X	

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
4.13. Accu('s)	Visuele controle.	(a) Zit los. Niet correct bevestigd; Kan kortsluiting veroorzaken	X		
		(b) Lekt. Verlies van gevaarlijke stoffen	X		
		(c) Schakelaar (indien vereist) is defect.		X	
		(d) Zekeringen (indien vereist) zijn defect		X	
		(e) Onvoldoende luchtcirculatie (indien vereist).		X	



Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
<b>5. ASSEN, WIELEN, BANDEN EN OPHANGING</b>					
5.1. Assen					
5.1.1. Assen	Visuele controle met het voertuig boven een smeerkuil of bevestigd aan een hijstoestel. Testbanken voor wielspelning kunnen worden gebruikt en zijn aanbevolen voor voertuigen met een brutomassa van meer dan 3,5 ton.	(a) As is gebroken of vervormd.			X
		(b) As is niet goed aan het voertuig bevestigd. Verminderde stabiliteit, functionaliteit aangetast: Te veel beweging ten opzichte van bevestigingspunten		X	X
		(c) Onveilige modificatie <sup>(3)</sup> Verminderde stabiliteit, functionaliteit aangetast, onvoldoende afstand tot andere onderdelen of de grond		X	X
5.1.2. Stuurpenen	Visuele controle met het voertuig boven een smeerkuil of bevestigd aan een hijstoestel. Testbanken voor wielspelning kunnen worden gebruikt en zijn aanbevolen voor voertuigen met een brutomassa van meer dan 3,5 ton. Oefen verticale of zijdelingse kracht uit op elk wiel en noteer de mate van beweging tussen het aslichaam en de fusee.	(a) Stuurpen is gebroken.			X
		(b) Fuseepen en/of hulzen vertonen te veel slijtage. Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit		X	X
		(c) Te veel beweging tussen stuurpen en ashuis. Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit		X	X
		Stuurpen zit los in as. Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit		X	X

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
5.1.3. Wiellagers	Visuele controle met het voertuig boven een smeerkuil of bevestigd aan een hijstoestel. Testbanken voor wielspelning kunnen worden gebruikt en zijn aanbevolen voor voertuigen met een brutomassa van meer dan 3,5 ton. Schud het wiel of oefen zijdelingse kracht uit op elk wiel en noteer de mate van opwaartse beweging van het wiel ten opzichte van de fusee.	(a) Te veel speling in een wiellager. verminderde richtingstabiliteit; gevaar van kapotgaan		X	X
		(b) Wiellager zit te strak of is geblokkeerd. Gevaar van oververhitting; gevaar van kapotgaan		X	X
5.2. Wielen en banden					
5.2.1. Wielnaaf	Visuele controle.	(a) Moeren of bouten van het wiel ontbreken of zitten los. Ontbrekende bevestiging of deze zit zo los dat de wegveiligheid ernstig wordt aangetast		X	X
		(b) Naaf vertoont slijtage of beschadiging. Naaf vertoont slijtage of beschadiging op een zodanige wijze dat de veilige bevestiging van wielen wordt aangetast		X	X
5.2.2. Wielen	Visuele controle van beide zijden van elk wiel met het voertuig boven een smeerkuil of bevestigd aan een hijstoestel.	(a) Breuken of ondeugdelijk laswerk			X
		(b) Velgringen niet correct bevestigd. Grote kans op losraken		X	X
		(c) Wiel is ernstig vervormd of vertoont te veel slijtage. Veilige bevestiging aan de naaf aangetast; veilige bevestiging van band aangetast		X	X
		(d) Wielmaat of -soort is niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup> en is niet veilig		X	

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
5.2.3. Banden	Visuele controle van de volledige band door ofwel het wiel te draaien met het voertuig van de grond boven een smeerkuil of bevestigd aan een hijs-toestel of door het voertuig achteruit en vooruit boven een smeerkuil te rijden.	(a) Bandenmaat, laadvermogen, goedkeuringsmerk of snelheid is niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup> en is niet veilig  Onvoldoende laadvermogen of snelheid voor feitelijk gebruik, band raakt andere vaste onderdelen van het voertuig, waardoor gebruik op de weg minder veilig wordt.		X	X
		(b) Banden op dezelfde as of gekoppelde wielen hebben niet dezelfde maat.		X	
		(c) Banden op dezelfde as hebben een verschillende structuur (radiaal/diagonaal).		X	
		(d) Band vertoont ernstige schade of inkepingen.  Koord zichtbaar of beschadigd		X	X
		(e) Bandenslijtage-indicator wordt zichtbaar  Diepte van het bandprofiel niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup>		X	X
		(f) Band schuurt tegen andere onderdelen (flexibele opspatafschermingsmiddelen)  Band schuurt tegen andere onderdelen (veilig rijden niet belemmerd)	X		X
		(g) Opgesneden banden niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup>  Weefselbeschermingslaag aangetast		X	X
		(h) Drukcontrolesysteem werkt niet goed of band is duidelijk te zacht.  Werkt duidelijk niet.	X		X

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
5.3. Ophangingsysteem					
5.3.1. Veren en stabilisator	Visuele controle met het voertuig boven een smeerkuil of bevestigd aan een hijstoestel. Testbanken voor wielspelings kunnen worden gebruikt en zijn aanbevolen voor voertuigen met een brutomassa van meer dan 3,5 ton.	(a) Veren zijn niet goed aan het chassis of de as bevestigd.  Relatieve beweging zichtbaar Bevestigingen veel te los		X	X
		(b) Een veeronderdeel is beschadigd of gebroken. Voornaamste veer (-blad), of overige bladen zeer ernstig aangetast		X	X
		(c) Een veer ontbreekt. Voornaamste veer (-blad), of overige bladen zeer ernstig aangetast		X	X
		(d) Onveilige modificatie <sup>(3)</sup> Onvoldoende afstand tot andere voertuigonderdelen; veersysteem werkt niet		X	X
5.3.2. Schokdempers	Visuele controle met het voertuig boven een smeerkuil of bevestigd aan een hijstoestel, of, indien beschikbaar, met het gebruik van speciale apparatuur.	(a) Schokdempers zijn niet goed aan het chassis of de as bevestigd. Schokdemper los	X		X
		(b) Damaged shock absorber showing signs of severe leakage or malfunction.		X	
5.3.2.1 Controle van de bedrijfszekerheid van demping (X) <sup>(2)</sup>	Gebruik speciale apparatuur en vergelijk de verschillen tussen links/rechts	(a) Er is een aanzienlijk verschil tussen links en rechts.		X	
		(b) De gegeven minimumwaarden worden niet bereikt.		X	

