



**RAAD VAN  
DE EUROPESE UNIE**

**Brussel, 13 juni 2013 (03.07)  
(OR. en)**

**10837/13**

---

---

**Interinstitutioneel dossier:  
2012/0186 (COD)**

---

---

**TRANS 322  
CODEC 1425**

### **RESULTAAT BESPREKINGEN**

---

van: het secretariaat-generaal

aan: de delegaties

---

nr. vorig doc.: 10277/13 TRANS 290 CODEC 1274

nr. Comv: 12809/12 TRANS 251 CODEC 1961

---

Betreft: Voorstel voor een VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Unie aan het verkeer deelnemen en tot intrekking van Richtlijn 2000/30/EG  
- *Algemene oriëntatie*

---

De Raad Vervoer, Telecommunicatie en Energie is in zijn zitting van 10 juni 2013 tot een algemene oriëntatie voor bovenstaand voorstel gekomen, die is opgenomen in de bijlage.

BE en LV hebben zich van stemming onthouden en de Commissie heeft laten weten haar algemeen voorbehoud bij de overeengekomen tekst te handhaven in afwachting van de stemming in het EP in eerste lezing. BE, IT en LV hebben verklaringen ingediend die in de notulen van de Raad zullen worden opgenomen.

De overwegingen van het voorstel worden later besproken in het licht van de overeenstemming over de inhoudelijke bepalingen.

Voorstel voor een

**RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Unie aan het verkeer deelnemen en tot intrekking van Richtlijn 2000/30/EG**

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 91,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité<sup>1</sup>,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's<sup>2</sup>,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

---

<sup>1</sup> PB C [...], blz. [...].

<sup>2</sup> PB C [...], blz. [...].

- (1) In haar witboek van 28 maart 2011, "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem"<sup>3</sup> heeft de Commissie de doelstelling vastgesteld om het aantal verkeersdoden tegen 2050 tot nagenoeg nul te herleiden. Om die doelstelling te verwezenlijken wordt van de voertuigtechnologie verwacht dat zij een grote bijdrage levert tot een betere veiligheid van het wegvervoer.
- (2) In haar mededeling "Naar een Europese verkeersveiligheidsruimte - Strategische beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020"<sup>4</sup>, heeft de Commissie een voorstel ingediend waarmee wordt beoogd het totale aantal verkeersdoden tussen 2010 en 2020 te halveren. Om dit doel te verwezenlijken heeft de Commissie zeven strategische doelstellingen vastgesteld, met inbegrip van acties om de veiligheid van voertuigen te vergroten, een strategie om het aantal letselgevallen te verminderen en de verbetering van de veiligheid van kwetsbare weggebruikers, met name motorrijders.
- (3) Technische controles maken deel uit van een breder regelgevingskader dat ervoor moet zorgen dat voertuigen tijdens het gebruik aan bepaalde veiligheids- en milieunormen blijven voldoen. Deze regelgeving moet periodieke technische controles voor alle voertuigen en technische controles langs de weg van voertuigen die worden gebruikt voor commerciële vervoersactiviteiten over de weg omvatten, alsmede bepalingen inzake een voertuiginschrijvingsprocedure om ervoor te zorgen dat voertuigen die een onmiddellijk gevaar voor de verkeersveiligheid vormen niet in het verkeer worden gebruikt.
- (4) In de Unie is een aantal technische normen en eisen met betrekking tot de veiligheid van voertuigen aangenomen. Er moet echter voor worden gezorgd, door middel van onaangekondigde technische controles langs de weg, dat voertuigen, nadat zij op de markt zijn gekomen, gedurende hun hele levensduur aan de veiligheidsnormen blijven voldoen.

---

<sup>3</sup> COM(2011) 144 definitief.

<sup>4</sup> COM(2010) 389 definitief.

- (5) Technische controles langs de weg, als ingesteld bij Richtlijn 2000/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 juni 2000 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Gemeenschap deelnemen aan het verkeer<sup>5</sup>, zijn een essentieel element om te waarborgen dat bedrijfsvoertuigen tijdens hun gehele levensduur in goede staat verkeren. Deze controles dragen niet alleen bij tot de verkeersveiligheid en een vermindering van de emissies door voertuigen, maar ook tot de voorkoming van oneerlijke concurrentie in het wegvervoer door de aanvaarding van verschillende controleniveaus in de lidstaten.
- (6) De controles langs de weg dienen te worden uitgevoerd op basis van een risico-classificatiesysteem. De lidstaten kunnen gebruikmaken van het risicoclassificatiesysteem dat is opgezet overeenkomstig artikel 9 van Richtlijn 2006/22/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 inzake minimumvoorwaarden voor de uitvoering van de Verordeningen (EEG) nr. 3820/85 en (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en tot intrekking van Richtlijn 88/599/EEG van de Raad<sup>6</sup>.
- (7) Deze richtlijn moet worden toegepast op bedrijfsvoertuigen met een ontwerpsnelheid van meer dan 25 km/h in de categorieën die zijn vastgesteld bij Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd<sup>7</sup>. De richtlijn mag de lidstaten er echter niet van weerhouden om technische controles langs de weg uit te voeren die niet onder deze richtlijn vallen of om andere aspecten van wegvervoer te controleren, zoals in het bijzonder de rij- en rusttijden en het vervoer van gevaarlijke goederen.

---

<sup>5</sup> PB L 203 van 10.8.2000, blz. 1.

<sup>6</sup> PB L 102 van 11.4.2006, blz. 35.

<sup>7</sup> PB L 263 van 9-10-2007, blz. 1.

- (8) In de verslagen over de uitvoering van Richtlijn 2000/30/EG<sup>8</sup> wordt het belang van controles langs de weg duidelijk aangetoond. In de periode 2007-2008 werd bij ongeveer 300 000 voertuigen die in de Unie aan een controle langs de weg werden onderworpen geoordeeld dat ze in zodanig slechte staat verkeerden dat ze van de weg moesten worden gehaald. Deze verslagen laten ook aanzienlijke verschillen in de resultaten van de door de lidstaten uitgevoerde controles langs de weg zien. Voor bepaalde gebreken liep het percentage van de voertuigen die deze gebreken vertoonden in de periode 2007-2008 tussen aangrenzende lidstaten uiteen van 0,6 % tot 41,4 %. Tot slot kwamen uit deze verslagen belangrijke verschillen in het aantal uitgevoerde controles langs de weg tussen lidstaten naar voren. Om tot een meer evenwichtige aanpak te komen, moeten de lidstaten zich ertoe verbinden om een minimumaantal controles te verrichten, dat evenredig is aan het aantal bedrijfsvoertuigen dat op hun grondgebied is ingeschreven.
- (9) Bestelwagens, met of zonder aanhanger, worden steeds vaker gebruikt in het wegvervoer. Deze voertuigen vallen niet onder bepaalde voorschriften, zoals de voorschriften betreffende de opleiding van beroepsbestuurders of de installatie van snelheidbegrenzers, waardoor zij relatief vaak bij verkeersongevallen betrokken zijn. Daarom moeten bestelwagens, met of zonder aanhangwagen, worden opgenomen in het toepassingsgebied van de technische controles langs de weg.
- (10) Om onnodige administratieve lasten en kosten te voorkomen en de efficiëntie van de controles te verhogen, moet de selectie worden toegespitst op voertuigen die worden geëxploiteerd door ondernemingen die de verkeersveiligheids- en milieunormen niet of slecht naleven, terwijl goed onderhouden voertuigen die worden geëxploiteerd door verantwoordelijke ondernemingen met oog voor veiligheid moeten worden beloond met minder frequente controles.
- (11) Controles langs de weg van de naleving van technische normen moeten bestaan uit initiële en, indien nodig, nadere controles. In beide gevallen moeten ze alle relevante onderdelen en systemen van het voertuig bestrijken. Om tot meer geharmoniseerde controles te komen, moeten voor alle mogelijke te controleren punten controlemethoden en voorbeelden van gebreken en de beoordeling daarvan aan de hand van de ernst ervan worden ingevoerd.

---

<sup>8</sup> COM(2010) 754 definitief.

- (12) In diverse lidstaten worden de verslagen van technische controles langs de weg opgesteld met behulp van elektronische middelen. In deze gevallen moet een gedrukte versie van het verslag worden verstrekt aan de bestuurder. Alle tijdens controles langs de weg verzamelde gegevens en informatie moeten worden verzonden naar een gemeenschappelijke register in de lidstaten, zodat de gegevens gemakkelijker kunnen worden verwerkt en de informatie zonder extra administratieve lasten kan worden doorgegeven.
- (13) Het gebruik van mobiele controle-eenheden vermindert de vertragingen en kosten voor marktdeelnemers, aangezien de nadere controles direct langs de weg kunnen worden verricht. Ook controlecentra kunnen in bepaalde omstandigheden nadere controles uitvoeren.
- (14) Personeel dat nadere technische controles uitvoert, moet ten minste over dezelfde vaardigheden beschikken en aan dezelfde eisen voldoen als personeel dat technische controles uitvoert overeenkomstig Richtlijn (EU) nr. XX/XX/XX van het Europees Parlement en de Raad van [datum] betreffende de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG<sup>9</sup>.
- (15) Samenwerking en uitwisseling van beste praktijken tussen lidstaten is van cruciaal belang om een meer geharmoniseerd systeem van technische controles in de Unie tot stand te brengen. Daarom moeten de lidstaten ook tijdens operationele activiteiten nauwer samenwerken. Deze samenwerking moet ook de periodieke organisatie van gezamenlijke controles langs de weg omvatten.
- (16) Met het oog op een efficiënte informatie-uitwisseling tussen de lidstaten moet binnen elke lidstaat één instantie worden aangewezen die optreedt als contactpunt voor andere relevante bevoegde autoriteiten. Deze instantie moet ook relevante statistieken opstellen. Voorts moeten de lidstaten op hun grondgebied een samenhangende nationale handhavingsstrategie toepassen en kunnen zij één instantie aanwijzen om de uitvoering van deze strategie te coördineren. De bevoegde instanties in elke lidstaat moeten procedures vaststellen waarin de termijnen voor en de inhoud van de mee te delen informatie worden vastgelegd.

---

<sup>9</sup> PB L [XXX]

- (17) Om de monitoring van het in de Unie toegepaste regime van technische controles langs de weg mogelijk te maken, moeten de lidstaten de Commissie elke twee jaar de resultaten van de verrichte controles langs de weg meedelen. De Commissie deelt de verzamelde gegevens mee aan het Europees Parlement.
- (18) De lidstaten moeten regels vaststellen inzake sancties wegens inbreuken op de bepalingen van deze richtlijn en erop toezien dat deze worden uitgevoerd. Deze sancties moeten doeltreffend, evenredig en niet-discriminerend zijn en een afschrikkende werking hebben.
- (19) Met het oog op de aanvulling van deze richtlijn met nadere technische details moet de bevoegdheid om handelingen vast te stellen overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie aan de Commissie worden gedelegeerd om rekening te houden met de ontwikkeling van de EU-wetgeving inzake typegoedkeuring van voertuigcategorieën en de noodzaak om de bijlagen bij te werken in het licht van de technische vooruitgang. Het is van bijzonder belang dat de Commissie tijdens de voorbereiding passend overleg pleegt, onder meer met deskundigen. De Commissie moet bij de voorbereiding en opstelling van de gedelegeerde handelingen zorgen voor gelijktijdige, snelle en adequate toezending van de desbetreffende documenten aan het Europees Parlement en de Raad.
- (20) Teneinde eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze richtlijn te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend. Deze bevoegdheden moeten worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren<sup>10</sup>.

---

<sup>10</sup> PB L 55 van 28-2-2011, blz. 13.

- (21) Aangezien de doelstelling van deze richtlijn, namelijk de vaststelling van minimumvoorschriften en geharmoniseerde regels voor de uitvoering van technische controles langs de weg van voertuigen die zich in de Unie in het verkeer begeven, niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt en derhalve beter door de Unie kan worden verwezenlijkt, kan de Unie maatregelen vaststellen overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie bedoelde subsidiariteitsbeginsel. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan wat nodig is om deze doelstelling te verwezenlijken.
- (22) De onderhavige richtlijn eerbiedigt de grondrechten en volgt de beginselen die met name door het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie zijn erkend, zoals aangehaald in artikel 6 van het Verdrag betreffende de Europese Unie.
- (23) Deze richtlijn breidt het toepassingsgebied van Richtlijn 2000/30/EG uit en actualiseert de technische voorschriften ervan. Die richtlijn moet derhalve worden ingetrokken. Voorts integreert deze richtlijn de voorschriften die zijn vervat in Aanbeveling 2010/379/EU van de Commissie van 5 juli 2010 inzake de risicobeoordeling van gebreken die worden vastgesteld tijdens technische controles (van bedrijfsvoertuigen) langs de weg overeenkomstig Richtlijn 2000/30/EG van het Europees Parlement en de Raad,<sup>11</sup>.

