

**GEMEENSCHAPS- EN GEWESTREGERINGEN**  
**GOUVERNEMENTS DE COMMUNAUTE ET DE REGION**  
**GEMEINSCHAFTS- UND REGIONALREGIERUNGEN**

**VLAAMSE GEMEENSCHAP — COMMUNAUTE FLAMANDE**

**VLAAMSE OVERHEID**

[C – 2018/31050]

**27 APRIL 2018. — Besluit van de Vlaamse Regering  
tot wijziging van diverse besluiten met betrekking tot de technische keuring**

De Vlaamse Regering,

Gelet op de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen, artikel 1, het laatst gewijzigd bij het decreet van 8 juli 2016, en artikel 2, § 2, vervangen bij de wet van 18 juli 1990;

Gelet op het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen;

Gelet op het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen;

Gelet op het koninklijk besluit van 23 december 1994 tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regeling van de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen;

Gelet op het koninklijk besluit van 28 april 2011 tot vaststelling van het bedrag en de betalingswijze van de vergoedingen te innen voor de goedkeuring van motorvoertuigen;

Gelet op het advies van de Vlaamse commissie administratie-nijverheid, gegeven op 25 januari 2018;

Gelet op het akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor de begroting, gegeven op 6 maart 2018;

Gelet op advies 63.147/3 van de Raad van State, gegeven op 9 april 2018, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Op voorstel van de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn;

Na beraadslaging,

Besluit :

*HOOFDSTUK 1. — Algemene bepaling*

**Artikel 1.** Dit besluit voorziet in de omzetting van richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van richtlijn 2009/40/EG.

*HOOFDSTUK 2. — Wijzigingen van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen*

**Art. 2.** Aan artikel 1, § 2, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 14 april 2009, 17 juni 2013, 10 juli 2013 en 18 oktober 2013 en het besluit van de Vlaamse Regering van 10 juli 2015, worden een punt 124° tot en met 127° toegevoegd, die luiden als volgt:

“124° gebreken: de technische defecten of andere vormen van niet-naleving die tijdens een technische controle worden vastgesteld;

125° kleine gebreken: de gebreken die geen belangrijke gevolgen hebben voor de veiligheid van het voertuig of geen gevolgen hebben voor het milieu, en andere kleine vormen van niet-naleving;

126° grote gebreken: de 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;

127° gevaarlijke gebreken: de gebreken die een direct en onmiddellijk gevaar voor de verkeersveiligheid vormen of gevolgen hebben voor het milieu.”

**Art. 3.** In artikel 2, § 2, 7°, van hetzelfde besluit, vervangen bij het koninklijk besluit van 17 juni 2013 en gewijzigd bij het koninklijk besluit van 28 maart 2014, wordt de zin “De voertuigen die sedert meer dan vijftientig jaar in gebruik zijn genomen en die ingeschreven zijn onder een van de kentekenplaten bedoeld in artikel 4, § 2 van het ministerieel besluit van 23 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen, zijn enkel onderworpen aan de bepalingen van de artikelen 10 § 4, punt 1, eerste lid, 23 §§ 1, 3, 4, 5, 6 en 7, 23sexies § 1, 1°, 3° en 6°, en § 2, 25, 26, 42, 45 § 1, 1° en 3°, 47 § 1, punt 1, eerste lid, 54, § 1, 1° en 3°, 70 § 2 en 80 van dit besluit.” vervangen door de zin “De voertuigen die sinds meer dan vijftientig jaar in gebruik zijn genomen en die ingeschreven zijn onder een van de kentekenplaten, vermeld in artikel 4, § 2, van het ministerieel besluit van 23 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen, zijn alleen onderworpen aan artikel 10, § 4, punt 1, eerste lid, artikel 23, 23bis § 1, § 2, § 4 en § 5, artikel 23ter tot en met 23octies, artikel 23novies § 1, § 3 en § 4, artikel 23decies tot en met 26, artikel 42, 45, § 1, 1° en 3°, artikel 47, § 1, punt 1, eerste lid, artikel 54, § 1, 1° en 3°, artikel 70, § 2, en artikel 80 van dit besluit.”

**Art. 4.** In artikel 23 van hetzelfde besluit, het laatst gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 10 juli 2015, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 2, B, 1, wordt de zinsnede “punt B.1” vervangen door de zinsnede “punt C.1”;

2° in paragraaf 7, 2° worden de woorden “Europese Unie” vervangen door de woorden “Europese Economische Ruimte”.

**Art. 5.** In artikel 23<sup>ter</sup> van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 15 december 1998 en het laatst gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 20 januari 2017, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° aan paragraaf 2 worden een punt 7° en een punt 8° toegevoegd, die luiden als volgt:

“7° de voertuigen, vermeld in artikel 2, § 2, tweede lid, 7°, van dit besluit, die sinds dertig tot vijftig jaar geleden in verkeer werden gesteld, met uitzondering van voertuigen voor traag vervoer en voertuigen uitgerust met rupsbanden, zijn aan de keuring onderworpen vóór de inverkeerstelling onder een van de kentekenplaten, vermeld in artikel 4, § 2, van het ministerieel besluit van 23 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen, en vervolgens om de twee jaar;

8° de voertuigen, vermeld in artikel 2, § 2, tweede lid, 7°, van dit besluit, die sinds meer dan vijftig jaar geleden in verkeer werden gesteld, met uitzondering van voertuigen voor traag vervoer en voertuigen uitgerust met rupsbanden, zijn aan de keuring onderworpen vóór de inverkeerstelling onder een van de kentekenplaten, vermeld in artikel 4, § 2, van het ministerieel besluit van 23 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen, en vervolgens om de vijf jaar.”;

2° er wordt een paragraaf 6 toegevoegd, die luidt als volgt:

“§ 6. De voertuigen, vermeld in artikel 2, § 2, tweede lid, 7°, die minder dan dertig jaar geleden in verkeer zijn gesteld, met uitzondering van voertuigen voor traag vervoer en voertuigen uitgerust met rupsbanden, worden vóór de dag in 2019 waarop ze respectievelijk zesentwintig, zevenentwintig, achtentwintig of negentwintig jaar geleden in verkeer zijn gesteld, aangeboden voor periodieke keuring.

De voertuigen, vermeld in artikel 2, § 2, tweede lid, 7°, die ten minste dertig jaar geleden in verkeer zijn gesteld, met uitzondering van voertuigen voor traag vervoer en voertuigen uitgerust met rupsbanden, worden vóór de dag in 2020 waarop ze dertig jaar of meer geleden in verkeer zijn gesteld, aangeboden voor periodieke keuring.

De voertuigen in deze paragraaf worden geacht in verkeer te zijn gesteld op de datum van eerste inschrijving van het voertuig in België of in het buitenland, of op de vermoedelijke datum van eerste ingebruikname in gevallen waarin deze verschilt van de datum van eerste inschrijving.”.

**Art. 6.** In artikel 23<sup>quater</sup>, § 4 van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 17 maart 2003, worden de woorden “Europese Unie” vervangen door de woorden “Europese Economische Ruimte”.

**Art. 7.** In artikel 23<sup>quinquies</sup>, eerste lid, van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 15 december 1998 en gewijzigd bij het koninklijk besluit van 17 maart 2003, wordt tussen de zinsnede “De artikels 23<sup>ter</sup>, § 1, 4° tot 7°” en de zinsnede “en 23<sup>sexies</sup> § 1, 5°” de zinsnede “, § 2, 7° en 8°,” ingevoegd.

**Art. 8.** In artikel 23<sup>sexies</sup>, § 4, 3°, van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 15 december 1998 en gewijzigd bij het koninklijk besluit van 6 september 2013 en het besluit van de Vlaamse Regering van 10 juli 2015, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de woorden “Europese Unie” worden vervangen door de woorden “Europese Economische Ruimte”;

2° de zinsnede “Richtlijn 2009/40/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 mei 2009 betreffende de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens” wordt vervangen door de zinsnede “richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG”.