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
5.3.3. Torsiebuizen, reactiearmen, wieldraagarmen en ophangarmen	Visuele controle met het voertuig boven een smeerkuil of bevestigd aan een hijstoestel. Testbanken voor wielspelings kunnen worden gebruikt en zijn aanbevolen voor voertuigen met een brutomassa van meer dan 3,5 ton.	(a) Onderdeel is niet goed aan het chassis of de as bevestigd. Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit		X	X
		(b) Onderdeel vertoont schade of te veel corrosie. Stabiliteit van onderdeel verminderd of onderdeel vertoont breuken		X	X
		(c) Onveilige modificatie <sup>(3)</sup> Onvoldoende afstand tot andere voertuigonderdelen; systeem werkt niet		X	X
5.3.4. Veerverbindingen	Visuele controle met het voertuig boven een smeerkuil of bevestigd aan een hijstoestel. Testbanken voor wielspelings kunnen worden gebruikt en zijn aanbevolen voor voertuigen met een brutomassa van meer dan 3,5 ton.	(a) Fuseepen en/of hulzen of de veerverbindingen vertonen te veel slijtage. Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit		X	X
		(b) De stofkap is ernstig versleten. De stofkap ontbreekt of vertoont scheuren	X	X	
5.3.5. Luchtvering	Visuele controle	(a) Systeem werkt niet.			X
		(b) Een onderdeel vertoont beschadiging, vervorming of is defect zodat het systeem minder goed werkt. Werking van het systeem ernstig verminderd		X	X
		(c) Het systeem lekt hoorbaar.		X	

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
<b>6. CHASSIS EN MET HET CHASSIS VERBONDEN DELEN</b>					
6.1. Chassis of frame en bevestigingen					
6.1.1. Algemene toestand	Visuele controle met het voertuig boven een smeerkuil of bevestigd aan een hijstoestel.	a) Slight fracture or deformation of any side or cross member. Een van de zijden of dwarsdelen vertoont ernstige breuken of is sterk vervormd.		X	X
		b) Verstevigende platen of bevestigingen zitten los. Meeste bevestigingen los; onvoldoende sterke onderdelen		X	X
		c) Te veel corrosie waardoor het geheel aan stijfheid verliest. Onvoldoende sterke onderdelen		X	X
6.1.2. Uitlaatpijpen en dempers	Visuele controle met het voertuig boven een smeerkuil of bevestigd aan een hijstoestel.	(a) Uitlaatsysteem zit los of lekt.		X	
		b) Emissies komen in de cabine of in het passagiersgedeelte. Gevaar voor de gezondheid van personen aan boord		X	X
6.1.3. Brandstoftanks en -leidingen (incl. tanks en brandstofleidingen voor verwarming)	Visuele controle met het voertuig boven een smeerkuil of bevestigd aan een hijstoestel, gebruik van apparatuur voor het vaststellen van lekken in het geval van LPG/CNG/LNG-systemen.	(a) De tank of leidingen zitten los, wat brandgevaar oplevert			X
		(b) Brandstof lekt, tankdop ontbreekt of sluit niet goed af. Brandgevaar; buitensporig verlies van gevaarlijk materiaal		X	X
		(c) Gescheurde leidingen. Beschadigde leidingen	X		X
		(d) Brandstofkraan (indien vereist) werkt niet correct.		X	

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
		(e) Brandgevaar door lekkende brandstof onvoldoende afscherming van brandstoftank of uitlaat toestand van het motorcompartiment			X
		(f) LPG-/CNG/LNG- of waterstofsysteem is niet in overeenstemming met de vereisten, deel van het systeem defect <sup>(1)</sup>			X
6.1.4. Bumpers, zijdelingse bescherming en onderrijbeveiliging aan de achterzijde	Visuele controle.	(a) Onderdelen zitten los of zijn beschadigd waardoor zij door (lichte) aanraking kunnen verwonden.  Onderdelen zouden eraf kunnen vallen; functionaliteit ernstig aangetast		X	X
		(b) Inrichting is duidelijk niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup>		X	
6.1.5. Bevestiging van het reservewiel (indien aanwezig)	Visuele controle.	(a) Bevestiging is in slechte toestand.	X		
		(b) Bevestiging is gebroken of zit los.		X	
		(c) Een reservewiel is niet stevig bevestigd.  Zeer groot gevaar dat het eraf valt		X	X

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
6.1.6. Koppelingsinrichting en trekkinrichting	Visuele controle op slijtage en correcte bediening met speciale aandacht voor aanwezige veiligheidsvoorzieningen en/of het gebruik van meet-apparatuur.	(a) Onderdeel vertoont beschadiging, defecten of barsten (indien niet in gebruik). Onderdeel vertoont beschadiging, defecten of barsten (indien in gebruik)		X	X
		(b) Onderdeel vertoont te veel slijtage. Onder de slijtagelimiet		X	X
		(c) Bevestiging is defect. Losse bevestigingen die er gemakkelijk af kunnen vallen.		X	X
		(d) Veiligheidsvoorziening ontbreekt of werkt niet goed.		X	
		(e) Koppelingsindicatoren werken niet.		X	
		(f) Kentekenplaat of licht wordt bedekt (indien niet in gebruik). Kentekenplaat niet leesbaar (indien niet in gebruik).	X		X
		(g) Onveilige modificatie <sup>(3)</sup> (secundaire onderdelen) Onveilige modificatie <sup>(3)</sup> (primaire onderdelen)		X	X
		(h) Koppeling te zwak		X	



Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
6.1.7. Overbrenging	Visuele controle.	(a) Borgschroeven zitten los of ontbreken. Borgschroeven zitten los of ontbreken waardoor de veiligheid ernstig wordt aangetast		X	X
		(b) Aslagering voor overbrenging vertoont te veel slijtage. Zeer groot gevaar op losraken of barsten		X	X
		(c) Kruiskoppelingen of de overbrengingskettingen of -riemen vertonen te veel slijtage Zeer groot gevaar op losraken of barsten		X	X
		(d) Flexibele koppelingskoppen zijn stuk. Zeer groot gevaar op losraken of barsten		X	X
		(e) As is beschadigd of gebogen.		X	
		(f) Lagerbehuizing is gebroken of zit los. Zeer groot gevaar op losraken of barsten		X	X
		(g) De stofkap is ernstig versleten. De stofkap ontbreekt of vertoont scheuren	X	X	
		(h) Illegale modificatie van de aandrijving.		X	
6.1.8. Bevestiging van de motor	Visuele controle hoeft niet boven een smeerkuil of aan een hijstoestel te worden uitgevoerd.	Defecte, duidelijk en ernstig beschadigde bevestigingen. Loszittende of gebroken bevestigingen.		X	X
6.1.9. Motorprestaties (X) <sup>(2)</sup>	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	(a) Regelmodule gewijzigd wat de veiligheid en/of het milieu aantast		X	
		(b) Motor gewijzigd wat de veiligheid en/of het milieu aantast			X