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

---

<sup>11</sup> PB L 173 van 8-7-2010, blz. 97.



## HOOFDSTUK I

### ONDERWERP, DEFINITIES EN TOEPASSINGSGBIED

#### *Artikel 1*

##### **Onderwerp**

Ter verhoging van de verkeersveiligheid en ter verbetering van het milieu stelt deze richtlijn een regime in van technische controles langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de lidstaten aan het verkeer deelnemen.

#### *Artikel 2*

##### **Toepassingsgebied**

1. Deze richtlijn is van toepassing op bedrijfsvoertuigen met een ontwerpsnelheid van meer dan 25 km/h in de volgende categorieën, als bedoeld in Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad:
  - a) 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;
  - b) *[geschrapt]*,
  - c) motorvoertuigen die in eerste instantie voor het vervoer van goederen zijn ontworpen en gebouwd en waarvan de maximummassa meer dan 3 500 kg bedraagt – voertuigcategorieën N2 en N3;
  - d) *[geschrapt]*
  - e) aanhangwagens en opleggers die in eerste instantie voor het vervoer van goederen zijn ontworpen en gebouwd en waarvan de maximummassa meer dan 3 500 kg bedraagt – voertuigcategorieën O3 en O4.

2. Deze richtlijn doet geen afbreuk aan het recht van de lidstaten om technische controles langs de weg uit te voeren die niet onder deze richtlijn vallen of om andere aspecten van wegvervoer en verkeersveiligheid te controleren, of inspecties uit te voeren op andere plaatsen dan de openbare weg. Geen enkele bepaling in deze richtlijn belet de lidstaten om het gebruik van een bepaald voertuigtype ter wille van de verkeersveiligheid te beperken tot bepaalde onderdelen van zijn wegennet.

### *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 of oplegger 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;
- (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) "lading": alle goederen die normaliter in of op dat deel van een voertuig worden geplaatst dat bedoeld is om vracht te dragen en die niet permanent aan het voertuig worden bevestigd, met inbegrip van voorwerpen in lastdragers zoals kratten, wissellaadbakken of containers op voertuigen;
- (6) "bedrijfsvoertuig": een motorvoertuig en aanhangwagen of oplegger daarvan die in de eerste plaats worden gebruikt voor het vervoer van goederen of personen voor commerciële doeleinden, zoals het vervoer voor rekening van derden of voor eigen rekening, of andere beroepsmatige doeleinden;

- (7) "in een lidstaat ingeschreven voertuig": een voertuig dat in een lidstaat is ingeschreven of in gebruik is genomen;
- (8) "houder van een kentekenbewijs": de natuurlijke persoon of rechtspersoon op wiens naam het voertuig is ingeschreven;
- (8 bis) "onderneming": een onderneming volgens de definitie van artikel 2, punt 4, van Verordening (EG) nr. 1071/2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen<sup>12</sup>;
- (9) "technische controle langs de weg": een door een bevoegde instantie van een lidstaat of onder haar directe toezicht uitgevoerde onaangekondigde technische controle van een bedrijfsvoertuig;
- (9 bis) "openbare weg": een weg van algemeen openbaar nut, zoals lokale, regionale of nationale hoofdwegen, snelwegen en autosnelwegen.
- (10) "technische controle": een inspectie om na te gaan of een voertuig veilig kan worden gebruikt op de openbare weg en voldoet aan de vereiste milieukeurmerken;
- (10 bis) "technisch certificaat": een rapport van de technische controle dat door de bevoegde instantie of een controlecentrum is afgegeven, met de uitslag van de technische controle;
- (11) "bevoegde instantie": een door de lidstaten aangewezen instantie die, respectievelijk publiek orgaan dat, belast is met het beheer van het systeem van technische controles, indien van toepassing met inbegrip van het verrichten van technische controles langs de weg;
- (12) "controleur": een persoon die door een lidstaat of de bevoegde autoriteit ervan is gemachtigd om initiële en/of nadere technische controles langs de weg uit te voeren;

---

<sup>12</sup> PB L 300 van 14.11.2009, blz. 51.

- (13) "gebreken": technische defecten of andere vormen van niet-naleving die tijdens een technische controle langs de weg worden vastgesteld;
- (14) "gezamenlijke controle langs de weg": een door de bevoegde autoriteiten van twee of meer lidstaten gezamenlijk uitgevoerde technische controle langs de weg.

## HOOFDSTUK II

### SYSTEEM VAN CONTROLES LANGS DE WEG EN ALGEMENE VERPLICHTINGEN

#### *Artikel 4*

#### **Systeem van technische controles langs de weg**

Het systeem van technische controles langs de weg omvat initiële technische controles langs de weg als bedoeld in artikel 10, lid 1, en nadere technische controles langs de weg als bedoeld in artikel 10, lid 2.

#### *Artikel 5*

#### **Aantal te controleren voertuigen**

1. Iedere lidstaat voert op voertuigen die worden bedoeld in artikel 2, lid 1, onder a), c) en e), en die op zijn grondgebied aan het verkeer deelnemen, ieder kalenderjaar initiële technische controles langs de weg uit, en wel in een passend aantal dat evenredig is aan het totale aantal van die voertuigen die op zijn grondgebied zijn ingeschreven en/of worden gebruikt.
2. *[geschrapt]*

## Artikel 6

### Risicoclassificatiesysteem<sup>13</sup>

Voor voertuigen bedoeld in artikel 2, lid 1, onder a), c) en e), zorgen de lidstaten ervoor dat de informatie over het aantal en de ernst van de in bijlage II en, waar van toepassing, bijlage IV bedoelde gebreken, aangetroffen op door individuele ondernemingen geëxploiteerde voertuigen, wordt ingevoerd in het krachtens artikel 9 van Richtlijn 2006/22/EG<sup>14</sup> opgezette risicoclassificatiesysteem. Op basis van deze informatie worden ondernemingen met een hoog risicocijfer nauwlettender en vaker gecontroleerd. Het risicoclassificatiesysteem wordt beheerd door bevoegde instanties van de lidstaat<sup>15</sup>.

## Artikel 7

### Verantwoordelijkheden

1. De lidstaten verlangen dat het technisch certificaat van de recentste periodieke technische controle, of een kopie ervan, en het verslag van de recentste technische controle langs de weg, indien beschikbaar, in het voertuig worden bewaard. De lidstaten mogen hun autoriteiten toestaan elektronisch bewijs van deze inspecties te aanvaarden wanneer deze informatie toegankelijk is.
2. De lidstaten verlangen dat ondernemingen en bestuurders van een voertuig dat aan een technische controle langs de weg wordt onderworpen, hun medewerking verlenen aan de controleurs en voor de uitvoering van de controle toegang bieden tot het voertuig, de onderdelen ervan en de ter zake doende documentatie.

---

<sup>13</sup> Overweging (10 bis) die in de tekst wordt ingevoegd om het verband tussen dit artikel en Richtlijn 2006/22/EG te verduidelijken: "*In Verordening (EG) nr. 1071/2009 over het beroep van wegvervoerondernemer wordt van de lidstaten verlangd dat zij risicoclassificatiesysteem, ingesteld overeenkomstig Richtlijn 2006/22/EG met betrekking tot de uitvoering van de regels inzake rij- en rusttijden, uitbreiden tot andere gespecificeerde gebieden in verband met vervoer over de weg, met inbegrip van de technische controle van bedrijfsvoertuigen. Daarom moet de informatie over het aantal en de ernst van de op voertuigen aangetroffen gebreken worden ingevoerd in het krachtens artikel 9 van Richtlijn 2006/22/EG opgezette risicoclassificatiesysteem.*"

<sup>14</sup> PB L 102 van 11.4.2006.

<sup>15</sup> Er wordt een overweging toegevoegd om duidelijk te maken dat de risicoclassificatiesystemen in de praktijk flexibel zijn: "*De lidstaten kunnen een besluit nemen over de passende technische en administratieve regelingen voor het beheer van risicoclassificatiesystemen.*"

3. [geschrapt]<sup>16</sup>

### *Artikel 8*

#### **Controleurs**

1. De controleurs onthouden zich van elke vorm van discriminatie op grond van de nationaliteit van de bestuurder of het land van inschrijving of ingebruikneming van het voertuig bij de selectie van het voertuig voor een technische controle langs de weg en de uitvoering van de controle.
2. [geschrapt]
3. Bij de uitvoering van een technische controle langs de weg heeft de controleur geen belangenconflicten<sup>17</sup>.
4. De beloning van controleurs is niet rechtstreeks gekoppeld aan het resultaat van de initiële of nadere technische controle langs de weg.
5. Nadere technische controles langs de weg worden verricht door controleurs die voldoen aan de minimumvereisten inzake competentie en opleiding van artikel 12 en bijlage VI van Richtlijn (EU) nr. XXX/XXX van het Europees Parlement en de Raad van [datum] betreffende de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens. De lidstaten mogen bepalen dat controleurs die controles uitvoeren in aangewezen faciliteiten voor controles langs de weg of met gebruikmaking van mobiele controle-eenheden, aan deze vereisten of alternatieve vereisten moeten voldoen.

---

<sup>16</sup> In een overweging komt het volgende te staan: "*De houder van het kentekenbewijs en, in voorkomend geval, de exploitant van het voertuig zijn ervoor verantwoordelijk dat het voertuig in verkeersgeschikte toestand wordt gehouden.*"

<sup>17</sup> Er zal een overweging worden opgenomen om het begrip belangenconflict te verduidelijken.

## HOOFDSTUK III

### CONTROLEPROCEDURES

#### *Artikel 9*

#### **Selectie van voertuigen voor initiële controles langs de weg**

Bij het selecteren van voertuigen voor een initiële technische controle langs de weg mogen controleurs prioriteit geven aan voertuigen die worden geëxploiteerd door ondernemingen met een hoog risicoprofiel als bedoeld in Richtlijn 2006/22/EG. Voertuigen mogen ook willekeurig voor controle worden geselecteerd, of wanneer er een vermoeden bestaat dat het voertuig een risico voor de verkeersveiligheid of het milieu vormt.

#### *Artikel 10*

#### **De inhoud van en methoden voor technische controles langs de weg**

1. De lidstaten zorgen ervoor dat voertuigen die overeenkomstig artikel 9 worden geselecteerd, worden onderworpen aan een initiële technische controle langs de weg.

Bij elke initiële technische controle langs de weg:

- a) controleert de controleur het meest recente technisch certificaat en het verslag van de technische controle langs de weg, indien beschikbaar, die in het voertuig worden bewaard of elektronisch bewijs ervan, overeenkomstig artikel 7, lid 1;
- b) voert de controleur een visuele controle uit van de toestand van het voertuig;
- c) mag de controleur overeenkomstig artikel 13 een visuele controle uitvoeren van de wijze waarop de lading is vastgezet;

- d) mag de controleur met iedere daarvoor geschikt geachte methode technische controles uitvoeren. Deze technische controles mogen worden verricht als onderbouwing van een besluit om op het voertuig een nadere technische controle langs de weg uit te voeren, of om te verlangen dat de gebreken onverwijld worden hersteld overeenkomstig artikel 14, lid 1.

Indien in het vorige verslag van een technische controle langs de weg een of meer gebreken worden aangegeven, controleert de controleur of dit gebrek of deze gebreken is of zijn verholpen.