**Art. 9.** In artikel 23<sup>octies</sup>, § 1, 3° van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 15 december 1998 en gewijzigd bij het koninklijk besluit van 17 maart 2003, wordt het woord “federale” opgeheven.

**Art. 10.** In artikel 23<sup>novies</sup> van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 15 december 1998 en het laatst gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 10 juli 2015, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° paragraaf 3 wordt vervangen door wat volgt:

“§ 3. Een keuringsbewijs wordt afgegeven na elke volledige of gedeeltelijke keuring, behalve bij een visuele keuring van het voertuig die leidt tot de uitreiking van het document “Visuele keuring van het voertuig”. Het vermeldt minstens:

1° het voertuigidentificatienummer (VIN of chassisnummer);

2° het kentekenplaatnummer van het voertuig en de kenletters van het land van registratie;

3° de plaats en de datum van de controle;

4° de kilometerstand die is afgelezen tijdens de vorige en de huidige volledige keuring, als die informatie beschikbaar is;

5° de voertuigcategorie, als die informatie beschikbaar is;

6° de vastgestelde gebreken en de graad van ernst daarvan;

7° het resultaat van de technische controle;

8° de datum waarop het huidige certificaat verstrijkt;

9° de naam van de erkende controleorganisatie en de handtekening of de identificatie van de controleur die de controle heeft uitgevoerd;

10° de volgende overige informatie:

a) voor minibussen en taxi's: het aantal zitplaatsen, andere dan de bestuurdersplaats;

b) de gegevens over de keuringen waaraan het voertuig krachtens andere reglementaire bepalingen onderworpen is;

c) de inlichtingen die voor latere keuringen nuttig geacht worden.”;

2° er wordt een paragraaf 4 toegevoegd, die luidt als volgt:

“§ 4. Een geldig keuringsbewijs dat is afgegeven in een lidstaat van de Europese Economische Ruimte voor een in die lidstaat geregistreerd voertuig waaruit blijkt dat het voertuig met goed gevolg een technische controle als vermeld in richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG, heeft ondergaan, wordt erkend in het Vlaamse Gewest, ongeacht eventuele verschillen in de frequentie-intervallen voor periodieke technische controles, vermeld in artikel 23<sup>ter</sup> van dit besluit.

Als een voertuig dat in een andere lidstaat van de Europese Economische Ruimte al is geregistreerd, opnieuw wordt ingeschreven in het Vlaamse Gewest op naam van dezelfde titularis, wordt het keuringsbewijs dat door die andere lidstaat is afgegeven, erkend in het Vlaamse Gewest, op voorwaarde dat het keuringsbewijs nog geldig is wat betreft de frequentie-intervallen voor periodieke technische controles, vermeld in artikel 23<sup>ter</sup>.

Als er twijfel is over de geldigheid van het keuringsbewijs, kan de geldigheid nagegaan worden alvorens het keuringsbewijs te erkennen.”.

**Art. 11.** In artikel 23<sup>decies</sup> van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 15 december 1998 en gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 17 maart 2003, 26 april 2006 en 1 juni 2011 en het besluit van de Vlaamse Regering van 10 juli 2015, worden paragraaf 1 tot en met 4 vervangen door wat volgt:

“§ 1. De geldigheidsduur van het keuringsbewijs is gelijk aan de periode tussen het tijdstip van de keuring en de voorziene datum voor de eerstvolgende periodieke keuring, vermeld in artikel 23<sup>ter</sup>, als bij de keuring vastgesteld wordt dat:

- 1° het voertuig geen gebreken vertoont;
- 2° het voertuig kleine gebreken vertoont.

§ 2. De geldigheidsduur van het keuringsbewijs bedraagt drie maanden als, ongeacht eventuele tekortkomingen als vermeld in paragraaf 1, bepaalde administratieve tekortkomingen of bepaalde vormen van niet-naleving, bepaald door de bevoegde Vlaamse instantie, vastgesteld worden.

§ 3. De geldigheidsduur van het keuringsbewijs bedraagt vijftien dagen als het voertuig grote gebreken vertoont.

§ 4. Het keuringsbewijs is zonder geldigheidsduur als het voertuig gevaarlijke gebreken vertoont.

In het geval, vermeld in het eerste lid, wordt de vermelding “VERBODEN VOOR HET VERKEER” op het keuringsbewijs aangebracht.”.

**Art. 12.** In artikel 23<sup>undecies</sup> van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 15 december 1998 en het laatst gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 10 juli 2015, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° paragraaf 2 wordt vervangen door wat volgt:

“§ 2. De bedragen, vermeld in paragraaf 1, worden elk jaar op 1 januari automatisch aangepast aan de gezondheidsindex van de maand november van het voorgaande jaar. Bij de indexering wordt het resultaat afgerond naar de dichtstbijzijnde decimaal.

Het basisindexcijfer is dat van de maand november 2009.”;

2° in paragraaf 3 worden de zinnen “Overmacht kan inzonderheid een laattijdige aanbieding voor keuring dekken, wanneer er geen oproeping voor de keuring verstuurd werd. In dit opzicht zal het Departement bij de keuringsinstelling nagaan of de oproeping al dan niet verstuurd werd.” opgeheven.

**Art. 13.** Bijlage 15 bij het hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 15 december 1998, vervangen bij het koninklijk besluit van 10 januari 2012 en gewijzigd bij het koninklijk besluit van 18 oktober 2013, wordt vervangen door de bijlage die als bijlage 1 bij dit besluit is gevoegd.

**Art. 14.** Bijlage 41 bij het hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 1 juni 2011, vervangen bij het koninklijk besluit van 10 januari 2012 en gewijzigd bij het koninklijk besluit van 18 oktober 2013, wordt vervangen door de bijlage die als bijlage 2 bij dit besluit is gevoegd.

*HOOFDSTUK 3. — Wijzigingen van het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen*

**Art. 15.** In het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen, het laatst gewijzigd bij het koninklijk besluit van 31 oktober 2017, wordt een artikel 7<sup>bis</sup> ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 7<sup>bis</sup>. Technische diensten

§ 1. De Vlaamse minister erkent de technische diensten.

Om te worden erkend als technische dienst, beantwoordt de technische dienst aan de volgende voorwaarden:

1° als hij de tests uitvoert in zijn eigen lokalen, beschikt hij over de passende voorzieningen, namelijk over aangepaste lokalen en over het aangepaste materieel;

2° hij beschikt over voldoende technisch personeel om de gevraagde activiteiten te verrichten en de continuïteit ervan te waarborgen;

3° hij beschikt over het personeel met de nodige vaardigheden en de specifieke technische kennis voor de gevraagde activiteiten. Hij beschikt over de opleiding, de bekwaamheden en de kennis en heeft voldoende professionele ervaring in de desbetreffende technische activiteiten. Hij houdt zich ook op de hoogte van de meest recente ontwikkelingen van de geldende regelgevingen;

4° hij voldoet aan:

a) de voorwaarden, vermeld in hoofdstuk XVI van de verordening;

b) de verplichtingen en de voorschriften, vermeld in hoofdstuk III van de gedelegeerde verordening (EU) Nr. 44/2014 van de Commissie van 21 november 2013 ter aanvulling van Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de voertuigconstructie en algemene voorschriften voor de goedkeuring van twee- of driewielige voertuigen en vierwielers;

c) de prestatienormen en de procedure voor de beoordeling van de vaardigheden van de technische diensten, vermeld in bijlage II, punt C van de verordening, en in bijlage XVII van de Gedelegeerde Verordening (EU) Nr. 44/2014 van de Commissie van 21 november 2013 ter aanvulling van Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de voertuigconstructie en algemene voorschriften voor de goedkeuring van twee- of driewielige voertuigen en vierwielers;

5° hij verbindt zich ertoe aan de goedkeuringsinstantie onmiddellijk elke wijziging mee te delen die zich voordoet na het verlenen van de erkenning en de tussentijdse beoordelingsrapporten;

6° hij geeft de personeelsleden van de goedkeuringsinstantie toegang tot de documenten en de lokalen om hun controle uit te oefenen op de bekwaamheid waarmee de technische diensten de gevraagde activiteiten uitoefenen.