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
6.2. Cabine en koetswerk					
6.2.1. Toestand	Visuele controle	(a) Paneel of onderdeel zit los of is beschadigd en kan verwondingen veroorzaken. Zou eraf kunnen vallen		X	X
		(b) Koetswerkondersteuning zit los. Verminderde stabiliteit		X	X
		(c) Uitlaatemissies komen binnen. Gevaar voor de gezondheid van personen aan boord		X	X
		(d) Onveilige modificatie <sup>(3)</sup> Onvoldoende afstand tot roterende of bewegende onderdelen en de weg		X	X
6.2.2. Bevestiging	Visuele controle boven een smeerkuil of bevestigd aan een hijstoestel.	(a) Koetswerk of cabine zit los. Verminderde stabiliteit		X	X
		(b) Koetswerk/cabine zit niet recht op het chassis.		X	
		(c) Bevestiging van koetswerk/cabine op het chassis of de dwarsdelen zit los of ontbreekt en indien symmetrisch. De bevestiging van het koetswerk/de cabine op het chassis of de dwarsdelen zit los of ontbreekt wat de veiligheid zeer ernstig aantast.		X	X
		(d) Bevestigingspunten aan integrale koetswerkonderdelen vertonen te veel roest. Verminderde stabiliteit		X	X
6.2.3. Portieren en portiervangers	Visuele controle.	(a) Een portier opent en sluit niet correct.		X	
		(b) Een portier kan plots opengaan of blijft niet gesloten (schuifdeuren) Een portier kan plots opengaan of blijft niet gesloten (openslaande deuren)		X	X
		(c) Portier, scharnieren, portiervangers, stijlen is/zijn stuk. Portier, scharnieren, portiervangers of stijlen ontbreekt/ontbreken of zit/zitten los	X	X	

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
6.2.4. Bodem	Visuele controle boven een smeerkuil of bevestigd aan een hijstoestel.	Bodem zit los of is stuk. Onvoldoende stabiliteit		X	X
6.2.5. Bestuurderszitplaats	Visuele controle.	(a) Zitplaats met defecte structuur. Losse zitplaats.		X	X
		(b) Afstelmechanisme functioneert niet correct. Zitplaats beweegt of rugleuning niet fixeerbaar		X	X
6.2.6. Overige zitplaatsen	Visual inspection.	(a) Zitplaatsen zijn defect of zitten los (secundaire onderdelen). Zitplaatsen zijn defect of zitten los (hoofdonderdelen).	X	X	
		(b) Zitplaatsen zijn niet bevestigd in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup> Toegestaan aantal zitplaatsen overschreden; plaatsing niet in overeenstemming met goedkeuring	X	X	
6.2.7. Bedieningsapparatuur voor de bestuurder	Visual inspection and by operation.	Any control necessary for the safe operation of the vehicle not functioning correctly. Safe operation affected		X	X
6.2.8. Cab steps	Visuele controle.	(a) Trede of bevestiging zit los. Onvoldoende stabiliteit	X	X	
		(b) Toestand van trede of opstapring zou gebruikers kunnen verwonden.		X	
6.2.9. Andere binnen- en buitenvoorzieningen en uitrusting	Visuele controle.	(a) Bevestiging of andere voorzieningen of inrichtingen zijn defect.		X	
		(b) Andere voorzieningen of inrichtingen zijn niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup> Gemonteerde onderdelen zouden letsel kunnen veroorzaken; veilige werking negatief beïnvloed	X	X	
		(c) Hydraulische inrichting lekt. Buitensporig verlies van gevaarlijk materiaal	X	X	

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
6.2.10. Spatborden, opspat-afschermingsuitrusting	Visuele controle.	(a) Ontbreekt, zit los of vertoont te veel corrosie. Zou letsel kunnen veroorzaken; Zou eraf kunnen vallen	X	X	
		(b) Onvoldoende afstand tot wiel (opspatafscherming). Onvoldoende afstand tot wiel (spatborden).	X	X	
		(c) Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup> Onvoldoende afdekking van band	X	X	
6.2.11. Standaard	Visuele controle.	a) Ontbreekt, zit los of is ernstig verroest.		X	
		b) Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup>		X	
		c) Kan uitklappen terwijl voertuig rijdt			X
6.2.12. Handgrepen en voetsteunen	Visuele controle.	a) Ontbreken, zitten los of zijn ernstig verroest.		X	
		b) Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup>		X	

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
<b>7. DIVERSE UITRUSTINGEN</b>					
7.1. Veiligheidsgordels/sluitingen en beveiligingssystemen voor inzittenden					
7.1.1. Veiligheid van de bevestiging van veiligheidsgordels/sluitingen	Visuele controle.	(a) Verankeringspunt is stuk. Verminderde stabiliteit		X	X
		(b) Verankering zit los.		X	
7.1.2. Toestand van veiligheidsgordels/sluitingen	Visuele controle en controle door bediening.	(a) Verplichte veiligheidsgordel ontbreekt of is niet bevestigd.		X	
		(b) Veiligheidsgordel is beschadigd. Scheur of teken van overspanning	X	X	
		(c) Veiligheidsgordel is niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup>		X	
		(d) Sluiting van de veiligheidsgordel is beschadigd of werkt niet correct.		X	
		(e) Oprolmechanisme van de veiligheidsgordel is beschadigd of werkt niet correct.		X	
7.1.3. Krachtbegrenzer veiligheidsgordel	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	Krachtbegrenzer ontbreekt of is niet aan het voertuig aangepast. Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface		X	X
7.1.4. Gordelspanners	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	Spanner ontbreekt of is niet aan het voertuig aangepast. Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface		X	X
7.1.5. Airbag	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	(a) Airbags zijn duidelijk niet aanwezig of passen niet bij het voertuig Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface		X	X
		(b) Airbag werkt duidelijk niet.		X	

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
7.1.6. SRS-systemen (Supplemental Restraint System)	Visuele controle van waarschuwingslampje en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	Het waarschuwingslampje van het SRS wijst op een defect in het systeem. Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface		X X	
7.2. Brandblusser (X) <sup>(2)</sup>	Visuele controle.	(a) Ontbreekt.		X	
		(b) Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup> Indien vereist (bv. taxi's, bussen, touringcars enz.)	X		X
7.3. Sloten en beveiligingen tegen diefstal	Visuele controle en controle door bediening.	(a) Apparatuur om te verhinderen dat het voertuig wordt bestuurd, werkt niet.	X		
		(b) Defect Sluit of blokkeert onaangekondigd		X	X
7.4. Gevarendriehoek (indien vereist) (X) <sup>(2)</sup>	Visuele controle.	(a) Ontbreekt of is onvolledig.	X		
		(b) Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup>	X		
7.5. Verbandtrommel (indien vereist) (X) <sup>(2)</sup>	Visuele controle.	Ontbreekt, is onvolledig of is niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup>	X		
7.6. Wielblokken (wiggen) (indien vereist) (X) <sup>(2)</sup>	Visuele controle.	Ontbreken of zijn niet in goede toestand, onvoldoende stabiliteit of te klein		X	
7.7. Geluidssignaalinrichting	Visuele controle en controle door bediening.	(a) Werkt niet goed. Werkt helemaal niet	X		X
		(b) Bediening zit los.	X		
		(c) Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup> Kans dat geluid wordt verward met officiële sirenes	X		X