2. Op basis van het resultaat van de initiële controle besluit de controleur of het voertuig of de aanhangwagen daarvan moet worden onderworpen aan een nadere technische controle langs de weg.
- 2 bis. Bij een nadere technische controle langs de weg wordt gekeken naar één punt, verscheidene punten of alle punten in bijlage II en wordt rekening gehouden met de voor het testen van die punten aanbevolen methodes.
3. Wanneer blijkt het technisch certificaat of het verslag van een controle langs de weg in de loop van de afgelopen drie maanden reeds een controle is verricht van een van de in bijlage II vermelde punten, controleert de controleur dit punt niet opnieuw, tenzij een nieuwe controle gerechtvaardigd is wegens een kennelijk gebrek.
4. *[geschrapt]*

### *Artikel 11*

#### **Controrefaciliteiten**

1. Een nadere technische controle langs de weg wordt verricht met behulp van een mobiele controle-eenheid, een aangewezen faciliteit voor controles langs de weg of in een controlecentrum als bedoeld in Richtlijn (EU) nr. XXX/XXX van het Europees Parlement en de Raad van [datum] betreffende de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens.



2. Wanneer de nadere controles in een controlecentrum of een aangewezen faciliteit voor controles langs de weg moeten worden uitgevoerd, wordt gebruik gemaakt van het dichtstbijzijnde bruikbare centrum of de dichtstbijzijnde faciliteit.
3. Mobiele controle-eenheden en aangewezen faciliteiten voor controles langs de weg omvatten passende apparatuur voor een nadere technische controle langs de weg, waaronder de apparatuur die nodig is om de toestand van de remmen, de stuurinrichting, de ophanging en de overlast van het voertuig te beoordelen zoals vereist. Als mobiele controle-eenheden of aangewezen faciliteiten voor controles langs de weg niet de apparatuur omvatten die nodig is voor het controleren van een onderdeel dat tijdens de initiële controle is aangegeven, dan wordt het voertuig naar een controlecentrum of -faciliteit geleid waar dat onderdeel uitvoerig kan worden gecontroleerd.

### *Artikel 12*

#### **Beoordeling van gebreken**

1. Voor elk te controleren punt biedt bijlage II een lijst van mogelijke gebreken en de ernst daarvan.
2. De gebreken die worden vastgesteld tijdens de technische controles van voertuigen langs de weg 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 vormen voor de verkeersveiligheid of gevolgen hebben voor het milieu.

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 13*

#### **Specifieke voorschriften betreffende de controle van de wijze waarop lading is vastgezet<sup>18</sup>**

1. Tijdens een controle langs de weg kan een voertuig worden onderworpen aan een controle van de wijze waarop lading ervan is vastgezet overeenkomstig bijlage IV, teneinde na te gaan of de lading zodanig is vastgezet dat hij niet belemmert dat de rit veilig verloopt, geen bedreiging is voor het leven, de gezondheid, eigendommen of het milieu. Met controles kan worden nagegaan of tijdens alle soorten verrichtingen met het voertuig, ook in noodgevallen of bij wegrijden op een helling,
  - ladingen slechts minimaal ten opzichte van elkaar, tegen wanden of over oppervlakken van het voertuig kunnen verschuiven,
  - ladingen niet buiten de laadruimte kunnen komen en niet van de laadvloer kunnen schuiven.
2. *[geschrapt]*
3. *[geschrapt]*

---

<sup>18</sup> De volgende overweging wordt toegevoegd: "*Alle bij het logistieke proces betrokken partijen, zoals verpakkers, laders, vervoersondernemingen en bestuurders, zijn ervoor verantwoordelijk dat de lading deugdelijk wordt verpakt en op een geschikt voertuig wordt geladen.*"

- 3 bis. Onverminderd de vereisten die gelden voor het vervoer van bepaalde categorieën goederen, zoals de vereisten van de Europese Overeenkomst betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (ADR)<sup>19</sup>, kunnen het vastzetten van de lading en de controle daarop gebeuren overeenkomstig de beginselen en waar passend de normen in bijlage IV, deel I. Er kan worden gewerkt volgens de meest recente versie van de normen in bijlage IV, deel I, punt 5.
4. De follow-upprocedures van artikel 14 kunnen ook van toepassing zijn op grote of gevaarlijke gebreken in de wijze waarop de lading is vastgezet.
5. De lidstaten zorgen ervoor dat personeel voor het controleren van de vastzetting van de lading voor dat doel een goede opleiding heeft gevolgd.

#### *Artikel 14*

#### **Follow-up in geval van grote of gevaarlijke gebreken**

1. De lidstaten bepalen dat elk groot of gevaarlijk gebrek dat bij een initiële of nadere controle wordt geconstateerd, zonder gerechtvaardigde vertraging moet worden verholpen.
2. Als het voertuig is ingeschreven in de lidstaat waar de technische controle langs de weg is uitgevoerd, kan de controleur besluiten dat het voertuig binnen een aangegeven termijn aan een volledige technische controle moet worden onderworpen. Als het voertuig in een andere lidstaat is ingeschreven, kan de bevoegde instantie van die lidstaat via de in artikel 17 genoemde contactpunten overeenkomstig de procedure van artikel 18, lid 2, verzoeken een nieuwe technische controle van dit voertuig uit te voeren. Wanneer er op een buiten de Unie ingeschreven voertuig grote of gevaarlijke gebreken worden aangetroffen kunnen de lidstaten besluiten dat te laten weten aan de bevoegde instantie van het land van inschrijving.

---

<sup>19</sup> Omgezet bij Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (PB L 260 van 30.9.2008, blz. 2012), zoals gewijzigd bij Richtlijn 2012/45/EU van de Commissie (PB L 332 van 4.12.2012).

3. Als er sprake is van een defect dat snel of onmiddellijk dient te worden hersteld, kan de lidstaat of de bevoegde instantie het gebruik van het voertuig beperken of verbieden totdat de gebreken zijn verholpen. Het gebruik van het betrokken voertuig kan worden toegestaan om het naar de dichtstbijzijnde garage te rijden waar de gebreken kunnen worden verholpen, op voorwaarde dat de gevaarlijke gebreken op zodanige wijze zijn verholpen dat deze garage kan worden bereikt en er geen onmiddellijk risico voor de veiligheid van de inzittenden of andere weggebruikers bestaat. Wanneer het voertuig niet zodanig kan worden hersteld dat het de garage kan bereiken, mag het naar een plaats worden gebracht waar het kan worden hersteld.

#### *Artikel 15*

### **Tarieven voor controle**

[*geschrapt*]

#### *Artikel 16*

### **Controleverslag en gegevensbank van nationale controles langs de weg<sup>20</sup>**

1. Voor iedere initiële technische controle langs de weg wordt onderstaande informatie aan de bevoegde autoriteit meegedeeld:
  - a) het land waar het voertuig is ingeschreven;
  - b) de categorie waartoe het voertuig behoort;
  - c) het resultaat van de initiële technische controle langs de weg.

---

<sup>20</sup> Er komt een overweging waarin wordt verduidelijkt wat er moet gebeuren met in derde landen ingeschreven voertuigen.

2. Na voltooiing van een nadere controle stelt de controleur een verslag op overeenkomstig bijlage V<sup>21</sup>. De lidstaten zorgen ervoor dat de bestuurder van het voertuig een exemplaar ontvangt van het controleverslag.
3. De controleur deelt de bevoegde instantie binnen een redelijke termijn na de nadere technische controle langs de weg de resultaten van deze controle mee. De bevoegde instantie bewaart deze informatie gedurende minstens 36 maanden vanaf de datum van ontvangst.

## HOOFDSTUK IV

### SAMENWERKING EN UITWISSELING VAN INFORMATIE

#### *Artikel 17*

#### **Aanwijzing van contactpunten<sup>22</sup>**

1. Elke lidstaat wijst een contactpunt aan dat:
  - zorg draagt voor de coördinatie met door de andere lidstaten aangewezen contactpunten met betrekking tot acties overeenkomstig artikel 18;
  - de in artikel 20 bedoelde informatie verstrekt aan de Commissie;
  - andere informatie-uitwisseling en hulp aan de contactpunten van de andere lidstaten mogelijk maakt.

---

<sup>21</sup> Er komt een overweging waarin wordt voorgesteld de Commissie te laten nagaan of bijlage V kan worden opgenomen in andere verslagen.

<sup>22</sup> De volgende overweging wordt toegevoegd: "*Bij de aanwijzing van de contactpunten wordt rekening gehouden met grondwettelijke bepalingen en het daaruit resulterende niveau van de bevoegdheden.*".

2. De lidstaten delen de Commissie uiterlijk [*een jaar na de datum van omzetting van deze richtlijn*] de namen en contactgegevens van hun contactpunt mee en stellen de Commissie onverwijld in kennis van eventuele wijzigingen daarvan. De Commissie stelt een lijst op van alle gewijzigde contactpunten en bezorgt deze aan de lidstaten.

#### *Artikel 18*

### **Samenwerking tussen de lidstaten**

1. Wanneer grote of gevaarlijke gebreken zijn geconstateerd aan een voertuig dat niet is ingeschreven in de lidstaat waar de controle is verricht, of gebreken die resulteren in een (gedeeltelijk) verbod om het voertuig te gebruiken, deelt het contactpunt de resultaten van deze controle mee aan het contactpunt van de lidstaat van inschrijving van het voertuig. Deze kennisgeving bevat de in bijlage V beschreven elementen van het verslag van de controle langs de weg en wordt voor zover mogelijk via het in artikel 16 van Verordening (EG) nr. 1071/2009 bedoelde nationale elektronische register verzonden. De Commissie stelt nadere regels vast voor de procedures voor de kennisgeving van voertuigen met grote of gevaarlijke gebreken aan het contactpunt van de lidstaat van inschrijving overeenkomstig de onderzoeksprocedure als bedoeld in artikel 23, lid 2.
2. Wanneer aan een voertuig grote of gevaarlijke gebreken worden geconstateerd, kan het contactpunt van de lidstaat waar het voertuig is gecontroleerd de bevoegde instantie van de lidstaat van inschrijving via het contactpunt verzoeken om passende follow-upmaatregelen te treffen, zoals het onderwerpen van het voertuig aan een aanvullende technische controle als bedoeld in artikel 14.

#### *Artikel 19*

### **Gezamenlijke controles langs de weg**

De lidstaten voeren geregeld gezamenlijke controles langs de weg uit. Zij kunnen deze activiteiten combineren met de in artikel 5 van Richtlijn 2006/22/EG bedoelde activiteiten.

**Mededeling van informatie aan de Commissie**

1. Voor 31 maart van het jaar dat volgt op het eind van elke periode van twee jaar delen de lidstaten de Commissie langs elektronische weg de in de voorgaande twee kalenderjaren verzamelde gegevens met betrekking tot de op hun grondgebied gecontroleerde voertuigen mee, te weten:
  - a) het aantal gecontroleerde voertuigen;
  - b) de categorie gecontroleerde voertuigen;
  - c) het land waar de voertuigen zijn ingeschreven;
  - d) in geval van nadere controles de onderzochte gebieden en de afgekeurde punten, overeenkomstig bijlage V, punt 10.

Het eerste verslag bestrijkt de periode van twee jaar die ingaat op 1 januari [jaar].

2. De Commissie stelt nadere voorschriften vast voor het formaat waarin de in lid 1 bedoelde gegevens langs elektronische weg moeten worden meegedeeld overeenkomstig de onderzoeksprocedure van artikel 23, lid 2. Totdat deze voorschriften zijn vastgesteld, wordt het standaardrapportageformulier van bijlage VI gebruikt.

De Commissie doet aan het Europees Parlement en de Raad melding van de verzamelde gegevens.

## HOOFDSTUK V

### BEPALINGEN INZAKE GEDELEGEERDE HANDELINGEN EN UITVOERINGSHANDELINGEN

#### *Artikel 21*

#### **Gedelegeerde handelingen**

De Commissie wordt bevoegd om overeenkomstig artikel 22 gedelegeerde handelingen vast te stellen om, in voorkomend geval, artikel 2, lid 1, bij te werken om rekening te houden met wijzigingen in de voertuigcategorieën die voortvloeien uit wijzigingen van de in dat artikel bedoelde wetgeving, zonder het toepassingsgebied te veranderen.

#### *Artikel 22*

#### **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 21 bedoelde bevoegdheidsdelegatie wordt de Commissie voor vijf jaar toegekend [*met ingang van de datum van omzetting 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. De in artikel 21 bedoelde bevoegdheidsdelegatie kan te allen tijde door het Europees Parlement of de Raad worden ingetrokken. 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 krachtens artikel 21 vastgestelde gedelegeerde handeling treedt pas in werking als het Europees Parlement noch de Raad binnen een termijn van twee maanden na de datum van kennisgeving ervan aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt tegen de gedelegeerde handeling, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad de Commissie voor het verstrijken van deze termijn heeft meegedeeld dat zij geen bezwaar zullen aantekenen. Deze termijn wordt met twee maanden verlengd op initiatief van het Europees Parlement en de Raad.