§ 2. De vaardigheden van de technische diensten worden beoordeeld conform de voorschriften, vermeld in hoofdstuk XVI van de verordening, en conform de procedure, vermeld in bijlage XVII van de gedelegeerde Verordening (EU) Nr. 44/2014 van de Commissie van 21 november 2013 ter aanvulling van Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de voertuigconstructie en algemene voorschriften voor de goedkeuring van twee- of driewielige voertuigen en vierwielers.

§ 3. De erkenningsaanvraag wordt ingediend bij de instantie bevoegd voor de beoordeling van de technische diensten.

Bij de aanvraag zitten de volgende stukken en documenten:

1° de stukken waaruit blijkt dat de voorwaarden, vermeld in paragraaf 1, lid 2 zijn nageleefd;

2° de documenten met de gegevens die vereist zijn door bijlage 27, aanhangsel 2, punt 4.1, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen.

De aanvraag wordt onderzocht door de instantie bevoegd voor de beoordeling van de technische diensten. Dat onderzoek is gebaseerd op een beoordelingsverslag en op elk bezoek ter plaatse dat nodig geacht wordt.

Als de technische dienst binnen een jaar na de datum van de indiening van de erkenningsaanvraag geen volledig dossier heeft samengesteld, kan de instantie bevoegd voor de beoordeling van de technische diensten, het dossier zonder gevolg afsluiten.

De instantie bevoegd voor de beoordeling van de technische diensten, deelt aan de technische dienst mee dat zijn dossier zonder gevolg is afgesloten.

De erkenning wordt verleend voor een periode van vijf jaar.

De Vlaamse minister kent aan elke erkende technische dienst een erkenningsnummer toe.

De toekenning van de erkenning wordt in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt.

In de aanmeldingsakte wordt vermeld voor welke activiteitscategorie en regelgevingen de technische diensten zijn aangewezen.

§ 4. De erkenning kan worden hernieuwd.

Paragraaf 3, eerste en tweede lid, zijn van toepassing op de aanvraag tot hernieuwing van de erkenning.

De aanvraag tot hernieuwing wordt ingediend uiterlijk zes maanden voor de datum waarop de geldigheid van de erkenning verstrijkt.

De hernieuwing van de erkenning wordt in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt.

§ 5. Elke aanvraag tot uitbreiding van de erkenning van een technische dienst wordt ingediend conform de procedure, vermeld in paragraaf 3.

Paragraaf 3, eerste en tweede lid, zijn van toepassing op de aanvraag tot uitbreiding van de erkenning.

De uitbreiding van de erkenning wordt in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt.

§ 6. Elke technische dienst kan op elk ogenblik geheel of gedeeltelijk afstand doen van zijn erkenning via een opzegging van zes maanden, door de opzegging te betekenen aan de instantie bevoegd voor de beoordeling.

De opzegging van de erkenning wordt in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt.

§ 7. Als een technische dienst niet langer voldoet aan de erkenningsvoorwaarden, vermeld in paragraaf 1, tweede lid, of zijn verplichtingen niet nakomt, kan de Vlaamse minister corrigerende maatregelen nemen die zo nodig een beperking, de schorsing of de intrekking van de erkenning kunnen inhouden.

De beperking, de schorsing of de intrekking van de erkenning wordt in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt.

§ 8. Artikel 1 van het koninklijk besluit van 15 mei 2009 tot vaststelling van het bedrag der vergoedingen te innen voor het toekennen, vernieuwen en uitbreiden van de erkenning als technische dienst voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, is van toepassing op de vergoedingen in het kader van de erkenning van de technische diensten."

**Art. 16.** In bijlage 9 bij hetzelfde koninklijk besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 31 oktober 2017, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in deel I, C, wordt de rij

"

	RE 44/2014 Bijlage XI	Massa's																	
--	--------------------------	---------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

"

vervangen door de rij

"

9bis	RE 44/2014 Bijlage XI	Massa's	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B
------	--------------------------	---------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

“;

2° in deel II, C, wordt de rij

"

	RE 44/2014 Bijlage XI	Massa's																	
--	--------------------------	---------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

"

vervangen door de rij

“

9bis	RE 44/2014 Bijlage XI	Massa's	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B
------	--------------------------	---------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

“.

**HOOFDSTUK 4.** — *Wijzigingen van het koninklijk besluit van 23 december 1994 tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regeling van de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen*

**Art. 17.** In artikel 1 van het koninklijk besluit van 23 december 1994 tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regeling van de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen, vervangen bij het besluit van de Vlaamse Regering van 10 juli 2015 en gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 20 januari 2017, wordt punt 4° vervangen door wat volgt:

“4° technische tijd: de theoretische gemiddelde tijd die toegekend is voor een bepaalde prestatie van technische controle en die door de Minister of zijn gemachtigde overeenkomstig artikel 5 wordt bepaald;”.

**Art. 18.** In artikel 3 van hetzelfde besluit worden de woorden “het nationaal grondgebied” vervangen door de woorden “het grondgebied van het Vlaamse Gewest”.

**Art. 19.** In artikel 8 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1, derde lid, wordt de zinsnede “punt 4.1” vervangen door de zinsnede “5°, a)”;

2° paragraaf 2 wordt vervangen door wat volgt:

“§ 2. De minimumuitrusting van een controlestation omvat installaties, meettoestellen, ijkgereedschap en de volgende uitrusting:

1° per instelling ijkgereedschap voor:

- a) de remmeters;
- b) de installaties voor het controleren van de schijnwerpers van auto's;
- c) de opaciteitsmeters voor de rook van dieselmotoren;
- d) het koolmonoxide meettoestel;

Het in dit punt vermelde ijkgereedschap moet niet steeds in de instelling aanwezig zijn voor zover het wordt aangeleverd door de leverancier wanneer een ijking moet worden uitgevoerd.

2° per controlestation:

- a) een lpg-, lng- en cng-gasdetector en ijkgereedschap;
- b) een weegbrug of een asweger met een minimumcapaciteit van 10 ton;
- c) een toerenteller en een geluidsmeter;
- d) een vertragingsmeter;
- e) een verrijdbare krik en assteunen;
- f) twee schuifpassers;
- g) twee dubbele decameters;
- h) een kaliber voor het controleren van de oplegger- en aanhangwagenkoppelingen;
- i) een telescopische schuifmaat;
- j) een elektronische multimeter;
- k) een stel alfanumerieke slagstempels;
- l) een luchtcompressor;
- m) een installatie om te verbinden met de elektronische voertuiginterface zoals een OBD-scanner;

3° per vier inspectielijnen een opaciteitsmeter voor de rook van dieselmotoren;

4° per drie inspectielijnen:

- a) een rollenremmeter;
- b) een installatie voor het controleren van de schijnwerpers van auto's;
- c) een koolmonoxide meettoestel;
- d) een of meer toestellen voor het controleren van de ophanging van personenauto's en auto's voor dubbel gebruik;

5° per inspectielijn:

a) een inspectieput, een inspectiekelder of een hefbrug, elk uitgerust met vaste en verplaatsbare verlichting, minstens een krik en minstens een paar spelingsdetectoren;

b) een dieptemeter voor het meten van de diepte van het bandenprofiel;

6° een stel van twee bolvormige spiegels per inspectielijn of per remmeter;

7° een manometer met toebehoren per zware of universele remmeter;

8° per gedelokaliseerde keuringslijn: naast wat in punt 5 vermeld is, het geheel van het materiaal dat nodig is voor de uitvoering van de op die lijn verrichtbare controles ten opzichte van de erkenning die voor die lijn is verleend.”.