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
7.8. Snelheidsmeter	Visuele controle of door bediening tijdens een test op de weg of door middel van elektronica.	(a) Niet afgesteld in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup> Ontbreekt, indien vereist	X		
		(b) verminderde werking. Werkt helemaal niet	X		X
		(c) Kan niet voldoende worden verlicht. Wordt in het geheel niet verlicht	X		X
7.9. Tachograaf (indien aanwezig/vereist)	Visuele controle.	(a) Niet afgesteld in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup>		X	
		(b) Werkt niet.		X	
		(c) Zegels zijn stuk of ontbreken.		X	
		(d) IJkplaat ontbreekt, is onleesbaar of verouderd.		X	
		(e) Duidelijke vervalsing of manipulatie.		X	
		(f) Maat van banden niet compatibel met parameters van ijkparameters.		X	
7.10. Snelheidsbegrenzer (indien aanwezig/ vereist)	Visuele controle en, indien uitrusting beschikbaar is, controle door bediening.	(a) Niet afgesteld in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup>		X	
		(b) Werkt duidelijk niet.		X	
		(c) Snelheid foutief ingesteld (indien gecontroleerd).		X	
		(d) Zegels zijn stuk of ontbreken.		X	
		(e) Plaatje ontbreekt of is onleesbaar.		X	
		(f) Maat van banden niet compatibel met ijkparameters		X	
7.11. Kilometer teller indien beschikbaar (X) <sup>(2)</sup>	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	(a) Is duidelijk mee geknoeid (fraude) om minder gereden afstand te registreren of de afstand verkeerd weer te geven		X	
		(b) Werkt duidelijk niet.		X	

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
7.12. Elektronische stabiliteitscontrole (ESC) indien aanwezig/ vereist	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	(a) Wielsnelheidssensoren ontbreken of zijn beschadigd.  Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface		X	
		(b) Bedrading is beschadigd.		X	
	(c) Andere onderdelen ontbreken of zijn beschadigd.		X		
	(d) Schakelaar is beschadigd of werkt niet correct.		X		
	(e) Het waarschuwingslampje van de elektronische stabiliteitscontrole wijst op een defect in het systeem.		X		



Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
<b>8. OVERLASTFACTOREN</b>					
8.1. Geluidshinder					
8.1.1. Geluids- onderdrukkingssysteem	Subjectieve beoordeling, tenzij de controleur van mening is dat het geluidsniveau dubieus is. In dat geval mag een geluidstest met een geluidsmeter worden uitgevoerd.	(a) Geluidsniveaus overschrijden de niveaus in de vereisten <sup>(1)</sup>		X	
		(b) Onderdeel van het geluidsonderdrukkingssysteem zit los, is beschadigd, niet juist aangebracht, afwezig of duidelijk aangepast met een nadelige invloed op de geluidsniveaus.  Zeer groot gevaar dat hij eraf valt		X	X
8.2. Uitlaatemissies					
8.2.1. Emissies benzinemotor					
8.2.1.1. Uitlaatemissie- regelsysteem	Visuele controle	(a) Het door de fabrikant gemonteerde uitlaatemissieregelsysteem is afwezig, aangepast of duidelijk defect.		X	
		(b) Lekken die emissiemetingen kunnen beïnvloeden.		X	
8.2.1.2. Gasemissies	Meting met een uitlaatgas-analysator in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup> of aflezing van OBD  Metingen niet toepasbaar voor tweetaktmotoren	(a) Ofwel overschrijden de gasemissies de door de fabrikant vastgelegde niveaus,		X	
		(b) ofwel, indien deze gegevens niet beschikbaar zijn, overschrijden de CO-emissies, i) voor voertuigen zonder geavanceerd uitlaatemissieregelsysteem, – 4,5%, of – 3,5% afhankelijk van de datum van eerste inschrijving of gebruik zoals in de vereisten wordt bepaald <sup>(1)</sup> ii) voor voertuigen met een geavanceerd uitlaatemissieregelsysteem,  – bij stationaire motor: 0.5% – bij verhoogd toerental: 0.3%		X	

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
		<p>of</p> <p>– bij stationaire motor: 0.3%<sup>7</sup> bij verhoogd toerental: 0.2%</p> <p>afhankelijk van de datum van eerste inschrijving of gebruik zoals in de vereisten wordt bepaald<sup>(1)</sup></p>			
		(c) Lambdacoëfficiënt buiten de waarde $1 \pm 0,03$ of niet overeenkomstig de specificaties van fabrikant.		X	
		(d) Uitgelezen OBD wijst op ernstig defect		X	
8.2.2 Emissies dieselmotor					
8.2.2.1. Uitlaatemissie-regelsysteem	Visuele controle	(a) Een door de fabrikant gemonteerd uitlaatemissieregelsysteem is afwezig of duidelijk defect.		X	
		(b) Lekken die emissiemetingen kunnen beïnvloeden.		X	

<sup>7</sup> Goedgekeurd overeenkomstig de grenswaarden in rij A of B van hoofdstuk 5.3.1.4. van bijlage I bij Richtlijn 70/220/EEG, of voor het eerst ingeschreven of in gebruik genomen na 1 juli 2002.

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
8.2.2.2. Opaciteit  Voertuigen die vóór 1 januari 1980 zijn geregistreerd of in gebruik genomen, hoeven niet aan deze vereiste voldoen.	a) De opaciteit van de uitlaatgassen wordt gemeten tijdens een vrije acceleratie (bij niet-belaste motor wordt het toerental opgevoerd van het stationair toerental tot het toerental waarbij de regelaar van de brandstoftoevoer in werking treedt) met de versnellingspook in de vrije stand en niet-ontkoppelde motor of uitlezing OBD. b) Voorbereiding van het voertuig 1. Voertuigen kunnen worden gecontroleerd zonder voorbereiding, maar om veiligheidsredenen moet eerst worden nagegaan of de motor warm is en in een bevredigende mechanische staat verkeert. 2. Voorbereidingsvoorschriften: i) de motor moet op temperatuur zijn, hetgeen bijvoorbeeld kan worden geconstateerd wanneer de temperatuur van de motorolie, gemeten door middel van een in de opening voor de oliepeilstok ingebrachte voeler, ten minste 80 °C bedraagt of de normale bedrijfstemperatuur wanneer deze lager is, dan wel	(a) Bij voertuigen die voor de eerste keer na de datum in de vereisten <sup>(1)</sup> zijn geregistreerd of in gebruik genomen, overschrijdt de opaciteit het niveau dat op de plaat van de fabrikant op het voertuig staat genoteerd;		X	
		(b) Wanneer deze gegevens niet beschikbaar zijn of de vereisten <sup>(1)</sup> het gebruik van referentiewaarden niet toelaten, voor motoren met natuurlijke aanzuiging: 2.5 m <sup>-1</sup> , voor motoren met drukvulling: 3.0 m <sup>-1</sup> , of, bij voertuigen die in de vereisten <sup>(1)</sup> staan of voor de eerste keer na de datum in de vereisten zijn geregistreerd of in gebruik genomen <sup>(1)</sup> , 1.5m <sup>-1</sup> <sup>8</sup>		X	

<sup>8</sup> Goedgekeurd volgens de grenswaarden in rij B van hoofdstuk 5.3.1.4. van bijlage I bij Richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 98/69/EG of later; rij B1, B2 of C van hoofdstuk 6.2.1 van bijlage I bij Richtlijn 88/77/EEG, of voor het eerst ingeschreven of in gebruik genomen na 1 juli 2008.