### *Artikel 23*

#### **Comitéprocedure**

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité. Dat comité is een comité in de zin 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.

## HOOFDSTUK VI

### SLOTBEPALINGEN

#### *Artikel 24*

#### **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. *[geschrapt]*
3. De lidstaten stellen de Commissie uiterlijk *[drie jaar na de datum van omzetting van deze richtlijn]* in kennis van die bepalingen en delen haar onverwijld alle latere wijzigingen van die bepalingen mee.

#### *Artikel 25*

#### **Intrekking**

Richtlijn 2000/30/EG wordt ingetrokken met ingang van *[de datum van omzetting van deze richtlijn]*.

1. De lidstaten dienen binnen 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 deze bepalingen toe vanaf 48 maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

Wat betreft het in artikel 6 bedoelde risicoclassificatiesysteem, passen zij deze bepalingen toe vanaf 84 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>23</sup> De Commissie is voornemens te verzoeken de volgende tekst op te nemen in een overweging, die later moet worden besproken op basis van een deugdelijke onderbouwing:  
*"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 26*

**Inwerkingtreding**

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

*Artikel 26 bis*

**Adressaten**

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

*Voor het Europees Parlement*

*De voorzitter*

*Voor de Raad*

*De voorzitter*

## BIJLAGE I

*[geschrap]*

---

## BIJLAGE II

*[samengevoegd met bijlage III]*

### TOEPASSINGSGEBIED VAN DE CONTROLE INHOUDSOPGAVE

#### 1. CONTROLEGEBIEDEN

- (0) Identificatie van het voertuig
- (1) Remsysteem
- (2) Stuurinrichting
- (3) Zicht
- (4) Verlichtingsinstallatie en onderdelen van elektrische installaties
- (5) Assen, wielen, banden en vering
- (6) Chassis en met het chassis verbonden delen
- (7) Overige uitrusting
- (8) Overlast
- (9) Aanvullende controles voor passagiersvoertuigen M2 en M3.

#### 2. CONTROLEVEREISTEN

Punten die slechts met apparatuur mogen worden gecontroleerd, worden met een (E) aangeduid.

Punten die slechts in zekere mate met apparatuur kunnen worden gecontroleerd, worden met +(E) aangeduid.

Indien als controlemethode “visueel” staat, impliceert dit dat de controleur niet alleen naar de punten kijkt, maar ook, indien nodig, de punten bedient, het geluid beoordeelt of andere geschikte controlemethoden toepast zonder apparatuur te gebruiken.

Technische controles langs de weg kunnen punten betreffen uit tabel 1, waarin de aanbevolen daarbij te gebruiken methoden staan. Niets in deze bijlage belet een controleur om waar nodig bijkomende voorzieningen te gebruiken zoals een hijstoestel of een smeerkuil.

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

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.

"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.

## BIJLAGE III

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

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 op grond van de risico's voor de verkeersveiligheid.

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(1))	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		
<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 reminstallatie 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 reminstallatie 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. Rem kan niet volledig worden gebruikt of is geblokkeerd.		X	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 signaalinrichting, de veiligheidsklep voor dubbel remcircuit en de overdrukkclep.	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).		X	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(1)		X	
		c) De veiligheidsklep voor dubbel remcircuit of overdrukkclep 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 negatief kan beïnvloeden. Prestaties van de hulprem onvoldoende		X	X
1.1.4. Lage-drukverklikker of manometer	Functionele controle	Verklikker of manometer werkt slecht of is defect. Lage druk kan niet worden vastgesteld	X	X	
1.1.5. Hand-remregelklep	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	
1.1.6. Parkeerremcilinder, bedieningshendel, parkeerremvergrendeling, elektronische parkeerrem	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie 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 reminstallatie wordt bediend.	a) Klep is beschadigd of er is een te grote luchtlekage. Functioneert niet goed		X	X
		b) Het olievlies 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
1.1.8. Koppelingskoppen voor remmen voor aanhangwagens (elektrisch en pneumatisch)	Koppel de koppelingskoppen van de reminstallatie tussen het trekkende voertuig en de aanhangwagens los en weer vast.	a) Kraan of zelfsluitende klep defect. Functioneert niet goed	X	X	
		b) Kraan of klep zit los of is slecht gemonteerd. Functioneert niet goed	X	X	
		c) Ernstige lekken. Functioneert niet goed		X	X
		d) Functioneert niet correct. De werking van de rem is 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.		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 reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	a) De rembekrachtiging is defect of werkt niet goed Inrichting werkt niet.		X	X
		b) De hoofdcilinder is defect, maar de rem werkt nog. De hoofdcilinder is defect of lekt.		X	X
		c) De hoofdcilinder zit los, maar de rem werkt nog. De hoofdcilinder zit los.		X	X
		d) Onvoldoende remvloeistof, onder MIN-teken Remvloeistof ver onder het MIN-teken Geen remvloeistof zichtbaar	X	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	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	X
		d) Leidingen zijn verkeerd gemonteerd. Risico van schade	X	X	
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.) Remvermogen 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	X
		b) Trommel of schijf is vuil (olie, vet enz.) Het remvermogen is ernstig aangetast.		X	X
		c) Trommel of schijf ontbreekt.			X
		d) Ankerplaat zit los.		X	
1.1.15. Remkabels, stangen, hendels, overbrenging	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	a) Kabel is beschadigd of geknikt. Remvermogen aangetast		X	X
		b) Onderdeel vertoont te veel slijtage of corrosie. Remvermogen 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	

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
		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 reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	a) Cilinder vertoont barsten of beschadiging. Remvermogen aangetast		X	X
		b) Cilinder lekt. Remvermogen aangetast		X	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	
1.1.17. Automatische lastafhankelijke remkrachtregelaar	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie 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) De identificatie is niet leesbaar of niet in overeenstemming met de vereisten(1)	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. Continuumrem-installatie (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
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(3) 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. Prestatie (E)	Trap de rem geleidelijk in tot de maximale opgevoerde kracht tijdens een test op een statische remtestmachine.	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 wielwending.		X	
1.2.2. Efficiëntie (E)	Test met een statische remtestmachine op het aangegeven gewicht of, indien door technische redenen een dergelijke machine niet kan worden gebruikt, een test op de weg met een registrerende vertragsmeter <sup>1</sup>	Levert niet minstens de volgende waarden op <sup>2</sup> : Categorie N1: 45% Categorie M1, M2 en M3: 50% <sup>3</sup> Categorie N2 en N3: 43% <sup>4</sup> Categorie [...], O3 en O4: 40% <sup>5</sup>  Minder dan 50% van bovenstaande waarden bereikt		X	X
1.3. Remkracht en bedrijfszekerheid van de hulprem (indien afzonderlijk werkend systeem)					
1.3.1. Prestatie (E)	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	
1.3.2. Efficiëntie (E)	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 de bovenstaande waarden bereikt in relatie tot de massa van het voertuig tijdens de controle.		X	X

<sup>1</sup> De remefficiëntie wordt berekend door de totale remkracht, bereikt wanneer de rem wordt ingetrapt, te delen door het gewicht van het voertuig of, bij opleggers, de som van de belasting op de assen en het resultaat met 100 te vermenigvuldigen.

<sup>2</sup> De voertuigcategorieën die buiten de richtlijn vallen worden vermeld als richtsnoer.

<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.

<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
1.4. Remkracht en bedrijfszekerheid van de parkeerrem					
1.4.1. Prestatie (E)	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 (E)	Test op een statische remtestmachine. Indien dat niet kan, dan een test op de weg met een vertragsmeter die slechts aanduidt of ook registreert	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 de bovenstaande waarden bereikt in relatie tot de massa van het voertuig tijdens de controle.		X	X
1.5. Remkracht van continureminstallatie	Visuele controle en, indien mogelijk, testen of de installatie werkt.	a) Niet regelbaar (niet van toepassing op motorremmen).		X	
		b) Installatie werkt niet.		X	
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 Elektronisch remsysteem (EBS)	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	
		d) Verbinding tussen trekkend voertuig en aanhangwagens past niet of ontbreekt			X
1.8 Remvloeistof	Visuele controle	Remvloeistof vervuld 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	Visuele controle van de werking van de stuurinrichting terwijl het stuurwiel wordt gedraaid.				
		a) Stuuras gedraaid of speassen vertonen slijtage. Aantasting van de functionaliteit		X	X
		b) Stuuras vertoont te veel slijtage. Aantasting van de functionaliteit		X	X
		c) Stuuras is te beweeglijk. Aantasting van de functionaliteit		X	X
		d) Lekt. Vorming van druppels	X	X	
2.1.2. Bevestiging van stuurhuis	Visuele controle van de bevestiging van het stuurhuis aan het chassis terwijl het stuurwiel met de klok mee en tegen de klok in wordt gedraaid	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 stuuroverbrenging	Visuele controle of de stuuronderdelen geen slijtage, breuken of veiligheidsproblemen vertonen terwijl het stuurwiel met de klok mee en tegen de klok in wordt gedraaid.	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(3) Negatieve gevolgen voor de werking		X	X
		g) Stofkap beschadigd of versleten. Stofkap ontbreekt of is ernstig versleten.	X	X	
		2.1.4. Werking stuuroverbrenging	Visuele controle of de stuuronderdelen geen slijtage, breuken of veiligheidsproblemen vertonen terwijl het stuurwiel met de klok mee en tegen de klok in wordt gedraaid, de wielen op de grond en de motor draaiend (stuurbevestiging)	a) De bewegende stuuroverbrenging schuurt tegen een onderdeel dat aan het chassis vastzit.	
b) Stuuraanslag werkt niet of ontbreekt.		X			

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
2.1.5. Stuur- bekrachtiging	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) Er lekt vloeistof.		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(3) Sturen gaat minder goed		X	X
		g) Leidingen/slangen vertonen beschadiging of te veel corrosie. Sturen gaat minder goed		X	X
2.2. Stuur, stuurkolom					
2.2.1. Toestand van het stuurwiel	Duw en trek het stuurwiel in lijn met de stuurkolom, duw het stuurwiel in verschillende richtingen met rechte hoeken ten opzichte van de kolom, terwijl de wielen op de grond staan. 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 van losschieten		X	X
		b) Bevestiging op stuurwielnaaf ontbreekt. Zeer groot gevaar van losschieten		X	X
		c) Stuurwielnaaf, -rand of -spaken vertonen breuken of zitten los. Zeer groot gevaar van losschieten		X	X
		d) Onveilige modificatie		X	

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
2.2.2. Stuurkolom en stuurdemper	Duw en trek het stuurwiel in lijn met de stuurkolom, duw het stuurwiel in verschillende richtingen met rechte hoeken ten opzichte van de kolom. 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 van losschieten		X	X
		e) Onveilige modificatie(3)			X
2.3. Speling in de stuurinrichting	Voor voertuigen met stuurbekrachtiging met draaiende motor en 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(1)  Sturen minder veilig		X	X
2.4. Wieluitlijning (X)(2)	Visuele controle	Duidelijk foutieve uitlijning.  Rechtdoor rijden aangetast; verminderde richtingstabieleit	X		
2.5. Draaischijf van de as van de aanhangwagen	Visuele controle of met gebruik van een speciale testbank voor wielspeling.	a) Onderdeel enigszins beschadigd.  Onderdeel vertoont zware beschadigingen of barsten.		X	X
		b) Te veel speling.  Rechtdoor rijden aangetast; verminderde richtingstabieleit		X	X
		c) Bevestiging is defect. Bevestiging ernstig aangetast		X	X



Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
2.6. Elektronische stuurbechrachting (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 stuurbechrachting wijst op een defect in de installatie.		X	
		b) Bechrachting werkt niet.		X	
		c) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface		X	
<b>3. ZICHT</b>					
3.1. Gezichtsveld	Visuele controle vanaf de bestuurderszitplaats.	Er bevindt zich een obstakel in het gezichtsveld van de bestuurder dat zijn zicht vooraan of aan de zijanten aanzienlijk belemmert. (buiten het schoonmaakgebied van de ruitenwissers).  Binnen schoonmaakgebied van de ruitenwissers verminderd zicht of buitenspiegels niet zichtbaar	X		
3.2. Toestand van de ruiten	Visuele controle.	a) De ruiten of de transparante panelen (indien toegestaan) zijn gebarsten of verkleurd (buiten het schoonmaakgebied van de ruitenwissers).  Binnen schoonmaakgebied van de ruitenwissers verminderd zicht of buitenspiegels niet zichtbaar	X		
		b) Ruiten of transparante panelen (reflecterende of gekleurde folie inbegrepen) zijn niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup> , (buiten schoonmaakgebied van de ruitenwissers)  Binnen schoonmaakgebied van de ruitenwissers verminderd zicht of buitenspiegels niet zichtbaar	X		
		c) Ruiten of transparante panelen in onaanvaardbare toestand.  Zicht 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		
		b) Spiegel of toestel licht beschadigd of los.  Spiegel of toestel werkt niet, is zwaar beschadigd of zit los.	X		
		c) Noodzakelijk blikveld is er niet		X	
3.4. Ruitenwissers	Visuele controle en controle door bediening.	a) De wissers werken niet of ontbreken.		X	

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
		b) Wisserblad is defect. Wisserblad ontbreekt of is duidelijk defect	X	X	
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. Ontwasemings-systeem (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	Visuele controle en controle door bediening	a) De koplamp is duidelijk foutief uitgelijnd.		X	
		b) De lichtbron is niet correct geplaatst.		X	
4.1.3. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening.	a) Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten(1) (aantal oplichtende koplampen op hetzelfde moment) Overschrijding van de maximaal toegestane lichthelderheid aan de voorkant	X	X	
		b) Verminderde functie van schakelaar.		X	
4.1.4. Overeenstemming met vereisten(1)	Visuele controle en controle door bediening.	a) Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten(1)		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	

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
4.2. Voor- en achterlichten, zijmarkeringslichten, 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 het eraf valt	X		X
4.2.2. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening.	a) Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten(1) Achterlichten en zijmarkeringslichten kunnen worden uitgeschakeld wanneer de koplampen aan staan		X	
		b) Verminderde functie van schakelaar.		X	
4.2.3. Overeenstemming met vereisten(1)	Visuele controle en controle door bediening.	a) Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten(1) Rood licht aan de voorzijde en wit licht aan de achterzijde; sterk verminderde lichthelderheid	X		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 minder dan 2/3 Alle lichtbronnen defect	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 het eraf valt	X		X

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
4.3.2. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening.	a) Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten(1) Vertraagde werking Geen enkele werking	X	X	X
		b) Verminderde functie van schakelaar.		X	
4.3.3. Overeenstemming met vereisten(1)	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	X	
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	X	
		b) Licht beschadigde lens (geen invloed op het uitgestraalde licht). Ernstig defecte lens (invloed op uitgestraald licht).	X	X	
		c) Lamp is niet stevig bevestigd. Zeer groot gevaar dat het eraf valt	X	X	
4.4.2. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening.	Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten(1) Geen enkele werking	X	X	
4.4.3. Overeenstemming met vereisten(1)	Visuele controle en controle door bediening.	Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering <sup>7</sup> niet in overeenstemming met de vereisten(1)		X	
4.4.4. Knippersnelheid	Visuele controle en controle door bediening.	De 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 beschadigde lens (geen invloed op het uitgestraalde 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	
4.5.2. Afstelling (X)(2)	Visuele controle en controle door bediening	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	

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
4.5.4. Overeenstemming met vereisten(1)	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. Zeer groot gevaar dat het eraf valt	X	X	
4.6.2. Overeenstemming met vereisten(1)	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(1)		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
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 defect. Meerdere lichtbronnen. Lichtbron defect. Eén enkele lichtbron.	X		X
		c) Lamp is niet stevig bevestigd. Zeer groot gevaar dat het eraf valt	X		X
4.7.2. Overeenstemming met vereisten(1)	Visuele controle en controle door bediening.	Inrichting werkt niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup>	X		

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
4.8. Retroreflectoren, veiligheidsmarkeringen (retroreflecterend) en markeringsborden					
4.8.1. Toestand	Visuele controle.	a) Reflecterende inrichting is defect of beschadigd.	X		
		Reflecterende werking aangetast		X	
		b) Reflector is niet stevig bevestigd.  Zou eraf kunnen vallen	X		
4.8.2. Overeenstemming met vereisten(1)	Visuele controle.	Toestel, gereflecteerde kleur of positie is niet in overeenstemming met de vereisten(1)  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(1)	Visuele controle en controle door bediening.	Niet in overeenstemming met de vereisten(1).	X		
4.10. Elektrische verbindingen tussen trekkend voertuig en aanhangwagens of oplegger	Visuele controle: onderzoek indien mogelijk de elektrische continuïteit van de verbinding.	a) Vaste onderdelen zijn niet stevig bevestigd.	X		
		Losse contactdoos		X	
		b) Isolatie is beschadigd of stuk.  Kan kortsluiting veroorzaken	X		
		c) De elektrische verbindingen van de aanhangwagens of het trekkend voertuig functioneren niet correct.		X	
		Remlichten van aanhangwagens werken in het geheel niet			X

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
4.11 Elektrische bedrading	Visuele controle, in sommige gevallen ook in het motorcompartiment	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. Kan kortsluiting veroorzaken Hoog risico op brand, ontstaan van vonken	X	X	X
4.12 Niet-verplichte lichten en retroreflectoren (X)(2)	Visuele controle en controle door bediening.	a) Een licht/retroreflector is niet in overeenstemming met de vereisten bevestigd(1) 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(1) 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 het 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		X
		c) Schakelaar (indien vereist) is defect.		X	
		d) Zekeringen (indien vereist) zijn defect		X	
		e) Onvoldoende luchtcirculatie (indien vereist).		X	
<b>5. ASSEN, WIELEN, BANDEN EN OPHANGING</b>					
5.1. Assen					
5.1.1. Assen  (+ E)	Visuele controle en indien beschikbaar gebruik van een toestel om de speling van de wielen vast te stellen.	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  (+E)	Visuele controle en indien beschikbaar gebruik van een toestel om de speling van de wielen vast te stellen. 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
		d) De fusee 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 (+E)	Visuele controle met een toestel om de speling van de wielen vast te stellen. 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.	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(1) en is niet veilig		X	
5.2.3. Banden	Visuele controle van de hele band door het voertuig naar voren en naar achteren te rollen.	a) Bandenmaat, laadvermogen, goedkeuringsmerk of snelheidsaanduiding is niet in overeenstemming met de vereisten(1) 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	

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
		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 opspatafweringsmiddelen) 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
5.3. Ophangingsysteem					
5.3.1. Veren en stabilisator (+E)	Visuele controle en indien beschikbaar gebruik van een toestel om de speling van de wielen vast te stellen.	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

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
5.3.2. Schokdempers	Visuele controle	a) Schokdempers zijn niet goed aan het chassis of de as bevestigd. Schokdemper los	X		
		b) Beschadigde schokdemper met sporen van ernstige lekkage of defect.		X	
		c) De schokdemper ontbreekt.		X	
5.3.3. Torsiebuizen, reactiearmen, wieldraagarmen en ophangarmen  (+E)	Visuele controle en indien beschikbaar gebruik van een toestel om de speling van de wielen vast te stellen.	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(3) Onvoldoende afstand tot andere voertuigonderdelen; systeem werkt niet		X	X
5.3.4. Veerverbindingen  (+E)	Visuele controle en indien beschikbaar gebruik van een toestel om de speling van de wielen vast te stellen.	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	
		d) Onveilige modificatie		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	a) Een van de zijden of dwarsdelen vertoont lichte breuken of is vervormd. 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	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, 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		
		d) Brandstofkraan (indien vereist) werkt niet correct.		X	
		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

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
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
6.1.6 Koppelinrichting en sleepinrichting (+E)	Visuele controle op slijtage en correcte bediening met speciale aandacht voor aanwezige veiligheidsvoorzieningen en/of het gebruik van meetapparatuur.	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) Koppelinrichting 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, incompatibel of koppelinrichting stemt niet overeen met de vereisten			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 van losraken of barsten		X	X
		c) Kruiskoppelingen of de overbrengingskettingen of -riemen vertonen te veel slijtage Zeer groot gevaar van losraken of barsten		X	X
		d) Flexibele koppelingskoppen zijn stuk. Zeer groot gevaar van losraken of barsten		X	X
		e) As is beschadigd of gebogen.		X	
		f) Lagerbehuizing is gebroken of zit los. Zeer groot gevaar van 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	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	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	Bodem zit los of is stuk. Onvoldoende stabiliteit		X	X
6.2.5. Bestuurders-zitplaats	Visuele controle.	a) Zitplaats met defecte structuur. Losse zitplaats.		X	X
		b) Afstelmechanisme functioneert niet correct. Zitplaats beweegt of rugleuning niet fixeerbaar		X	X
		a) Zitplaatsen zijn defect of zitten los (secundaire onderdelen). Zitplaatsen zijn defect of zitten los (hoofdonderdelen).	X	X	
6.2.6. Overige zitplaatsen	Visuele controle.	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	
		a) Bedieningsapparatuur die nodig is voor de veilige besturing van het voertuig werkt niet correct. Bediening minder veilig		X	X
		6.2.8. Cabinetreden	Visuele controle.	a) Trede of bevestiging zit los. Onvoldoende stabiliteit	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, opspatafschermings-uitrusting	Visuele controle.	a) Ontbreekt, zit los of is ernstig verroest. Zou letsel kunnen veroorzaken. Zou eraf kunnen vallen	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
<b>7. DIVERSE UITRUSTINGEN</b>					
7.1. Veiligheidsgordels/sluitingen en beveiligingssytemen 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

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
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	
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	
		b) Airbag werkt duidelijk niet. Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface		X	
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	
7.2. Brandblusser (X)(2)	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 er met het voertuig wordt gereden, werkt niet.	X		
		b) Defect Sluit of blokkeert onaangekondigd		X	X
7.4. Gevarendriehoek (indien vereist) (X)(2)	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)(2)	Visuele controle.	Ontbreekt, is onvolledig of is niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup>	X		
7.6. Wielblokken (wiggen) (indien vereist) (X)(2)	Visuele controle.	Ontbreken of zijn niet in goede toestand, onvoldoende stabiliteit of te klein		X	
7.7. Geluidsignaalinrichting	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> Geluid kan worden 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		
		c) Kan niet voldoende worden verlicht. Wordt in het geheel niet verlicht	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 ijkparameters		X	
7.10. Snelheidsbegrenzer (indien aanwezig/ vereist)  (+E)	Visuele controle en, indien uitrusting beschikbaar is, controle door bediening.	a) Niet geïnstalleerd 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	

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
7.11 Kilometer teller indien beschikbaar (X)(2)	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a) Is duidelijk mee geknoeid (fraude) om de geregistreerde afstand te verminderen of om de afstand die een voertuig heeft afgelegd, verkeerd weer te geven		X	
		b) Werkt duidelijk niet.		X	
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 waarschuwinglampje van de elektronische stabiliteitscontrole wijst op een defect in het systeem.		X	
<b>8. OVERLAST</b>					
8.1. Geluidshinder					
8.1.1 Geluidsdemping (+E)	Subjectieve beoordeling, tenzij de controleur van mening is dat het geluidsniveau wellicht tegen de grens zit. In dat geval mag een geluidstest met een geluidsmeter worden uitgevoerd.	a) Geluidsniveaus overschrijden de volgens de vereisten toegestane niveaus <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 het eraf valt		X	X
8.2. Uitlaatemissies					
8.2.1 Emissies benzinemotor					
8.2.1.1 Uitlaat-emissieregelsysteem	Visuele controle	a) Het door de fabrikant gemonteerde uitlaatemissieregelsysteem is afwezig, aangepast of duidelijk defect.		X	
		b) Lekken die emissiemetingen kunnen beïnvloeden.		X	
		c) Waarschuwinglampje volgt niet de juiste volgorde		X	