**Art. 20.** In artikel 10 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de besluiten van de Vlaamse Regering van 10 juli 2015 en 20 januari 2017, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid wordt tussen de zinsnede “overtreft,” en het woord “hetzij” de zinsnede “en dit, op grond van openingsuren van 45 uren per week,” ingevoegd;

2° aan het eerste lid wordt de volgende zin toegevoegd:

“De technische tijd van de prestaties die worden uitgevoerd op gedelokaliseerde keuringslijnen die gebonden zijn aan een station evenals deze lijnen worden uitgesloten van de berekening van de last van dit station.”;

3° in het derde lid, wordt de zinsnede “; anderzijds mag een nieuw station niet meer dan tien lijnen omvatten” opgeheven.

**Art. 21.** In artikel 11, § 1, van hetzelfde besluit worden tussen de zinsnede “opdrachten,” en het woord “dienen” de zinsnede “met uitzondering van, degene gebruikt in het kader van de keuring op verplaatsing,” ingevoegd.

**Art. 22.** Artikel 14 van hetzelfde besluit wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 14. De instelling beschikt over personeel met de beroepsbekwaamheid, vermeld in bijlage 2, punt 1 tot en met 3.

Om de technische controles uit te voeren, hebben de controleurs aan de volgende voorwaarden voldaan:

1° ze hebben een stageperiode gevolgd;

2° ze hebben een opleiding gevolgd, die voldoet aan bijlage 2, punt 4;

3° ze zijn geslaagd voor de examens, die voldoen aan bijlage 2, punt 4.

De instelling is verantwoordelijk voor de opleiding en nascholing van haar personeel.

De inhoud en de modaliteiten van de opleiding, nascholing en examens worden door de Minister of zijn gemachtigde goedgekeurd.

Wie slaagt voor de examens, ontvangt een getuigschrift van beroepsbekwaamheid, waarvan de minimale inhoud in bijlage 2, punt 5, wordt bepaald.”.

**Art. 23.** In artikel 17 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 20 januari 2017, wordt voor het eerste lid een lid ingevoegd, dat luidt als volgt:

“De instelling waarborgt objectiviteit en onpartijdigheid bij de uitvoering van de technische controles.”.

**Art. 24.** In hetzelfde besluit, het laatst gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 20 januari 2017 wordt een artikel 26/1 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 26/1. Uiterlijk 20 mei 2021 delen de erkende instellingen voor autokeuring de informatie die vermeld is in de door hen afgegeven keuringsbewijzen elektronisch mee aan het Departement. Het Departement bepaalt de modaliteiten daarvoor en bepaalt de vormen waarin de informatie opgesteld en aan het Departement bezorgd moet worden.”.

**Art. 25.** In artikel 29, § 1, van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid worden de woorden “dertigduizend tot driehonderdduizend frank” vervangen door de zinsnede “1000 tot 10.000 euro”;

2° in het derde lid worden de woorden “drieduizend tot dertigduizend frank” vervangen door de zinsnede “100 tot 1000 euro”.

**Art. 26.** Artikel 32 van hetzelfde besluit wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 32. De volgende instellingen die op de datum van de inwerkingtreding van dit besluit, de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen uitoefenen, conform de regels die tot op die datum van toepassing zijn, zijn erkend zonder te hoeven voldoen aan de voorwaarde om de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen uit te oefenen, vermeld in artikel 31:

1° de nv “Automobiel Controle en Techniek”, afgekort ACT, Kolonel Bourgstraat 118, 1140 Schaarbeek;

2° de nv “AIBV”, Sylvain Dupuislaan 235, 1070 Brussel;

3° de nv “Autosecurité SA, Bureau d’Etude et de Contrôle en vue de la Sécurité Routière”, afgekort AS, 1 avenue du Parc 33, 4800 Verviers;

4° de nv “Autoveiligheid”, afgekort AV, Brusselsesteenweg 460, 2800 Mechelen;

5° de nv “Bureau voor Technische Controle”, afgekort BTC, Santvoortbeeklaan 34-36, 2100 Deurne;

6° de nv "Centrum voor Technische Automobielininspectie", afgekort CTA, Ambachtenlaan 10, 3001 Heverlee-Haasrode;

7° de nv "Keuringsbureau Motorvoertuigen", afgekort KM, Zandvoordestraat 442a, 8400 Oostende;

8° de nv "Schouwingscentrum voor Auto's", afgekort SA, Herdersliedstraat 60-66 te 1080 Sint-Jans-Molenbeek;

9° de nv "Studiebureel voor Automobieltransport", afgekort SBAT, Poortakkerstraat 129, 9051 Sint-Denijs-Westrem."

**Art. 27.** In artikel 33/9 van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 20 januari 2017, wordt het woord "inspecteurs" telkens vervangen door het woord "controleurs".

**Art. 28.** In artikel 33/10 van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 20 januari 2017, wordt het woord "inspecteurs" telkens vervangen door het woord "controleurs".

**Art. 29.** In artikel 33/13 van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 20 januari 2017, wordt het woord "inspecteurs" vervangen door het woord "controleurs".

**Art. 30.** In hoofdstuk 3 van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 20 januari 2017, wordt afdeling 4, dat bestaat uit artikel 33/14, opgeheven.

**Art. 31.** In hetzelfde besluit wordt een hoofdstuk 3/1, dat bestaat uit artikel 33/16, ingevoegd, dat luidt als volgt:

"Hoofdstuk 3/1. Controle

Art. 33/16. De door de Minister aangewezen personeelsleden van het Departement houden toezicht op de naleving van dit besluit."

**Art. 32.** Bijlage 1 bij hetzelfde besluit wordt opgeheven.

**Art. 33.** In bijlage 2 bij hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in 1, b), worden de woorden "of hoger niet universitair" opgeheven;

2° in 2, a), wordt het woord "technisch" en de zinsnede "(specialisatie mechanica, elektriciteit, elektromechanica)" opgeheven;

3° in 2, a), worden de woorden "en zo nodig deelnemen aan" opgeheven;

4° punt 2, b), wordt vervangen door wat volgt:

"b) Controleurs die over de volgende beroepskwalificaties beschikken:

1) minstens houder zijn van het diploma van het hoger secundair technisch onderwijs en over gecertificeerde kennis en gecertificeerd begrip beschikken over wegvoertuigen op de volgende gebieden:

1° mechanica;

2° dynamica;

3° voertuigendynamiek;

4° verbrandingsmotoren;

5° materialen en bewerking van materialen;

6° elektronica;

7° elektriciteit;

8° elektronische onderdelen van voertuigen;

9° IT-toepassingen;

2) ten minste drie jaar gedocumenteerde ervaring hebben, of iets gelijkwaardigs, zoals een gedocumenteerd mentoraat of gedocumenteerde studies, op de gebieden, vermeld in punt 2, b, 1), over wegvoertuigen."

5° in 2, c) wordt het woord "adjunct-inspecteurs" vervangen door het woord "adjunct-controleurs";

6° in 2, c) wordt het woord "inspecteurs" vervangen door het woord "controleurs";

7° in 2, c) wordt het woord "adjunct-inspecteur" vervangen door het woord "adjunct-controleur";

8° er worden een punt 4 en een punt 5 toegevoegd, die luiden als volgt:

"4. Opleiding en examen: de opleiding en het examen hebben minstens betrekking op de volgende punten:

a) voertuigtechnologie:

1) remsysteem;

2) stuurinrichtingen;

3) zichtvelden;

4) lichtinstallaties, lichtapparatuur en elektronische onderdelen;

5) assen, wielen en banden;

6) chassis en carrosserie;

- 7) overlastfactoren en emissies;
- 8) aanvullende vereisten voor speciale voertuigen;
- b) controlemethodes;
- c) beoordeling van gebreken;
- d) wettelijke vereisten voor goedkeuring die op het voertuig van toepassing zijn;
- e) wettelijke vereisten voor de technische controle van voertuigen;
- f) administratieve bepalingen over de goedkeuring, registratie en technische controle van voertuigen;
- g) IT-toepassingen voor het verrichten van technische controles en voor administratieve doeleinden.