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
	<p>wanneer de temperatuur van het motorblok, bepaald aan de hand van de hoeveelheid infraroodstraling, ten minste een vergelijkbare waarde bedraagt. Indien door de constructie van het voertuig deze meting in de praktijk moeilijk uitvoerbaar is, kan op een andere wijze worden nagegaan of de motor zijn normale bedrijfstemperatuur heeft bereikt, bijvoorbeeld door te wachten tot de ventilator aanslaat;</p> <p>ii) het uitlaatsysteem moet worden doorgeblazen door middel van ten minste drie vrije acceleratiecycli of een daarmee vergelijkbare methode.</p>				
	<p>c) Controleprocedure</p> <p>1. De motor en de eventueel gemonteerde druklader moeten stationair draaien voor het begin van elke vrije acceleratiecyclus. Bij zware dieselmotoren moet ten minste 10 seconden worden gewacht na het loslaten van het gaspedaal.</p> <p>2. Bij de aanvang van elke vrije acceleratiecyclus moet het gaspedaal snel en ononderbroken (d.w.z. in minder dan 1 seconde) maar wel rustig volledig worden ingedrukt, teneinde een maximum</p>				

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
	<p>brandstoftoevoer door de injectiepomp te verkrijgen.</p> <p>3. Tijdens elke vrije acceleratiecyclus moet de motor het toerental bereiken waarbij de regelaar van de brandstoftoevoer in werking treedt of, voor voertuigen met een automatische transmissie, het door de fabrikant voorgeschreven toerental dan wel, indien dit niet bekend is, een toerental dat twee derde bedraagt van het toerental waarbij de regelaar van de brandstoftoevoer in werking treedt, alvorens het gaspedaal wordt losgelaten. Dit kan worden gecontroleerd door bijvoorbeeld het toerental te meten of door voldoende tijd te laten verlopen tussen het indrukken en het loslaten van het gaspedaal, namelijk, bij voertuigen van de categorie M2, M3, N2 of N3, ten minste 2 seconden.</p>				
	<p>4. Voertuigen dienen alleen te worden afgekeurd, indien het rekenkundig gemiddelde van ten minste de laatste drie vrije acceleratiecycli meer bedraagt dan de grenswaarde. Dit kan worden berekend, wanneer sterk van het gemeten</p>				

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
	<p>gemiddelde afwijkende metingen of het resultaat van een andere statistische berekening die rekening houdt met de verstrooiing van de metingen buiten beschouwing worden gelaten. De lidstaten kunnen het aantal testcycli aan een maximum verbinden.</p> <p>5. Om onnodige controles te vermijden kunnen de lidstaten voertuigen afkeuren waarbij aanzienlijk hogere waarden dan de grenswaarden zijn gemeten na minder dan drie vrije acceleratiecycli of na het doorblazen. Om onnodige controles te vermijden kunnen de lidstaten ook voertuigen goedkeuren waarbij na minder dan drie vrije acceleratiecycli of na het doorblazen aanzienlijke lagere waarden dan de grenswaarden zijn gemeten.</p>				

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
8.3 Onderdrukking elektromagnetische storingen					
Radiostoring (X) <sup>(2)</sup>		Niet in overeenstemming met alle vereisten <sup>(1)</sup>	X		
8.4 Andere punten die betrekking hebben op het milieu					
8.4.1. Vloeistoflekken		Te veel vloeistoflekken, behalve water, die het milieu zouden kunnen schaden of een gevaar zouden kunnen vormen voor de veiligheid van andere weggebruikers.  Gestage vorming van druppels die een zeer ernstig gevaar oplevert		X	X
<b>9. AANVULLENDE CONTROLES VOOR PASSAGIERSVOERTUIGEN M2, M3</b>					
9.1. Portieren					
9.1.1. In- en uitgang	Visuele controle en controle door bediening.	(a) Bediening is defect.		X	
		(b) Toestand is slecht. Zou letsel kunnen veroorzaken	X		X
		(c) Noodbediening is defect.		X	
		(d) Afstandsbediening van portieren of waarschuwingstoestellen zijn defect.		X	
		(e) Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup> Te smalle deur	X		X
9.1.2. Nooduitgangen	Visuele controle en controle door bediening (indien van toepassing).	(a) Bediening is defect.		X	
		(b) Borden met opschrift "nooduitgang" zijn onleesbaar Borden met opschrift "nooduitgang" ontbreken	X		
		(c) Hamer om ruiten in te slaan ontbreekt.	X		
		(d) Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup> Te smalle of geblokkeerde toegang	X		X

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
9.2. Ontwasemings- en ontdooisysteem (X) <sup>(2)</sup>	Visuele controle en controle door bediening.	(a) Functioneert niet correct. Nadelige invloed op het veilige gebruik van voertuig	X		
		(b) Emissie van giftige gassen of uitlaatgassen in het bestuurders- of passagiersgedeelte. Gevaar voor de gezondheid van personen aan boord		X	X
		(c) Ontdooisysteem (indien verplicht) is defect.		X	
9.3. Ventilatie- en verwarmingssysteem (X) <sup>(2)</sup>	Visual inspection and by operation	(a) Defective operation Risk to health of persons on board	X		
		(b) Emissie van giftige gassen of uitlaatgassen in het bestuurders- of passagiersgedeelte. Gevaar voor de gezondheid van personen aan boord		X	X
9.4. Zitplaatsen					
9.4.1. Passagierszitplaatsen (zitplaatsen voor begeleiders personen inbegrepen)	Visuele controle	Klapstoelen (indien toegestaan) werken niet automatisch. Blokken een nooduitgang	X		X
9.4.2. Bestuurderszitplaats (aanvullende vereisten)	Visuele controle	a) Speciale voorzieningen zoals zonnenschermen of zonnekleppen zijn defect Belemmerd gezichtsveld	X		X
		b) Bescherming voor bestuurder zit los of is niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup> Zou letsel kunnen veroorzaken	X		X
9.5. Binnenverlichting en bestemmingsapparatuur (X) <sup>(2)</sup>	Visuele controle en controle door bediening	Apparatuur is defect of niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup> Werkt helemaal niet	X		X



Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
9.6. Gangpaden, staanplaatsen	Visuele controle	(a) Bodem zit los. Verminderde stabiliteit		X	X
		(b) Leuningen of handvaten zijn defect. Zitten los of zijn niet bruikbaar	X	X	
		(c) Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup> Te smal of te weinig ruimte	X	X	
9.7. Trappen en treden	Visuele controle en controle door bediening (indien van toepassing).	(a) Toestand is slecht. in beschadigde toestand verminderde stabiliteit	X	X	X
		(b) Inklapbare treden functioneren niet correct.		X	
		(c) Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup> Te smal of te hoog	X	X	
9.8. Communicatiesysteem met passagiers (X) <sup>(2)</sup>	Visuele controle en controle door bediening.	Systeem is defect. Werkt helemaal niet	X	X	
9.9. Bordjes met tekst (X) <sup>(2)</sup>	Visuele controle.	(a) Bordje ontbreekt, is foutief of onleesbaar.	X		
		(b) Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup> Verkeerde informatie	X	X	
9.10. Vereisten voor het vervoer van kinderen. (X) <sup>(2)</sup>					
9.10.1 Portieren	Visuele controle	Beveiliging van portieren niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup> voor dit vervoer		X	
9.10.2. Signaleerinrichtingen en speciale uitrusting	Visuele controle	Signaleerinrichtingen en speciale uitrusting is niet aanwezig of is niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup>	X		

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
9.11. Vereisten voor het vervoer van mindervaliden (X) <sup>(2)</sup>					
9.11.1. Portieren, laadplatforms en liften	Visuele controle en bediening	(a) Bediening is defect. Bediening minder veilig	X		
		(b) Toestand is slecht. Verminderde stabiliteit Zou letsel kunnen veroorzaken	X		X
		(c) Werkt niet goed. Bediening minder veilig	X		X
		(d) Waarschuwingstoestel(len) is (zijn) defect. Werkt/werken helemaal niet	X		X
		(e) Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup>		X	
9.11.2. Bevestigingssysteem voor rolstoelen.	Visuele controle en, indien van toepassing, controle door bediening	(a) Bediening is defect. Bediening minder veilig	X		X
		(b) Toestand is slecht. Verminderde stabiliteit Zou letsel kunnen veroorzaken	X		X
		(c) Werkt niet goed. Bediening minder veilig	X		X
		(d) Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup>		X	
9.11.3. Signaleer-inrichtingen en speciale uitrusting	Visuele controle	Signaleerinrichtingen en speciale uitrusting is niet aanwezig of is niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup>		X	

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
9.12. Andere speciale uitrusting (X) <sup>(2)</sup>					
9.12.1. Installaties voor maaltijdbereiding	Visuele controle	(a) Installatie is niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup>		X	
		(b) Installatie is dermate beschadigd dat het gebruik ervan gevaarlijk is.		X	
9.12.2. Sanitaire installatie	Visuele controle	Installatie is niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup> Zou letsel kunnen veroorzaken	X	X	
9.12.3. Andere toestellen (bv. audiovisuele systemen)	Visuele controle	Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup> Veilige bediening van het voertuig wordt belemmerd	X	X	

VOETNOTEN:

- (1) "vereisten" zijn bepaald in de typegoedkeuring op de datum van goedkeuring, de eerste inschrijving of de eerste ingebruikneming, alsook aanpassingsverplichtingen of nationale wetgevingen in het land van inschrijving. Deze redenen voor afkeuring gelden alleen wanneer is gecontroleerd of de vereisten worden nageleefd.
- (2) (X) wijst op punten die betrekking hebben op de toestand van het voertuig en zijn geschiktheid voor gebruik op de weg, maar die niet belangrijk zijn bij een technische controle.
- (3) Onveilige modificatie is een modificatie die de wegveiligheid van het voertuig vermindert of die een bovenmatige negatieve invloed op het milieu heeft.

**BIJLAGE III**

**[Is samengevoegd met Bijlage II]**

## **BIJLAGE IV**

### **MINIMUMINHOUD VAN EEN TECHNISCH CERTIFICAAT**

Het technisch certificaat dat na een technische controle word afgegeven, bevat ten minste de volgende elementen, voorafgegaan door de overeenkomstige geharmoniseerde Unie-codes:

- (1) voertuigidentificatienummer (VIN of chassisnummer);
- (2) kentekenplaatnummer van het voertuig en kenletters van het land van inschrijving;
- (3) plaats en datum van controle;
- (4) stand van de kilometerteller op het tijdstip van de controle, indien beschikbaar;
- (5) voertuigcategorie, indien beschikbaar;
- (6) vastgestelde gebreken en de categorie daarvan;
- (7) resultaat van de technische contrôle;
- (8) datum van de volgende technische controle of datum waarop huidig certificaat verstrijkt, indien deze informatie niet via andere kanalen wordt gegeven;
- (9) naam van de controleorganisatie en handtekening of identificatie van de controleur die de controle heeft uitgevoerd;
- (10) andere informatie.

## BIJLAGE V

### **MINIMUMVOORSCHRIFTEN BETREFFENDE FACILITEITEN VOOR TECHNISCHE CONTROLES EN CONTROLEAPPARATUUR**

#### **I – Faciliteiten en apparatuur**

Technische controles, uitgevoerd overeenkomstig de aanbevolen methodes in Bijlage II gebeuren met gebruikmaking van goede faciliteiten en apparatuur. Zo nodig kunnen mobiele controle-installaties worden gebruikt. Welke apparatuur nodig is hangt af van de te controleren voertuig-categorieën, zoals beschreven in Tabel I. Faciliteiten en apparatuur voldoen aan de volgende minimumvoorschriften:

- 1) een controlefaciliteit met een ruimte die toereikend is voor de evaluatie van voertuigen en die voldoet aan de noodzakelijke gezondheids- en veiligheidsvoorschriften;
  - 2) een keuringsstraat van voldoende omvang voor elke controle, een kuil of lift voor voertuigen tot 3,5 ton om een voertuig op een as te tillen, passende verlichting en, indien nodig, een ventilatie-inrichting;
  - 3) Voor het controleren van alle voertuigen een rolrembeproefer waarmee de remkrachten en de luchtdruk in pneumatische remsystemen kunnen worden gemeten, weergegeven en vastgelegd overeenkomstig bijlage A van ISO-norm 21069-1 inzake de technische voorschriften voor rolrembeproevers, of gelijkwaardige normen;
  - 4) Voor controle van voertuigen tot 3,5 ton, een rolrembeproefer overeenkomstig punt 3, met uitzondering van het vermogen om de remkrachten, de pedaalkracht en de luchtdruk in pneumatische remsystemen vast te leggen en weer te geven;
- of
- een platenremtestbank die gelijkwaardig is aan de rolrembeproefer overeenkomstig punt 3, met uitzondering van het vermogen om de remkrachten en de pedaalkracht vast te leggen en de luchtdruk in pneumatische remsystemen weer te geven;
- 6) een instrument om de deceleratie vast te leggen, terwijl niet-continue meetinstrumenten de metingen ten minste 10 keer per seconde moeten vastleggen/opslaan;
  - 7) Faciliteiten voor de controle van pneumatische remsystemen, zoals manometers, connectoren en slangen;
  - 8) Meetapparatuur voor wiel/asdruk om de asbelasting te bepalen (facultatieve faciliteiten voor het meten van de belasting van twee wielen, zoals wiel- en asgewicht);
  - 9) een inrichting om de wielasophanging (testbank voor wielspel) te controleren zonder de as op te tillen, die voldoet aan de volgende vereisten:

- (a) de inrichting moet zijn uitgerust met ten minste twee elektrisch bediende platen die in tegenovergestelde richting kunnen bewegen, zowel in de lengte- als in de dwarsrichting;
  - (b) de beweging van de platen moet door de bediener vanuit de controlepositie kunnen worden beheerst;
  - (c) voor voertuigen van meer dan 3,5 ton moeten de platen voldoen aan de volgende technische voorschriften:
    - beweging in de lengte- en in de dwarsrichting van ten minste 95 mm;
    - Bewegingssnelheid in lengte- en dwarsrichting 5 cm/s tot 15 cm/s;
- 11) Een geluidsniveaumeter van klasse II, als het geluidsniveau wordt gemeten;
- 12) Een 4-gasanalyseapparatuur overeenkomstig Richtlijn 2004/22/EG betreffende meet-instrumenten<sup>9</sup>;
- 13) Een inrichting waarmee de absorptiecoëfficiënt met een voldoende mate van nauwkeurigheid kan worden gemeten;
- 14) Een richtsysteem voor koplampen dat het mogelijk maakt om de koplamprichting te controleren overeenkomstig de bepalingen inzake de installatie van de koplampen van motorvoertuigen (Richtlijn 76/756/EEG), waarbij de grens tussen donker en licht bij daglicht (zonder rechtstreeks zonlicht) gemakkelijk herkenbaar moet zijn;
- 15) Een inrichting voor het meten van de diepte van het bandprofiel;
- 17) Een apparaat om de elektronische voertuiginterface aan te sluiten, zoals een OBD-scanner;
- 18) Een apparaat om LPG/CNG/LNG-lekkages op te sporen, als er zulke voertuigen worden gecontroleerd.

Als deze apparaten kunnen worden gecombineerd in één apparaat, als dat maar niet de nauwkeurigheid van elk van de apparaten aantast.

## **II - IJking van meetapparatuur**

Tenzij anders wordt vermeld in de desbetreffende Europese wetgeving, mag de periode tussen twee achtereenvolgende ijkingen niet langer zijn dan

- (i) 24 maanden voor de meting van het gewicht, de druk en het geluidsniveau;
- (ii) 24 maanden voor het meten van krachten;
- (iii) 12 maanden voor het meten van gasvormige emissies.

---

<sup>9</sup> PB L 135 van 30.4.2004, blz. 1



**TABEL I**

Minimaal vereiste apparatuur voor het verrichten van technische controles																					
Voertuigen		Categorie		Vereiste apparatuur voor elk in paragraaf I vermeld punt																	
	Maximummassa			1	2	3	4	[...]	6	7	8	9	[...]	11	12	13	14	15	[...]	17	18
1. Motoren <sup>10</sup>																					
		L1e	P	x										x	x		x	x		x	
		L3e,L4e	P	x										x	x		x	x		x	
		L3e,L4e	D	x										x		x	x	x		x	
		L2e	P	x	x									x	x		x	x		x	
		L2e	D	x	x									x		x	x	x		x	
		L5e	P	x	x									x	x		x	x		x	
		L5e	D	x	x									x		x	x	x		x	
		L6e	P	x	x									x	x		x	x		x	
		L6e	D	x	x									x		x	x	x		x	
		L7e	P	x	x									x	x		x	x		x	
		L7e	D	x	x									x		x	x	x		x	
2. Voertuigen voor personenvervoer																					
	Tot 3.500 kg	M1,M2	P	x	x		x							x	x		x	x		x	x
	Tot 3.500 kg	M1,M2	D	x	x		x							x		x	x	x		x	
	> 3500 kg	M2,M3	P	x	x	x			x	x	x	x		x	x		x	x		x	x
	> 3500 kg	M2,M3	D	x	x	x			x	x	x	x		x		x	x	x		x	
Voertuigen voor goederenvervoer																					
	Tot 3.500 kg	N1	P	x	x		x							x	x		x	x		x	x
	Tot 3.500 kg	N1	D	x	x		x							x		x	x	x		x	
	> 3500 kg	N2,N3	P	x	x	x			x	x	x	x		x	x		x	x		x	x
	> 3500 kg	N2,N3	D	x	x	x			x	x	x	x		x		x	x	x		x	

<sup>10</sup> De voertuigcategorieën die buiten de richtlijn vallen worden vermeld als richtsnoer.

Voertuigen		Categorie		Vereiste apparatuur voor elk in paragraaf I vermeld punt																	
Speciale, van een categorie N-voertuig afgeleide voertuigen, T5																					
	Tot 3.500 kg	N1	P	x	x		x							x	x		x	x		x	x
	Tot 3.500 kg	N1	D	x	x		x							x		x	x	x		x	
	> 3500 kg	N2,N3, T5	P	x	x	x			x	x	x	x		x	x		x	x		x	x
	> 3500 kg	N2,N3, T5	D	x	x	x			x	x	x	x		x		x	x	x		x	
3. Aanhangwagen <sup>11</sup>	Tot 750 kg	O1		x														x			
	> 750 to 3500 kg	O2		x	x		x											x			
	> 3500 kg	O3,O4		x	x	x			*	x	x	x						x			

1) P...Benzine; D...Diesel

<sup>11</sup> De voertuigcategorieën die buiten de richtlijn vallen worden vermeld als richtsnoer.

## BIJLAGE VI

### MINIMUMVOORSCHRIFTEN BETREFFENDE DE VAKBEKWAAMHEID, OPLEIDING EN CERTIFICERING VAN CONTROLEURS

#### 1. Vakbekwaamheid

Voordat een sollicitant wordt benoemd tot controleur met de bevoegdheid om periodieke technische controles te verrichten, verifiëren de lidstaten of de bevoegde instanties dat deze persoon:

- (a) over gecertificeerde kennis en begrip beschikt inzake wegvoertuigen op de volgende gebieden:
  - mechanica,
  - dynamica,
  - voertuigdynamiek,
  - verbrandingsmotoren,
  - materiaal en materiaalverwerking,
  - elektronica,
  - elektra,
  - elektronische voertuigonderdelen,
  - IT-toepassingen;
- b) ten minste drie jaar gedocumenteerde ervaring heeft, of iets gelijkwaardigs, zoals een gedocumenteerd mentoraat of gedocumenteerde studies, en passende opleiding op bovengenoemd gebied inzake wegvoertuigen,

#### 2. Basisopleiding en nascholing

De lidstaten of de bevoegde instanties zorgen ervoor dat controleurs de passende basisopleiding en nascholing krijgen of op passende wijze geëxamineerd worden, wat zowel theoretische als praktische elementen omvat, om technische controles te mogen verrichten.