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
8.2.1.2 Gasemissies (E)	Meting met een uitlaatgasanalysator in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup> of aflezing van OBD  Er kan ook worden gemeten met meetapparatuur op afstand met bevestiging door standaardtestmethodes.	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 die met een geavanceerd uitlaatemissieregelsysteem werden gecontroleerd, – 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% of – bij stationaire motor: 0.3% <sup>7</sup> – bij verhoogd toerental: 0.2% afhankelijk van de datum van eerste inschrijving of gebruik zoals in de vereisten wordt bepaald <sup>(1)</sup> .		X	
		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	
		e) De meetapparatuur op afstand wijst op een ernstige inbreuk		X	
8.2.2 Emissies dieselmotor					
8.2.2.1 Uitlaat-emissieregelsysteem	Visuele controle	a) Een door de fabrikant gemonteerd uitlaatemissieregelsysteem is afwezig of duidelijk defect.		X	
		b) Lekken die emissiemetingen kunnen beïnvloeden.		X	
		c) Waarschuwinglampje volgt niet de juiste volgorde		X	
		d) onvoldoende reagens, indien van toepassing		X	
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.	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	

<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
	<p>b) Voorbereiding van het voertuig:</p> <p>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.</p>	<p>b) Wanneer deze gegevens niet beschikbaar zijn of de vereisten<sup>(1)</sup> het gebruik van referentiewaarden niet toelaten,</p> <p>voor motoren met natuurlijke aanzuiging: <math>2.5 \text{ m}^{-1}</math>,  voor motoren met drukvulling: <math>3.0 \text{ m}^{-1}</math>,  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>, <math>1.5 \text{ m}^{-1}</math><sup>8</sup></p>		X	
	<p>2. Voorbereidingsvoorschriften:</p> <p>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 <math>80 \text{ }^\circ\text{C}</math> bedraagt of de normale bedrijfstemperatuur wanneer deze lager is, dan wel 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>				

<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>c) Testprocedure</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 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>	c) De meetapparatuur op afstand wijst op een ernstige inbreuk		X	
	<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 gemiddelde afwijkende metingen of het resultaat van een andere statistische berekening die rekening houdt met de verstrooiing van de metingen buiten beschouwing worden gelaten.</p>				

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
	De lidstaten kunnen het aantal testcycli aan een maximum verbinden. 5. Om onnodige tests 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.  Er kan ook worden gemeten met meetapparatuur op afstand met bevestiging door standaardtestmethodes.				
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.	Deuren				
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
			c)	Noodbediening is defect.	X
			d)	Afstandsbediening van portieren of waarschuwingstoestellen zijn defect.	X



Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
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) Toegang versperd		X	
9.2. Ontwasemings- en ontdooisysteem (X)(2)	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)(2)	Visuele controle en controle door bediening	a) Bediening is defect. Risico voor de gezondheid van personen aan boord	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 begeleidende personen inbegrepen)	Visuele controle	a) Klapstoelen (indien toegestaan) werken niet automatisch. Blokkeren een nooduitgang	X		
				X	
9.4.2 Bestuurderszitplaats (aanvullende vereisten)	Visuele controle	a) Speciale voorzieningen zoals zonneschermen of zonnekleppen zijn defect Belemmerd gezichtsveld	X		
		b) Bescherming voor bestuurder zit los Zou letsel kunnen veroorzaken	X		
9.5. Binnenverlichting en bestemmingsapparatuur (X) <sup>(2)</sup>	Visuele controle en controle door bediening	a) Bevestiging is defect.	X		
		b) Werkt helemaal niet		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	
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	
9.8. Communicatiesysteem met passagiers (X)(2)	Visuele controle en controle door bediening.	Systeem is defect. Werkt helemaal niet	X	X	
9.9. Bordjes met tekst (X)(2)	Visuele controle.	a) Bordje ontbreekt, is foutief of onleesbaar.	X		
		Verkeerde informatie		X	
9.10. Vereisten voor het vervoer van kinderen. (X) <sup>(2)</sup>					
9.10.1 Deuren	Visuele controle	Beveiliging van portieren niet in overeenstemming met de vereisten(1) voor dit soort vervoer		X	
9.10.2 Signaleerinrichtingen en speciale uitrusting	Visuele controle	Signaleerinrichting of speciale uitrusting ontbreekt	X		
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	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		

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
9.11.2 Bevestigingssysteem voor rolstoelen.	Visuele controle en, indien van toepassing, controle door 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	
9.11.3 Signaleerinrichtingen en speciale uitrusting	Visuele controle	Signaleerinrichting of speciale uitrusting ontbreekt		X	

VOETNOTEN:

- (1) "vereisten" staan 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.
- (E) Voor het testen van dit punt is apparatuur nodig.

## BIJLAGE IV

### I. **BEGINSELEN VAN HET VASTZETTEN VAN DE LADING**

1. De lading wordt zodanig vastgezet dat onderstaande krachten tengevolge van versnelling/vertraging van het voertuig kunnen worden weerstaan:
  - in de rijrichting: 0,8 maal het gewicht van de lading en
  - in zijdelingse richting: 0,5 maal het gewicht van de lading en
  - tegen de rijrichting in: 0,5 maal het gewicht van de lading
  - en in het algemeen moet omvallen of kantelen van de lading worden voorkomen<sup>1</sup>.
  
2. Bij het verdelen van de lading wordt rekening gehouden met de maximale toegestane asbelasting en met de noodzakelijke minimale asbelasting binnen de grenzen van de maximale toegestane massa van het voertuig, overeenkomstig de wettelijke bepalingen betreffende het gewicht en de afmetingen van voertuigen.
  
3. Wanneer lading wordt vastgezet moet rekening worden gehouden met de geldende vereisten inzake de deugdelijkheid van bepaalde voertuigonderdelen zoals kopschotten, zij- en achterwanden, rongen of bevestigingspunten wanneer deze worden gebruikt voor het vastzetten van de lading.
  
4. Voor het vastzetten van lading kan gebruik worden gemaakt van één of meer van de onderstaande bevestigingsmethodes:
  - opsluiten,
  - vergrendelen (plaatselijk/overall),
  - direct vastzetten,
  - neersjorren.

---

<sup>1</sup> Aan de tekst wordt de volgende overweging toegevoegd: "*Voor de verkeersveiligheid is het van cruciaal belang dat lading wordt vastgezet. De lading dient derhalve zodanig te worden vastgezet dat de lading de versnellingen die zich voordoen als het voertuig op de weg wordt gebruikt, aankan. Omwille van de bruikbaarheid moeten de massakrachten tengevolge van die versnellingen worden gebruikt als grenswaarden op basis van Europese normen.*"

## 5. Toepasselijke normen:

<b>Norm</b>	<b>Betreft:</b>
- EN 12195-1	Berekening van de sjorkrachten
- EN 12640	Sjorpunten
- EN 12642	Sterkte van de structuur van de laadvloer
- EN 12195 -2	Sjorbanden gemaakt van kunstvezels
- EN 12195-3	Sjorkettingen
- EN 12195-4	Sjorstaalkabels
ISO 1161, ISO 1496	ISO-container
- EN 283	Wissellaadbakken
- EN 12641	Dekzeilen
- EUMOS 40511	Palen - Rongen
- EUMOS 40509	Vervoer - Verpakking

## II. CONTROLE VAN DE VASTZETTING VAN DE LADING

### 1. INDELING VAN GEBREKEN

Gebreken worden ingedeeld in een van de volgende groepen:

- Klein gebrek: Er is sprake van een klein gebrek wanneer de lading correct is vastgezet maar een veiligheidsadvies op zijn plaats zou zijn.
- Groot gebrek: Er is sprake van een groot gebrek wanneer de lading niet voldoende is vastgezet en de lading of delen daarvan aanzienlijk zou(den) kunnen verschuiven of omvallen.

- Gevaarlijk gebrek: Er is sprake van een gevaarlijk gebrek wanneer de verkeersveiligheid direct in het geding is vanwege de kans dat de lading of delen ervan worden verloren, een gevaar dat rechtstreeks voortvloeit uit de lading of een onmiddellijk gevaar voor personen.

Wanneer het vervoer verscheidene gebreken vertoont, wordt het ingedeeld in de groep waartoe het ernstigste gebrek behoort. Wanneer het vervoer verscheidene gebreken vertoont en de effecten elkaar op basis van de combinatie van deze gebreken naar verwachting zullen versterken, wordt het vervoer ingedeeld in de groep waartoe gebreken die één niveau hoger zijn ingedeeld, behoren.

## **2. CONTROLEMETHODEN**

De controlemethode bestaat erin dat visueel wordt beoordeeld of er correct gebruik wordt gemaakt van passende maatregelen en in een afdoende hoeveelheid om de lading vast te zetten, al dan niet in combinatie met meting van de spanningskrachten, berekening van de efficiëntie van de vastzetting en controle van certificaten indien passend.

## **3. BEOORDELING VAN GEBREKEN**

In tabel 1 wordt een overzicht gegeven van de regels die kunnen worden toegepast bij controles van de wijze waarop de lading is vastgezet om te bepalen of de vervoersomstandigheden aanvaardbaar zijn.

De indeling in categorieën van de gebreken gebeurt op basis van de indeling in hoofdstuk II.1, en per geval.

De waarden in onderstaande tabel zijn indicatief en moeten worden gezien als een richtsnoer voor het bepalen van de categorie van het gebrek in het licht van de specifieke omstandigheden (met name afhankelijk van de aard van de lading) en volgens de beslissingsbevoegdheid van de controleur.

Wanneer een vervoersactiviteit binnen het toepassingsgebied van Richtlijn 95/50/EG<sup>2</sup> betreffende uniforme procedures voor de controle op het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg valt, kunnen meer specifieke voorschriften van toepassing zijn.

---

<sup>2</sup> PB L 249 van 17.10.1995, blz. 35.

Tabel 1

Punt	Gebreken	Beoordeling		
		Klein	Groot	Gevaarlijk
	Lading kan niet correct worden vastgezet als gevolg van de verpakking ervan	De controleur beslist		
	Eén of meer ladingseenheden zijn niet correct gepositioneerd	De controleur beslist		
	Het voertuig is ongeschikt voor de ingeladen lading (ander gebrek dan de <i>onder 10 genoemde</i> gebreken)	De controleur beslist		
	Duidelijke gebreken aan de bovenbouw van het voertuig (ander gebrek dan de <i>onder 10 genoemde</i> gebreken)	De controleur beslist		
<b>10</b>	<b>Geschiktheid van het voertuig</b>			
<b>10.1</b>	<b>Voorwand</b> (indien gebruikt om lading vast te zetten)			
10.1.1	Verzwakkende roestschade of vervormingen Barsten die de integriteit van de laadruimte in gevaar brengen		x	x
10.1.2	Niet sterk genoeg (certificaat of etiket indien van toepassing) Niet hoog genoeg voor de vervoerde lading		x	x
<b>10.2.</b>	<b>Zijwanden</b> (indien gebruikt voor het vastzetten van lading)			
10.2.1.	Verzwakkende roestschade, vervormingen, scharnieren of vangers niet in goede staat. Barsten; scharnieren of vangers ontbreken of zijn stuk		x	x
10.2.2.	Standaard niet sterk genoeg (certificaat of etiket indien van toepassing) Niet hoog genoeg voor de vervoerde lading		x	x
10.2.3.	De toestand van planken van zijwanden voldoet niet. Barsten		x	x
<b>10.3.</b>	<b>Achterwand</b> (indien gebruikt voor het vastzetten van lading)			
10.3.1.	Verzwakkende roestschade, vervormingen, scharnieren of vangers niet in goede staat. Barsten; scharnieren of vangers ontbreken of zijn stuk		x	x
10.3.2.	Niet sterk genoeg (certificaat of etiket indien van toepassing) Niet hoog genoeg voor de vervoerde lading		x	x
<b>10.4.</b>	<b>Rongen</b> (indien gebruikt voor het vastzetten van lading)			
10.4.1.	Verzwakkende roestschade, vervormingen, onvoldoende bevestigd aan het voertuig Barsten; bevestiging aan het voertuig instabiel		x	x
10.4.2.	Onvoldoende kracht of ontoereikend ontwerp Niet hoog genoeg voor de vervoerde lading		x	x
<b>10.5.</b>	<b>Bevestigingspunten</b> (indien gebruikt voor het vastzetten van lading)			
10.5.1.	In onvoldoende goede staat of ontoereikend ontwerp Kunnen de vereiste trekkrachten niet aan		x	x
10.5.2.	Aantal onvoldoende Onvoldoende aantal om de vereiste trekkrachten te dragen		x	x
<b>10.6.</b>	<b>Vereiste bijzondere structuren</b> (indien gebruikt voor het vastzetten van lading)			
10.6.1.	In slechte staat, beschadigd Barsten; kunnen de krachten bij een botsing niet weerstaan		x	x
10.6.2.	Niet geschikt voor de vervoerde lading Ontbreken		x	x
<b>10.7.</b>	<b>Vloer</b> (indien gebruikt voor het vastzetten van lading)			
10.7.1.	In slechte staat, beschadigd Barsten; kan de lading niet dragen		x	x
10.7.2.	Onvoldoende laadvermogen kan de lading niet dragen		x	x