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

- a) identificatie van de controleur: voor- en achternaam;
- b) voertuigcategorieën waarvoor de controleur bevoegd is om technische controles te verrichten;
- c) naam van de afgevende instantie;
- d) datum van afgifte.”.

**Art. 34.** In bijlage 3 bij hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in punt 1.2.1 wordt de zin “De tabel met de lijst van de tijden per prestatie bevindt zich in bijlage 1.” opgeheven;

2° punt 1.3.1.2 wordt vervangen door wat volgt:

“1.3.1.2. Aantal kaderpersoneel (Ks).

Ks wordt bepaald aan de hand van volgende tabel:

totaal effectief Ps	aantal kaderpersoneel Ks	verdeling	
		stationschef	onderstationschef
Ps < 8	1	0	1
8 ≤ Ps < 24	2	1	1
24 ≤ Ps < 40	3	1	2
40 ≤ Ps < 56	4	1	3
56 ≤ Ps	5	1	4

”;

3° in punt 3.1 wordt het woord “adjunct-inspecteur” vervangen door het woord “adjunct-controleur”;

4° in punt 3.2 wordt het woord “inspecteur” vervangen door het woord “controleur”.

**Art. 35.** Bijlage 5 bij hetzelfde besluit wordt vervangen door de bijlage die als bijlage 3 bij dit besluit is gevoegd.

*HOOFDSTUK 5. — Wijzigingen van het koninklijk besluit van 28 april 2011 tot vaststelling van het bedrag en de betalingswijze van de vergoedingen te innen voor de goedkeuring van motorvoertuigen*

**Art. 36.** In de bijlage van het koninklijk besluit van 28 april 2011 tot vaststelling van het bedrag en de betalingswijze van de vergoedingen te innen voor de goedkeuring van motorvoertuigen worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in punt I, c), 3°, wordt de letter “L” vervangen door de zinsnede “L3e, L4e, L5e, L6e en L7e”;

2° in punt IV, 1°, wordt de zinsnede “ingediend door minder-valide personen met het oog op de toelating tot het verkeer van voertuigen die omgebouwd zijn, in functie van hun gebrekkigheid voor persoonlijk gebruik” vervangen door de woorden “aanvraag van individuele goedkeuring van een voertuig dat aangepast is om bestuurd te kunnen worden door personen met een beperkte mobiliteit”;

3° in punt IV wordt punt 2° opgeheven.

*HOOFDSTUK 6. — Slotbepalingen*

**Art. 37.** Dit besluit treedt in werking op 20 mei 2018, met uitzondering van hoofdstuk 3 en 5, die in werking treden op de dag na de bekendmaking van dit besluit in het *Belgisch Staatsblad*.

**Art. 38.** De Vlaamse minister, bevoegd voor het verkeersveiligheidsbeleid, is belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, 27 april 2018.

De minister-president van de Vlaamse Regering,  
G. BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,  
B. WEYTS



Bijlage 1 bij het besluit van de Vlaamse Regering van 27 april 2018 tot wijziging van diverse besluiten met betrekking tot de technische keuring

Bijlage 15 bij het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen

Bijlage 15. Minimumvoorschriften betreffende de inhoud van controles en aanbevolen controlemethoden

#### A. ALGEMEEN

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

De controle moet op zijn minst betrekking hebben op de in punt C hieronder vermelde punten, mits deze de uitrusting betreffen van het voertuig dat wordt goedgekeurd. Bij deze controle mag tevens worden nagegaan of de respectieve onderdelen van het voertuig voldoen aan de toepasselijke veiligheids- en milieueisen 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 het Departement aanvaarde aanbevolen controlemethodes. Het Departement moet ervan overtuigd zijn dat de veiligheids- en milieueisen worden nageleefd.

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

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

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

#### B. TOEPASSINGSGEBIED VAN DE CONTROLE

De controle omvat ten minste de volgende gebieden:

0. Identificatie van het voertuig;
1. Remuitrusting;
2. Stuurinrichting;
3. Zicht;
4. Verlichtingsinstallatie en onderdelen van elektrische installaties;
5. Assen, wielen, banden en ophanging;
6. Chassis en met het chassis verbonden delen;
7. Diverse uitrustingen;

8. Overlastfactoren;

9. Aanvullende controles voor passagiersvoertuigen M2 en M3.

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

De controle bestrijkt ten minste de punten en het gebruik van de minimumnormen en aanbevolen methoden die in de volgende tabel worden opgesomd.

Voor elk voertuigstelsel en -onderdeel dat aan een technische controle wordt onderworpen worden de gebreken beoordeeld volgens de criteria in die tabel, per geval.

Niet in deze bijlage vermelde gebreken worden beoordeeld ten aanzien van de risico's ervan voor de verkeersveiligheid.

De punten die bij de controles aan bod komen en de minimumnormen en methoden die worden toegepast, staan hieronder opgesomd. "Redenen voor afkeuring" zijn voorbeelden van defecten die worden toegepast.

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			KI ei n	Gr o t	Ge va ar lijk

0.

#### IDENTIFICATIE VAN HET VOERTUIG

0.1. Kentekenplaten, indien dit in de eisen is voorgeschreven <sup>1</sup>	Visuele controle.	a) Kentekenplaat (-platen) ontbreekt (ontbreken) of zit(ten) zo los dat de plaat (platen) ervan af zou(den) kunnen vallen.		X	
		b) Opschrift ontbreekt of is onleesbaar.		X	
		c) Is niet in overeenstemming met voertuig-		X	

		documenten of geregistreerde gegevens.			
0.2. Voertuig-identificatie-/chassis-/serie-nummer	Visuele controle.	a) Ontbreekt of is onvindbaar.		X	
		b) Onvolledig, onleesbaar, duidelijk vervalst, of komt niet overeen met de voertuig-documenten.		X	
		c) Onleesbare voertuig-documenten of onnauwkeurige gegevens.	X		

1.

## REMUITRUSTING

1.1.

## Mechanische toestand en werking

1.1. Draaipunt van de bedrijfsrem/handrem	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend. Noot: 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. Staat en slag van het bedieningspedaal/de handrem	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend. Noot: Voor de	a) De vrije slag is te groot of te klein.		X	
		b) Het rempedaal of de handrem	X	X	

	controle van voertuigen met een bekrachtigde reminstallatie moet de motor worden afgezet.	komt niet goed vrij. Functioneert niet goed			
		c) Het antisliprubber op het rempedaal ontbreekt, zit los of is door slijtage glad geworden.		X	
1.1. 3.	Vacuüm-pomp of compressor en reservoirs	<p>a) Er is te weinig druk of vacuüm voor het ten minste viermaal bedienen van de rem nadat het waarschuwings-sig-naal in werking is getreden (of een meetinstrument gevaar signaleert);</p> <p>ten minste tweemaal bedienen van de rem nadat het waarschuwings-sig-naal in werking is getreden (of een meetinstrument gevaar signaleert).</p>		X	X
		b) Het tot stand komen van de benodigde druk of vacuüm voor het bereiken van veilige waarden duurt te lang volgens de		X	

		vereisten <sup>1</sup> .			
		c) De veiligheidsklep voor het gescheiden remcircuit of overdrukklep functioneert niet.		X	
		d) Er is duidelijk drukverlies ten gevolge van luchtlekkage of er is waarneembare luchtlekkage.		X	
		e) Er is uitwendige schade die het functioneren van de reminstallatie negatief kan beïnvloeden.  Prestaties van de hulprem onvoldoende.		X	X
1.1. Lagedruk- 4. verklikker of manometer	Functionele controle.	Verklikker of manometer werkt slecht of is defect.  Lage druk kan niet worden vastgesteld.	X	X	
1.1. Hand- 5. bediende remregelklep	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend.	a) De regelklep vertoont barsten, beschadiging of te grote slijtage.		X	
		b) De bediening is niet goed op de klep bevestigd of de klep zit los.		X	
		c) De koppelingen		X	