De minimuminhoud van de basisopleiding en de nascholing of de passende examinering omvat de volgende onderwerpen:

- (a) Basisopleiding of passende examinering

De door de lidstaat of een bevoegd opleidingscentrum verstrekte basisopleiding omvat ten minste de volgende onderwerpen:

- (i) voertuigtechnologie:
  - remsystemen,

- stuurinrichtingen,
  - zichtvelden,
  - lichtinstallatie, lichtapparatuur en elektronische onderdelen,
  - assen, wielen en banden,
  - chassis en carrosserie,
  - overlastfactoren en emissies,
  - aanvullende vereisten voor speciale voertuigen;
- ii) controlemethoden;
- (iii) beoordeling van gebreken;
- (iv) wettelijke vereisten voor goedkeuring die op het voertuig van toepassing zijn;
- (v) wettelijke vereisten betreffende technische controle van voertuigen;
- (vi) administratieve bepalingen betreffende de goedkeuring, inschrijving en technische controle van voertuigen;
- (vii) IT-toepassingen voor het verrichten van technische controles en voor administratieve doeleinden.

(b) Nascholing of passende examinering

De lidstaten zorgen ervoor dat controleurs geregeld nascholing krijgen of een passend examen afleggen, die wordt verzorgd door de lidstaat of door een bevoegd opleidingscentrum van de lidstaat. De lidstaten zorgen ervoor dat de inhoud van de nascholing of van het passend examen zodanig is dat controleurs de noodzakelijke kennis en vaardigheden met betrekking tot de in punt a), onder i) tot en met vii), genoemde onderwerpen kunnen onderhouden en opfrissen.

### 3. Getuigschrift van vakbekwaamheid

Het getuigschrift of een gelijkwaardige documentatie van een controleur die bevoegd is om technische controles te verrichten, omvat ten minste de volgende informatie:

- identificatie van de controleur (voor- en achternaam);
- voertuigcategorieën waarvoor de controleur bevoegd is om technische controles te verrichten;
- naam van de afgevende instantie;
- datum van afgifte.

## BIJLAGE VII

### TOEZICHTHOUDENDE ORGANEN

De door de lidstaten overeenkomstig artikel 13 vastgestelde voorschriften en procedures betreffende toezichthoudende organen omvatten de volgende minimumvereisten:

#### **1. Taken en activiteiten van de toezichthoudende organen**

Toezichthoudende organen vervullen ten minste de volgende taken:

- (a) Toezicht op controlecentra:
  - controleren of de minimumvoorschriften voor bedrijfsruimten en controleapparatuur zijn vervuld;
  - controleren of de verplichte eisen met betrekking tot de bevoegde entiteit zijn vervuld;
- b) Verifiëren van het opleiden en examineren van controleurs:
  - controleren van de basisopleiding van controleurs;
  - controleren van de periodieke nascholing van controleurs;
  - verzorgen van periodieke nascholing voor examinatoren van het toezichthoudende orgaan;
  - examens organiseren en daarop toezicht houden.
- (c) Uitvoeren van audits:
  - uitvoeren van pre-audits van het controlecentrum voorafgaand aan de verlening van een vergunning;
  - uitvoeren van periodiek herhaalde audits van het controlecentrum;
  - uitvoeren van bijzondere audits in geval van onregelmatigheden;
  - uitvoeren van audits van het opleidings-/examencentrum.
- (d) Monitoring, waarbij maatregelen worden toegepast zoals:
  - opnieuw controleren van een statistisch relevant percentage gecontroleerde voertuigen;
  - verrichten van onaangekondigde controles (gebruik van defect voertuig facultatief);
  - analyseren van de resultaten van technische controles (statistische methoden);
  - verrichten van controles in beroepsprocedures;
  - onderzoeken van klachten.
- (e) Valideren van meetresultaten van technische controles.

- (f) Voorstel voor intrekken of opschorten van de vergunning van controlecentra en/of de licentie van controleurs vanwege:
- het niet-voldoen aan een belangrijke vereiste voor de vergunning/licentie;
  - geconstateerde ernstige onregelmatigheden;
  - aanhoudend negatieve auditresultaten;
  - verlies van de goede naam.

## **2. Vereisten aan het toezichthoudend orgaan**

De eisen die van toepassing zijn op het personeel van een toezichthoudend orgaan bestrijken de volgende gebieden:

- technische vakbekwaamheid;
- onpartijdigheid;
- normen voor de benodigde diploma's en opleiding.

## **3. Inhoud van de voorschriften en procedures**

Elke lidstaat of diens bevoegde instantie stelt de voorschriften en procedures vast, welke ten minste de volgende gebieden bestrijken:

- (a) Vereisten betreffende de vergunningverlening aan en het toezicht op controlecentra:
- aanvraag om een controlecentrum te mogen worden;
  - verantwoordelijkheden van het controlecentrum;
  - pre-licentiebezoek of -bezoeken, om te controleren dat aan alle voorwaarden wordt voldaan;
  - vergunningverlening aan het controlecentrum;
  - periodieke hercontroles/audits van controlecentra;
  - periodieke controles van controlecentra om te controleren of nog steeds aan de voorwaarden wordt voldaan;
  - op bewijs gebaseerde, onaangekondigde bijzondere controles en audits van controlecentra;
  - analyse van controlegegevens om bewijs te vinden voor niet-naleving;
  - intrekking of opschorting van vergunningen van controlecentra.

- b) Controleurs van controlecentra:
- vereisten om controleur te worden;
  - initiële opleiding, nascholing en examinering;
  - intrekking of opschorting van de certificering van controleurs.
- (c) Apparatuur en bedrijfsruimten:
- voorschriften betreffende controleapparatuur;
  - voorschriften betreffende bedrijfsruimten;
  - voorschriften betreffende signaleringsborden;
  - voorschriften betreffende onderhoud en ijking van controleapparatuur;
  - voorschriften betreffende computersystemen.
- (d) Toezichhoudende organen:
- bevoegdheden van toezichhoudende organen;
  - voorschriften betreffende het personeel van toezichhoudende organen;
  - beroepsprocedures en klachten.
-

**VERKLARING VAN ITALIË**

"Zoals reeds aangekondigd door minister Ciaccia tijdens de Raad vervoer, bevestigt Italië zijn standpunt ten aanzien van het voorstel voor een verordening betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens op de volgende punten:

- de rechtsvorm van het wetgevingsinstrument; op dit punt bevestigt Italië zijn voorkeur voor een instrument dat rechtstreeks toepasselijk is in de lidstaten, zoals een verordening, hetgeen doeltreffender is voor een gevoelige zaak als veiligheid;
- het toepassingsgebied van de verordening; op dit punt bevestigt Italië zijn voorkeur voor het opnemen van de voertuigcategorieën L (motorfietsen) en O2 (aanhangwagens)."

---