Punt	Gebreken	Beoordeling		
		Klein	Groot	Gevaarlijk
<b>20</b>	<b>Bevestigingsmethoden</b>			
<b>20.1.</b>	<b>Vastzetten, blokkeren en direct vastsjorren</b>			
<b>20.1.1</b>	<b>Directe bevestiging van de lading (blokkeren)</b>			
20.1.1.1	Afstand tot de voorwand indien gebruikt voor direct vastzetten is te groot Meer dan 15 cm en het gevaar bestaat dat de wand wordt doorboord		x	x
20.1.1.2.	Afstand tot de zijwand indien gebruikt voor direct vastzetten is te groot Meer dan 15 cm en het gevaar bestaat dat de wand wordt doorboord		x	x
20.1.1.3.	Afstand tot de achterwand indien gebruikt voor direct vastzetten is te groot Meer dan 15 cm en het gevaar bestaat dat de wand wordt doorboord		x	x
<b>20.1.2.</b>	<b>Vastzetmiddelen zoals rails, balken, latten en wiggen aan de voorkant, zijkanten en achterkant</b>			
20.1.2.1.	Niet correct aan het voertuig bevestigd Niet goed bevestigd Kunnen de krachten bij een botsing niet weerstaan, zitten los	x	x	x
20.1.2.2.	Niet correct vastgezet Niet stevig genoeg vastgezet Volkomen ineffectief	x	x	x
20.1.2.3.	Het vastzetmiddel is niet helemaal geschikt. Het vastzetmiddelen is volkomen ongeschikt.		x	x
20.1.2.4.	De gekozen methode voor het vastzetten van de verpakking is suboptimaal De gekozen methode is volkomen ontoereikend.		x	x
<b>20.1.3</b>	<b>Direct vastzetten met netten en dekens</b>			
20.1.3.1.	Toestand van de netten en dekens (het etiket ontbreekt of is beschadigd, maar het middel is in goede staat) De apparatuur voor het vastzetten van de lading is beschadigd Apparatuur voor het vastzetten van de lading ernstig beschadigd en niet meer bruikbaar	x	x	x
20.1.3.2.	De netten en dekens zijn niet sterk genoeg. Het vermogen om de krachten bij een botsing te weerstaan is minder dan twee derde van wat wordt vereist		x	x
20.1.3.3.	De netten en dekens zijn niet goed vastgemaakt. Bevestiging minder in staat om twee derde van de krachten bij een botsing te weerstaan		x	x
20.1.3.4.	De netten en dekens zijn niet helemaal geschikt om de lading vast te zetten Volkomen ongeschikt		x	x
<b>20.1.4.</b>	<b>Afscheiding en opvulling van ladingseenheden of tussenruimten</b>			
20.1.4.1.	Geschiktheid van de afscheidings- en opvullingseenheid Er is te veel ruimte tussen de ladingseenheden.		x	x
<b>20.1.5.</b>	<b>Directe bevestiging (horizontaal, transversaal, diagonaal, met lussen of veren)</b>			
20.1.5.1.	De vereiste vastzettingkrachten worden niet bereikt. Minder dan twee derde van de vereiste kracht		x	x



Punt	Gebreken	Beoordeling		
		Klein	Groot	Gevaarlijk
<b>20.2.</b>	<b>Vastzetten met frictiesloten</b>			
<b>20.2.1.</b>	<b>Bereiken van de vereiste vastzettingskrachten</b>			
20.2.1.1.	De vereiste vastzettingskrachten worden niet bereikt. Minder dan twee derde van de vereiste kracht		x	x
<b>20.3.</b>	<b>Apparatuur voor het vastzetten van de lading</b>			
20.3.1	Geschiktheid van de apparatuur voor het vastzetten van de lading Volledig ongeschikte apparatuur		x	x
20.3.2.	Het etiket (bv. op het afleesplaatje/ de testaanhangwagen) ontbreekt of is beschadigd, maar de apparatuur is nog in goede staat. Het etiket (bv. op afleesplaatje / de testaanhangwagen) ontbreekt of is beschadigd en de apparatuur is niet in goede staat	x	x	
20.3.3.	De apparatuur voor het vastzetten van de lading is beschadigd Apparatuur voor het vastzetten van de lading ernstig beschadigd en niet meer bruikbaar		x	x
20.3.4.	De aanspanners zijn niet correct gebruikt De aanspanners zijn stuk		x	x
20.3.5.	De apparatuur voor het vastzetten van de lading is verkeerd gebruikt (bv. geen bekleding van de randen). De apparatuur voor het vastzetten van de lading vertoont gebreken (bv. knopen).		x	x
20.3.6.	Bevestiging van de apparatuur voor het vastzetten van de lading ondeugdelijk Minder dan twee derde van de vereiste kracht		x	x
<b>20.4.</b>	<b>Overige apparatuur</b> (bv. antislipmatten, bekleding van en rails op randen)			
20.4.1.	De gebruikte apparatuur is ongeschikt. Er is verkeerde of defecte apparatuur gebruikt. De gebruikte apparatuur is volkomen ongeschikt.	x	x	x
<b>20.5.</b>	<b>Vervoer van bulkmateriaal, licht en los materiaal</b>			
20.5.1.	Bulkmateriaal waait weg tijdens het gebruik van het voertuig in het verkeer en dat kan het overige verkeer afleiden Gevaar voor het verkeer		x	x
20.5.2.	Het bulkmateriaal is niet toereikend vastgezet. Verlies van lading wat een gevaar voor het verkeer oplevert		x	x
20.5.3.	Geen bedekking van lichte goederen Verlies van lading wat een gevaar voor het verkeer oplevert		x	x
<b>20.6.</b>	<b>Vervoer van rondhout</b>			
20.6.1.	Het vervoerd materiaal (boomstammen) ligt gedeeltelijk los.			x
20.6.2.	De vastzettingskrachten van de ladingseenheid zijn niet toereikend Minder dan twee derde van de vereiste kracht		x	x
<b>30</b>	<b>De lading is helemaal niet vastgezet</b>			x

## BIJLAGE V

(voorzijde)

### SPECIMEN VAN EEN VERSLAG VAN EEN NADERE TECHNISCHE CONTROLE LANGS DE WEG, INCLUSIEF EEN CHECKLIST

1. Plaats van de controle ....
2. Datum .....
3. Tijdstip .....
4. Kenletters van het land en kenteken van het voertuig.....
5. Voertuigidentificatienummer (VIN).....
6. Voertuigcategorie

a)	N2 <sup>(a)</sup> (3,5 tot 12 t)	<input type="checkbox"/>
b)	N3 <sup>(a)</sup> (meer dan 12 t)	<input type="checkbox"/>
c)	O3 <sup>(a)</sup> (3,5 tot 10 t)	<input type="checkbox"/>
d)	O4 <sup>(a)</sup> (meer dan 10 t)	<input type="checkbox"/>
e)	M2 <sup>(a)</sup> (>9 zitplaatsen <sup>(b)</sup> tot 5 t)	<input type="checkbox"/>
f)	M3 <sup>(a)</sup> (>9 zitplaatsen <sup>(b)</sup> meer dan 5 t)	<input type="checkbox"/>
g)	Andere voertuigcategorie: (gelieve te preciseren):	<input type="checkbox"/>

7. Stand kilometerteller die op het moment van de controle wordt afgelezen
8. Onderneming die het vervoer uitvoert
  - a) Naam en adres ...  
.....
  - b) Nummer van de communautaire vergunning<sup>(c)</sup> (Verordeningen (EG) nr. 1072/2009 en 1073/2009)...
9. Naam bestuurder .....

10. Checklist

	Gecontroleerd <sup>(d)</sup>	Afgekeurd(e)
(0) identificatie <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(1) remsysteem	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(2) stuurinrichting <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(3) zicht <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(4) lampen en elektrische installaties <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(5) assen, wielen, banden, ophanging <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(6) chassis en met het chassis verbonden delen <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(7) andere uitrusting zoals tachograaf <sup>(f)</sup> en snelheidsbegrenzer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(8) overlast zoals uitstoot en brandstof- en/of olie lekkage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(9) aanvullende controles voor voertuigen M2 en M3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(10) vastzetten van de lading	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Resultaat van de controle:

- Goedgekeurd   
 Afgekeurd   
 Verbod op of beperking van het gebruik van het voertuig, dat gevaarlijke gebreken vertoont

12. Diversen/opmerkingen: ... ..

13. Instantie/ambtenaar of controleur die de controle heeft uitgevoerd

Handtekening van:

De instantie, functionaris of controleur die de  
 controle heeft uitgevoerd

Bestuurder

.....

Opmerkingen:

- a) Voertuigcategorie overeenkomstig artikel 2.
- b) Aantal zitplaatsen inclusief de zitplaats van de bestuurder (punt S.1 van het inschrijvingscertificaat).
- c) indien beschikbaar.
- d) "Gecontroleerd" betekent dat minstens een van de in bijlage II of bijlage IV bij Richtlijn XX/XX/XX vermelde controlepunten van deze groep is gecontroleerd en dat er kleine gebreken of geen gebreken zijn aangetroffen.
- e) Afgekeurde punten met grote of gevaarlijke gebreken staan op de achterzijde.
- f) Methoden voor het controleren en beoordelen van gebreken overeenkomstig bijlage II of bijlage IV van Richtlijn XX/XX/XX.

(achterzijde)