		zitten los of het systeem lekt.			
		d) Functioneert niet behoorlijk.		X	
1.1. Parkeerrem-regelaar, bedieningshendel, parkeerremvergrendeling, elektronische parkeerrem	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend.	a) De vergrendeling blijft niet goed vastzitten.		X	
		b) Slijtage aan de scharnierpin van de hefboom of de vergrendeling vertoont slijtage. Buitensporige slijtage.	X	X	
		c) Te grote beweeglijkheid van de hendel wijst op een verkeerde afstelling.		X	
		d) Regelaar ontbreekt, is beschadigd of werkt niet.		X	
		e) Slechte werking, verklikker defect.		X	
1.1. Remkleppen 7. (voetkleppen, ontluchtingsventielen, regelkleppen)	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend.	a) Klep is beschadigd of er is een te grote luchtlekkage. 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. Koppelings- 8. koppelen voor aanhangwagensrem-systemen (elektrisch en pneumatisch)	Koppel en ontkoppel de koppelingskoppelen van de reminstallatie tussen het trekkende voertuig en de aanhangwagen.	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 lekkage. Functioneert niet goed.		X	X
		d) Functioneert niet correct. Werking van de rem aangetast.		X	X
1.1. Energie- en 9. drukreservoir	Visuele controle.	a) Reservoir is licht beschadigd of enigszins verroest. Reservoir ernstig beschadigd, is verroest of lekt.	X	X	
		b) Werking ontwateringsventiel is	X	X	

		<p>aangetast.</p> <p>Geen werking ontwateringsventiel.</p>			
		<p>c) Reservoir zit los of is slecht gemonteerd.</p>		X	
<p>1.1. Rembe- 10. krachtiging, hoofdcilinder (hydraulische systemen)</p>	<p>Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.</p>	<p>a) De rembekrachtiging is defect of werkt niet goed.</p> <p>Inrichting werkt niet.</p>		X	X
		<p>b) De hoofdcilinder is defect, maar de rem werkt nog.</p> <p>De hoofdcilinder is defect of lekt.</p>		X	X
		<p>c) De hoofdcilinder zit los, maar de rem werkt nog.</p> <p>De hoofdcilinder zit los.</p>		X	X
		<p>d) Onvoldoende remvloeistof, onder MIN-teken.</p> <p>Remvloeistof ver onder het MIN-teken.</p> <p>Geen remvloeistof zichtbaar.</p>	X	X	X
		<p>e) De dop van het reservoir van de hoofdcilinder</p>	X		



		ontbreekt.			
		f) Het controlelampje voor de remvloeistof licht op of is defect.	X		
		g) Het waarschuwings-sig-naal met betrekking tot het remvloeistof-niveau werkt slecht.	X		
1.1. Niet-flexibele 11. rem-leidingen	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	X	X	

		gemonteerd. Risico van schade.			
1.1. Flexibele 12. 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.  Slangen zijn beschadigd of gescheurd.	X	X	
		c) Slangen of koppelingen lekken (pneumatische remsystemen).  Slangen of koppelingen lekken (hydraulische remsystemen).		X	X
		d) Slangen vertonen door de druk veroorzaakte verwijdingen.  Koord beschadigd.		X	X
		e) Slangen zijn poreus.		X	
1.1. Remvoeringen en blokken 13.	Visuele controle.	a) Remvoering of -blok vertoont te veel slijtage. (Minimum-teken		X	X

		zichtbaar). Remvoering of - blok vertoont te veel slijtage. (minimumteken niet zichtbaar).		
		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. Rem- 14. trommels en -schijven	Visuele controle.	a) Trommel of schijf vertoont slijtage Trommel of schijf vertoont te veel slijtage, te veel kerven, gescheurd, zit los of is gebroken.		X X
		b) Trommel of schijf is vuil (olie, vet enz.). Remvermogen aangetast		X X
		c) Trommel of schijf ontbreekt.		X
		d) Ankerplaat zit los.		X
1.1. Remkabels, 15. stangen, hefbomen,	Visuele controle van de onderdelen terwijl de	a) Kabel is beschadigd of geknikt.		X X

	over- brenging	reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	Remvermogen aangetast.			
			b) Onderdeel vertoont te veel slijtage of corrosie.  Remvermogen aangetast.		X	X
			c) Kabel, stang of verbinding onveilig		X	
			d) Kabelgeleiding is defect.		X	
			e) Bewegings- vrijheid van de reminstallatie wordt belemmerd.		X	
			f) Abnormale beweeglijkheid van de hendels/over- brenging wijst op slechte afstelling of te veel slijtage.		X	
1.1. Remcilinders 16. (veerrem- cilinders of hydraulische remcilinders inbegrepen)	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	a) Cilinder gescheurd of beschadigd.  Remvermogen aangetast.		X	X	
		b) Cilinder lekt.  Remvermogen aangetast.		X	X	
		c) Cilinder zit los of is niet goed		X	X	

		gemonteerd. Remvermogen aangetast.			
		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 bewegings- ruimte).		X	X
		f) Stofkap beschadigd.  Stofkap ontbreekt of vertoont te veel beschadiging.	X	X	
1.1. Auto- 17. matische last- afhankelijke remkracht- regelaar	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) Remkracht- regelaar is geblokkeerd of werkt niet. (Werking van het ABS).  Remkracht- regelaar is		X	X

		geblokkeerd of werkt niet.			
		d) Remkracht-regelaar ontbreekt. (Indien voorgeschreven).			X
		e) Missing data plate.	X		
		f) Gegevens zijn niet leesbaar of niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .	X		
1.1. Remhefbomen en indicatoren	Visuele controle.	a) Remhefboom is beschadigd, geblokkeerd of vertoont abnormale beweeglijkheid, te veel slijtage of verkeerde afstelling.		X	
		b) Remhefboom is defect.		X	
		c) Niet correct geïnstalleerd of vervangen.		X	
1.1. Continuurem-19. installatie (indien gemonteerd of voorgeschreven)	Visuele controle.	a) Onveilige koppelingen of bevestigingen. Functioneert niet goed.	X	X	
		b) Installatie is duidelijk defect of ontbreekt.		X	

1.1. 20.	Auto-matische bediening van remmen voor aanhangwagen	Verbreek de remkoppeling tussen trekkend voertuig en aanhangwagen	De rem van de aanhangwagen komt niet automatisch in werking wanneer de koppeling losgekoppeld is.			X
1.1. 21.	Volledige rem-installatie	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 anti-vrieslekkage.  Systeem-functionaliteit aangetast.	X	X	
			c) Onderdelen zitten los of zijn slecht gemonteerd.		X	
			d) Onveilige wijziging van een onderdeel <sup>3</sup> .  Remvermogen aangetast.		X	X
1.1.	Test-	Visuele controle.	a) Ontbreekt.		X	

22.	koppelingen (indien gemonteerd of voor- geschreven)		b) Beschadigd.  Onbruikbaar of lekkend.	X	X	
1.1. 23.	Oploopprem	Visuele controle en controle door bediening.	Onvoldoende efficiënt.		X	

1.2.

## Remkracht en bedrijfszekerheid van de bedrijfsrem

1.2. Remkracht 1.	Trap de rem geleidelijk in tot de maximale opgevoerde kracht tijdens een test op een remtestmachine, of indien onmogelijk tijdens een test op de weg.	a) Onvoldoende remkracht op een of meer wielen.  Geen remkracht op een of meer wielen.		X	X
		b) De remkracht van een wiel is minder 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 minder dan 50 % van de maximaal geregistreerde remkracht van het andere wiel op dezelfde as in		X	X



		geval van gestuurde assen.			
		c) De remkracht loopt niet geleidelijk op (blokkering).		X	
		d) Abnormaal hoge reactietijd van een wiel.		X	
		e) Remkracht vertoont te grote schommelingen tijdens een volledige wielwenteling.		X	
1.2. Efficiëntie 2.	Test met een remtestmachine of, indien door technische redenen een dergelijke machine niet kan worden gebruikt, een test op de weg met een registrerende vertragingsmeter om het rempercentage vast te stellen dat gerelateerd is aan de maximaal toegestane massa of, in het geval van opleggers, aan de som van de toegestane belasting op de assen. Voertuigen of aanhangwagens met een	Levert niet minstens de volgende waarden op <sup>(1)</sup> :  1 Voertuigen die voor het eerst zijn geregistreerd na 1/1/2012: — Categorie M <sub>1</sub> : 58 % — Categorie M <sub>2</sub> en M <sub>3</sub> : 50 % — Categorie N <sub>1</sub> : 50 % — Categorie N <sub>2</sub> en N <sub>3</sub> : 50 % — Categorie O <sub>2</sub> , O <sub>3</sub> en O <sub>4</sub> : — voor opleggers: 45 % <sup>(2)</sup> — voor aanhang-		X	

<p>toegestane maximummassa van meer dan 3,5 ton moeten overeenkomstig de ISO 21069-normen of gelijkwaardige methoden worden gecontroleerd.</p> <p>Testen op de weg moeten worden uitgevoerd onder droge weersomstandigheden op een vlakke, rechte weg.</p>	<p>wagens met trekstang: 50 %</p>			
	<p>2. Voertuigen die voor het eerst zijn geregistreerd voor 1/1/2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Categorie M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> en M<sub>3</sub>: 50 % <sup>(3)</sup></li> <li>— Categorie N<sub>1</sub>: 45 %</li> <li>— Categorie N<sub>2</sub> en N<sub>3</sub>: 43 % <sup>(4)</sup></li> <li>— Categorie O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> en O<sub>4</sub>: 40 % <sup>(5)</sup></li> </ul>		X	
	<p>3. Andere categorieën:</p> <p>Categorieën L (beide remmen samen):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Categorie L1e: 42 %</li> <li>— Categorie L2e, L6e: 40 %</li> <li>— Categorie L3e: 50 %</li> <li>— Categorie L4e: 46 %</li> <li>— Categorie L5e, L7e: 44 %</li> </ul>		X	X

		<p>Categorieën L (achterwielrem):</p> <p>25 % van totale voertuigmassa</p> <p>Minder dan 50 % van bovenstaande waarden bereikt.</p>			
--	--	---	--	--	--

1.3.

Remkracht en bedrijfszekerheid van de hulprem (indien afzonderlijk werkend systeem)

1.3. Remkracht 1.	Indien de hulprem afzonderlijk van de bedrijfsrem-installatie werkt, gebruik de methode in 1.2.1.	<p>a) Onvoldoende remkracht op een of meer wielen.</p> <p>Geen remkracht op een of meer wielen.</p>		X	X
		<p>b) De remkracht van een wiel is minder 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.</p> <p>De remkracht van een wiel is minder dan 50 % van de maximaal geregistreerde remkracht van het andere wiel op dezelfde as in</p>		X	X

		geval van gestuurde assen.		
		c) De remkracht loopt niet geleidelijk op (blokkering).		X
1.3. Efficiëntie 2.	Indien de hulprem afzonderlijk van de bedrijfsrem-installatie werkt, gebruik de methode in 1.2.2.	Remkracht minder dan 50 % <sup>(6)</sup> van de remkracht gedefinieerd in 1.2.2. in vergelijking met toegelaten maximummassa. Minder dan 50 % van bovenstaande remkrachtwaarden bereikt.		X X

## 1.4.

## Remkracht en bedrijfszekerheid van de parkeerrem

1.4. Remkracht 1.	Trek de rem aan op een 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 remkrachtwaarden als bedoeld in punt 1.4.2 bereikt in relatie tot de massa van het voertuig tijdens de controle.		X X
1.4. Efficiëntie 2.	Test op een remtestmachine. Als dat niet kan, dan met een test op de weg met een vertragingsmeter die slechts aanduidt of ook registreert, of met	Geeft voor alle categorieën voertuigen niet een rempercentage van minstens 16 % bij de maximaal toegestane massa, of, voor motorvoertuigen, van minstens 12 % bij de		X X

	het voertuig op een helling met een bekende hellingsgraad.	maximummassa van de voertuigcombinatie, waarbij moet worden uitgegaan van de grootste waarde. Minder dan 50 % van bovenstaande remkrachtwaarden bereikt.			
1.5. Continuïem -installatie	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. Antiblokkeer- systeem (ABS)	Visuele controle en controle van het waarschuwings-sig-naal en/of met gebruikmaking van elektronische voertuiginterface.	a) Waarschuwings-sig-naal is defect.		X	
		b) Waarschuwings-sig-naal vertoont systeem-storingen.		X	
		c) Wielsnelheids-sensoren 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 waarschuwings-signaal en/of met gebruikmaking van elektronische voertuiginterface.	a) Waarschuwingssignaal is defect.		X	
		b) Waarschuwingssignaal vertoont systeemstoringen.		X	
		c) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.		X	
1.8 Remvloeistof	Visuele controle.	Remvloeistof vervuild of bezonken. Dreigend gevaar op falen.		X	X

2.

## STUURINRICHTING

2.1.

## Mechanische toestand

2.1. Toestand van 1. de stuurinrichting	Plaats het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting en draai met de wielen van de grond of op draaischijven het stuurwiel tot de aanslag aan beide kanten. Visuele controle van werking van de stuurinrichting.	a) De werking van de stuurinrichting verloopt ruw.		X	
		b) Stuuras gedraaid of speassen vertonen slijtage. Aantasting van de functionaliteit.		X	X
		c) Stuuras vertoont te veel slijtage. Aantasting van de functionaliteit.		X	X
		d) Stuuras heeft teveel speling.		X	X

		Aantasting van de functionaliteit.			
		e) Lekt. Vorming van druppels.	X	X	
2.1. Bevestiging 2. van stuurhuis	Plaats het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting met het gewicht van de wielen van het voertuig op de grond en draai aan het stuur met de wijzers van de klok mee en tegen de wijzers van de klok in of gebruik een wiel spelingsdetector. Visuele controle van de bevestiging van het stuurhuis aan het chassis.	a) Stuurhuis niet correct bevestigd. Bevestigingen gevaarlijk los of beweging ten opzichte van het chassis/de carrosserie zichtbaar.		X	X
		b) Bevestigingsgaten in het chassis uitgeslagen. 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
2.1. Toestand	Plaats het voertuig	a) Relatieve		X	X