<p><b>0. IDENTIFICATIE VAN HET VOERTUIG</b></p> <p>0.1. Kentekenplaten</p> <p>0.2. Voertuigidentificatie-/chassis-/serienummer</p> <p><b>1. REMUITRUSTING</b></p> <p>1.1. Mechanische toestand en werking</p> <p>1.1.1. Draaipunt van de bedrijfsrem</p> <p>1.1.2. Staat en slag van het bedieningspedaal</p> <p>1.1.3. Vacuümpomp of compressor en reservoirs</p> <p>1.1.4. Lagedrukverklikker of manometer</p> <p>1.1.5. Handremregelklep</p> <p>1.1.6. Parkeerrem, bedieningshandel, parkeerremvergrendeling</p> <p>1.1.7. Remkleppen (voetkleppen, ontluichtingsventielen, regelkleppen)</p> <p>1.1.8. Koppelingskoppelen voor remmen voor aanhangwagens (elektrisch en pneumatisch)</p> <p>1.1.9. Energie- en drukreservoir</p> <p>1.1.10. Rembekrachtiging, hoofdcilinder (hydraulische systemen)</p> <p>1.1.11. Niet-flexibele remleidingen</p> <p>1.1.12. Flexibele remleidingen</p> <p>1.1.13. Remvoeringen en blokken</p> <p>1.1.14. Remtrommels en -schijven</p> <p>1.1.15. Remkabels, stangen, hendels, overbrenging</p> <p>1.1.16. Remcilinders (veerremcilinders of hydraulische remcilinders inbegrepen)</p> <p>1.1.17. Automatische lastafhankelijke remkrachtregelaar</p> <p>1.1.18. Remhefbomen en indicatoren</p> <p>1.1.19. Continureminstallatie (indien gemonteerd of voorgeschreven)</p> <p>1.1.20. Automatische bediening van remmen voor aanhangwagens</p> <p>1.1.21. Volledige reminstallatie</p> <p>1.1.22. Testkoppelingen</p> <p>1.2. Remkracht en Bedrijfszekerheid van de bedrijfsrem</p> <p>1.2.1. Prestatie</p> <p>1.2.2. Efficiëntie</p> <p>1.3. Remkracht en Bedrijfszekerheid van de hulprem</p> <p>1.3.1 Prestatie</p> <p>1.3.2 Efficiëntie</p> <p>1.4. Remkracht en bedrijfszekerheid van de parkeerrem</p>	<p><b>4. LICHTEN, REFLECTOREN EN ELEKTRISCHE INSTALLATIES</b></p> <p>4.1. Koplampen</p> <p>4.1.1. Toestand en werking</p> <p>4.1.2. Afstelling</p> <p>4.1.3. Schakelaars</p> <p>4.1.4. Naleving van de eisen</p> <p>4.1.5. Verstelinrichting</p> <p>4.1.6. Koplampwisser</p> <p>4.2. Voor- en achterlichten, breedtelichten en markeringslichten</p> <p>4.2.1. Toestand en werking</p> <p>4.2.2. Schakelaars</p> <p>4.2.3. Naleving van de eisen</p> <p>4.3. Remlichten</p> <p>4.3.1. Toestand en werking</p> <p>4.3.2. Schakelaars</p> <p>4.3.2. Naleving van de eisen</p> <p>4.4. Richtingaanwijzers en waarschuwingsknipperlichten</p> <p>4.4.1. Toestand en werking</p> <p>4.4.2. Schakelaars</p> <p>4.4.3. Naleving van de eisen</p> <p>4.4.4. Knippersnelheid</p> <p>4.5. Mistlichten voor en achter</p> <p>4.5.1. Toestand en werking</p> <p>4.5.2. Afstelling</p> <p>4.5.4. Schakelaars</p> <p>4.5.2. Naleving van de eisen</p> <p>4.6. Achteruitrijlichten</p> <p>4.6.1. Toestand en werking</p> <p>4.6.2. Schakelaars</p> <p>4.6.3. Naleving van de eisen</p> <p>4.7. Achterkentekenplaatverlichting</p> <p>4.7.1. Toestand en werking</p> <p>4.7.2. Overeenstemming met vereisten</p> <p>4.8. Retroreflectoren, opvallende markeringen en markeringsborden achteraan</p>	<p>6.1.3. Tanks en brandstofleidingen (incl. tanks en brandstofleidingen voor verwarming)</p> <p>6.1.4. Bumpers, zijdelingse bescherming en onderrijbeveiliging aan de achterzijde</p> <p>6.1.5. Bevestiging van het reservewiel</p> <p>6.1.6. Koppelingsinrichting en trekrichting</p> <p>6.1.7. Overbrenging</p> <p>6.1.8. Bevestiging van de motor</p> <p>6.1.9. Motorvermogen</p> <p>6.2. Cabine en koetswerk</p> <p>6.2.1. Toestand</p> <p>6.2.2. Bevestiging</p> <p>6.2.3. Portieren en portiervangers</p> <p>6.2.4. Bodem</p> <p>6.2.5. Bestuurderszitplaats</p> <p>6.2.6. Overige zitplaatsen</p> <p>6.2.7. Bedieningsapparatuur voor de bestuurder</p> <p>6.2.8. Cabinetreden</p> <p>6.2.9. Andere binnen- en buitenvoorzieningen en uitrusting</p> <p>6.2.10. Spatborden, opspataf schermingsuitrusting</p> <p><b>7. DIVERSE UITRUSTINGEN</b></p> <p>7.1. Veiligheidsgordels/sluitingen</p> <p>7.1.1. Veiligheid van bevestigingen</p> <p>7.1.2. Toestand</p> <p>7.1.3. Krachtbegrenzer veiligheidsgordel</p> <p>7.1.4. Gordelspanners</p> <p>7.1.5. Airbag</p> <p>7.1.6. SRS-systemen (Supplemental Restraint System)</p> <p>7.2. Brandblusser</p> <p>7.3. Sloten en beveiligingen tegen diefstal</p> <p>7.4. Gevarendriehoek</p> <p>7.5. Verbandtrommel</p> <p>7.6. Wielblokken (wiggen)</p> <p>7.7. Geluidssignaalinrichting</p> <p>7.8. Snelheidsmeter</p> <p>7.9. Tachograaf</p>
---	---	---

<p>1.4.1 Prestatie</p> <p>1.4.2 Efficiëntie</p> <p>1.5. Remkracht van continureminstallatie</p> <p>1.6. Antiblokkeersysteem</p> <p>1.7 Elektronisch remsysteem</p> <p>1.8 Remvloeistof</p> <p><b>2. STUURINRICHTING</b></p> <p>2.1. Mechanische toestand</p> <p>2.1.1. Toestand van de stuurinrichting</p> <p>2.1.2. Bevestiging van stuurhuis</p> <p>2.1.3. Toestand stuuroverbrenging</p> <p>2.1.4. Werking stuuroverbrenging</p> <p>2.1.5. Stuurbekrachtiging</p> <p>2.2. Stuurwiel en -kolom</p> <p>2.2.1. Toestand van het stuurwiel</p> <p>2.2.2. Stuurkolom</p> <p>2.3. Speling in de stuurinrichting</p> <p>2.4. Wieluitlijning</p> <p>2.5. Draaischijf van de as van de aanhangwagen</p> <p>2.6. Elektronische stuurbekrachtiging</p> <p><b>3. ZICHT</b></p> <p>3.1. Gezichtsveld</p> <p>3.2. Toestand van de ruiten</p> <p>3.3. Achteruitkijkspiegels</p> <p>3.4. Ruitenwissers</p> <p>3.5. Ruitensproeiers</p> <p>3.6 Ontwasemingsstelsysteem</p>	<p>4.8.1. Toestand</p> <p>4.8.2. Naleving van de eisen</p> <p>4.9. Verkliekersignalen voor lichteinrichting</p> <p>4.9.1. Toestand en werking</p> <p>4.9.2. Naleving van de eisen</p> <p>4.10. Elektrische verbindingen tussen trekkend voertuig en aanhangwagen of oplegger</p> <p>4.11. Elektrische bedrading</p> <p>4.12. Niet-verplichte lampen en reflectoren</p> <p>4.13. Accu</p> <p><b>5. ASSEN, WIELEN, BANDEN EN OPHANGING</b></p> <p>5.1. Assen</p> <p>5.1.1. Assen</p> <p>5.1.2. Stuurpenen</p> <p>5.1.3. Wiellagers</p> <p>5.2. Wielen en banden</p> <p>5.2.1. Wielnaaf</p> <p>5.2.2. Wielen</p> <p>5.2.3. Banden</p> <p>5.3. Ophangingsstelsysteem</p> <p>5.3.1. Veren en stabilisator</p> <p>5.3.2. Schokdempers</p> <p>5.3.3. Torsiebuizen, reactiearmen, wiendraagarmen en ophangarmen</p> <p>5.3.4. Veerverbindingen</p> <p>5.3.5. Luchtvering</p> <p><b>6. CHASSIS EN MET HET CHASSIS VERBONDEN DELEN</b></p> <p>6.1. Chassis of frame en bevestigingen</p> <p>6.1.1. Algemene toestand</p> <p>6.1.2. Uitlaatpijpen en dempers</p>	<p>7.10. Snelheidsbegrenzer</p> <p>7.11. Kilometer teller</p> <p>7.12. Elektronische stabiliteitscontrole (ESC)</p> <p><b>8. [...] OVERLAST</b></p> <p>8.1 Geluid demping</p> <p>8.2. Uitlaat emissies</p> <p>8.2.1. Emissies benzine motor</p> <p>8.2.1.1. Uitlaat emissieregelsysteem</p> <p>8.2.1.2. Gas emissies</p> <p>8.2.2. Emissies diesel motor</p> <p>8.2.2.1. Uitlaat emissieregelsysteem</p> <p>8.2.2.2. Opaciteit</p> <p>8.3. Onderdrukking elektromagnetische storingen</p> <p>8.4. Andere punten die betrekking hebben op het milieu</p> <p>8.4.1. Zichtbare rook</p> <p>8.4.2. Vloeistoflekken</p> <p><b>9. AANVULLENDE CONTROLES VOOR PASSAGIERSVOERTUIGEN M2, M3</b></p> <p>9.1 Deuren</p> <p>9.1.1. In- en uitgang</p> <p>9.1.2. Nooduitgangen</p> <p>9.2. Ontwasemings- en ontdooisysteem</p> <p>9.3. Ventilatie- en verwarmingssysteem</p> <p>9.4 Zitplaatsen</p> <p>9.4.1. Zitplaatsen voor passagiers</p> <p>9.4.2. Bestuurderszitplaats</p> <p>9.5. Binnenverlichting en bestemmingsapparatuur</p> <p>9.6. Gangpaden, staanplaatsen</p> <p>9.7. Trappen en treden</p>
--	---	---

**BIJLAGE VI**  
**STANDAARDFORMULIER VOOR RAPPORTAGE AAN DE COMMISSIE**

Het standaardformulier wordt opgesteld in een formaat dat door een computer kan worden verwerkt en wordt langs elektronische weg verzonden met behulp van standaard kantoorsoftware.

Elke lidstaat produceert:

- één enkele overzichtstabel en
- voor elk land van inschrijving van voertuigen die een nadere controle hebben ondergaan een afzonderlijke gedetailleerde tabel met informatie over de gecontroleerde en geconstateerde gebreken voor elke voertuigcategorie.

# OVERZICHTSTABEL

van alle (initiële en nadere) controles

Rapporterende lidstaat:

bijvoorbeeld België

Verslagperiode

jaar [X]

tot en met jaar  
[X+1]

Voertuigcategorie:	N2		N3		M2		M3		O3		O4		Andere categorieën (facultatief)		Totaal	
	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen <sup>1</sup>	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen
Oostenrijk															0	0
België															0	0
Bulgarije															0	0
Kroatië															0	0
Cyprus															0	0

<sup>1</sup> Afgekeurde voertuigen met grote of gevaarlijke gebreken volgens Bijlage V.

Tsjechië																0	0
Denemarken																0	0
Ierland																0	0
Estland																0	0
Finland																0	0
Frankrijk																0	0
Duitsland																0	0
Griekenland																0	0
Hongarije																0	0
Italië																0	0
Letland																0	0
Litouwen																0	0
Luxemburg																0	0
Malta																0	0
Nederland																0	0



Polen																0	0
Portugal																0	0
Roemenië																0	0
Slowakije																0	0
Slovenië																0	0
Spanje																0	0
Zweden																0	0
Verenigd Koninkrijk																0	0

Albanië																
Andorra																
Armenië																
Azerbeidzjan																
Belarus																
Bosnië en Herzegovina																
Georgië																
Kazachstan																
Liechtenstein																
Monaco																
Montenegro																
Noorwegen																
Republiek Moldavië																
Russische Federatie																
San Marino																
Servië																

Zwitserland																
Tadzjikistan																
Turkije																
Turkmenistan																
Oekraïne																
Oezbekistan																
Voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië																
Andere derde landen (gelieve te preciseren):																

# RESULTATEN van nadere controles

Rapporteren-

de lidstaat: **bijvoorbeeld België**

Naam van de rapporterende lidstaat

Land van inschrijving: **bijvoorbeeld Bulgarije**

Naam van het land waar de voertuigen zijn ingeschreven

PERIODE: **01/jaar** tot **12/jaar**  
van **[X]** en met **[X+1]**

Voertuig-categorie:	N2		N3		M2		M3		O3		O4		Andere categorieën: (facultatief)		Totaal	
	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen <sup>1</sup>	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen
															0	0
<b>Gebrek</b>																
	Gecontroleerd	Afgekeurd	Gecontroleerd	Afgekeurd	Gecontroleerd	Afgekeurd	Gecontroleerd	Afgekeurd	Gecontroleerd	Afgekeurd	Gecontroleerd	Afgekeurd	Gecontroleerd	Afgekeurd	Gecontroleerd	Afgekeurd
(0) identificatie															0	0

<sup>1</sup> Afgekeurde voertuigen met grote of gevaarlijke gebreken volgens bijlage V.

(1) remsysteem																0	0
(2) stuur- inrichting																0	0
(3) zicht																0	0
(4) lampen en elektrische installaties																0	0
(5) assen, wielen, banden, ophanging																0	0
(6) chassis en met het chassis verbonden delen																0	0
(7) andere uitrusting zoals tachograaf en snelheids- begrenzer																0	0
(8) overlast zoals uitstoot en brandstof- en/of olielekkage																0	0
(9) aanvullende controles voor M2 en M3																0	0
(10) vastzetten van de lading																0	0

<i>Gebrek (aanvullend)</i>																	
1.1.1																0	0
1.1.2																0	0
...																0	0
2.1.1																0	0
2.1.2																0	0
...																0	0
3.1																0	0
3.2																0	0
...																0	0
20.6.2																0	0
30																0	0
<b>Totaal aantal afkeuringen</b>																0	0

---