3. stuuroverbrenging	boven een inspectieput of op een hefinrichting en draai met de wielen op de grond het stuurwiel met de wijzers van de klok mee en tegen de wijzers van de klok in of gebruik een wiel spelingsdetector. Visuele controle of de stuuronderdelen geen slijtage, breuken of veiligheidsproblemen vertonen.	beweging tussen onderdelen die vast zouden moeten zitten. Buitensporige beweging of grote kans op losraken.			
		b) Verbindingen vertonen te veel slijtage. Groot gevaar op losraken.		X	X
		c) Onderdelen zijn gebroken of vervormd. Negatieve gevolgen voor de aantasting van de functionaliteit.		X	X
		d) Borgmiddelen niet aanwezig.		X	
		e) Foutieve uitlijning van de onderdelen (bv. spoorstang of stuurstang).		X	
		f) Onveilige modificatie <sup>3</sup> Negatieve gevolgen voor de aantasting van de functionaliteit.		X	X
		g) Stofkap beschadigd of versleten. Stofkap ontbreekt of is	X	X	



		ernstig versleten.			
2.1. Werking 4. stuuroverbrenging	Plaats het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting met de wielen op de grond en draai het stuurwiel met de wijzers van de klok mee en tegen de wijzers van de klok in of gebruik een wiel spelingsdetector. Visuele controle of de stuuronderdelen geen slijtage, breuken of veiligheidsproblemen vertonen.	a) De bewegende stuuroverbrenging schuurt tegen een onderdeel dat aan het chassis vastzit.		X	
		b) Stuuraanslag werkt niet of ontbreekt.		X	
2.1. Stuurbe- 5. krachtiging	Controleer de stuurinrichting op lekkage en controleer het peil van de hydraulische vloeistof in het reservoir (indien zichtbaar). Controleer met de wielen op de grond, en draaiende motor of de stuurbekrachtiging werkt.	a) Vloeistof lekkage of werking aangetast.		X	
		b) Onvoldoende vloeistof, onder MIN-teken Ontoereikend reservoir.	X	X	
		c) Mechanisme werkt niet. Besturing aangetast.		X	X
		d) Mechanisme is gebroken of zit los. Besturing aangetast		X	X

		e) Foutieve uitlijning of schurende onderdelen. Besturing aangetast.		X	X
		f) Onveilige modificatie <sup>3</sup> Besturing aangetast.		X	X
		g) Leidingen/slangen vertonen beschadiging of te veel corrosie. Besturing aangetast.		X	X

## 2.2.

## Stuur, stuurkolom

2.2. Toestand van 1. het stuur	Plaats het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting met het gewicht van het voertuig op de grond, duw en trek aan het stuur in een rechte lijn ten opzichte van de stuurkolom, duw het stuur in verschillende richtingen met rechte hoeken ten opzichte van de kolom/voork. Visuele controle van de speling en de toestand van flexibele koppelingen of	a) Relatieve beweging tussen stuur en stuurkolom die wijst op losraken. Zeer groot gevaar op losschieten.		X	X
		b) Bevestiging op stuurwielnaaf ontbreekt. Zeer groot gevaar op losschieten.		X	X
		c) Stuurwielnaaf, -rand of -spaken vertonen breuken of zitten		X	X

	kruiskoppelingen.	los. Zeer groot gevaar op losschieten.			
2.2. Stuurwiel/ 2. kruis- koppelingen en vorken en stuurdemper	Plaats het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting met het gewicht van het voertuig op de grond, duw en trek aan het stuur in een rechte lijn ten opzichte van de stuurkolom, duw het stuur in verschillende richtingen met rechte hoeken ten opzichte van de kolom/voorvork. Visuele controle van de speling en de toestand van flexibele koppelingen 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 koppeling is stuk.		X	
		d) Bevestiging is defect.  Zeer groot gevaar op losschieten.		X	X
		e) Onveilige modificatie <sup>3</sup>			X
2.3. Speling in de stuurinrichting	Plaats het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting met het gewicht van het voertuig op de wielen de motor, indien mogelijk, draaiend bij voertuigen met stuurbevoegdheid en met de wielen in rechte positie. Draai het stuurwiel licht en zo ver mogelijk met de	Te veel speling bij het sturen, bijv. een bepaald punt op de rand overschrijdt bij beweging een vijfde van de diameter van het stuurwiel of beweegt niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> . Besturing aangetast		X	X

	wijzers van de klok mee en tegen de wijzers van de klok in zonder de wielen te bewegen. Visuele controle van de vrije beweging.				
2.4. Wieluitlijning (X) <sup>2</sup>	Controleer de uitlijning van de bestuurde wielen met de juiste apparatuur.	Uitlijning niet in overeenstemming met de informatie of de vereisten van de fabrikant <sup>1</sup> Rechtdoor rijden aangetast; verminderde richtingstabiliteit.	X	X	
2.5. Draaikrans van de aanhangwagen	Visuele controle of met gebruik van een wiel spelingsdetector.	a) Onderdeel enigszins beschadigd. Onderdeel vertoont zware beschadiging of barsten.		X	X
		b) Te veel speling. Rechtdoor rijden aangetast; verminderde richtingstabiliteit.		X	X
		c) Bevestiging is defect. Bevestiging ernstig aangetast.		X	X
2.6. Elektronische stuurbekrachtiging (EPS)	Visuele controle en controle van de consistentie tussen de hoek van het stuurwiel en de	a) Het waarschuwingslampje van de EPS-stuurbekrachtiging		X	

	hoek van de wielen bij het aan- en uitzetten van de motor en/of met gebruikmaking van elektronische voertuiginterface	wijst op een defect in de installatie.			
		b) Inconsistentie tussen de hoek van het stuurwiel en de hoek van de wielen. Besturing aangetast		X	X
		c) Bekrachtiging werkt niet.		X	
		d) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuig-interface.		X	

3.

## ZICHT

3.1. Gezichtsveld	Visuele controle vanaf de bestuurders-zitplaats.	Obstakel in het gezichtsveld van de bestuurder dat het zicht naar voren of opzij aanzienlijk belemmert (buiten schoonmaakgebied van de ruitenwissers).	X		
		Binnen schoonmaakgebied van de ruitenwissers verminderd zicht en buitenspiegels niet zichtbaar.		X	
3.2. Toestand van de ruiten	Visuele controle.	a) Ruiten of transparante panelen (indien toegestaan) zijn gebarsten of	X		

		verkleurd (buiten schoonmaakgebied van de ruitenwissers).			
		Binnen schoonmaakgebied van de ruitenwissers verminderd zicht en 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).	X		
		Binnen schoonmaakgebied van de ruitenwissers verminderd zicht en buitenspiegels niet zichtbaar.		X	
		c) Ruiten of transparante panelen in onaanvaardbare toestand.		X	
		Zichtbaarheid binnen schoonmaakgebied van de ruitenwissers ernstig aangetast.			X
3.3. Achteruitkijk-	Visuele controle.	a) Spiegel of inrichting		X	

spiegels of inrichtingen		ontbreekt of is niet bevestigd volgens de vereisten <sup>1</sup> (ten minste twee achteruitkijkmogelijkheden beschikbaar).			
		Minder dan twee achteruitkijkmogelijkheden beschikbaar.		X	
		b) Spiegel of inrichting licht beschadigd of los.	X		
		Spiegel of inrichting werkt niet, is zwaar beschadigd, zit los of onveilig.		X	
		c) Noodzakelijk blikveld is er niet		X	
3.4. Ruitenwissers	Visuele controle en controle door bediening.	a) Wissers werken niet, ontbreken of zijn niet in overeenstemming met de vereisten. <sup>1</sup>		X	
		b) Wissersblad is defect.	X		
		Wissersblad ontbreekt of is duidelijk defect.		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).	X		
		Sproeiers werken		X	

		niet.			
3.6. Ontwasemings-systeem (X) <sup>2</sup>	Visuele controle en controle door bediening.	Systeem werkt niet of is duidelijk defect.	X		

4.

## LICHTEN, REFLECTERENDE INRICHTINGEN EN ELEKTRISCHE INSTALLATIES

4.1.

## Koplampen

4.1. Toestand en 1. werking	Visuele controle en controle door bediening.	a) Het licht/de lichtbron is defect of ontbreekt (meerdere lampen/lichtbronnen); in geval van LED werkt minder dan 1/3 niet.  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. Afstelling 2.	Bepaal het horizontale eindpunt van elke koplamp bij gedimd licht met	a) Het eindpunt van de koplamp ligt niet binnen de grenzen die in de vereisten zijn		X	



	behulp van een speciaal hiervoor bestemd toestel of een scherm of met gebruik van de elektronische voertuiginterface.	bepaald <sup>1</sup> .			
		b) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuig-interface.		X	
4.1. Schakelaars 3.	Visuele controle en controle door bediening of met gebruikmaking van elektronische voertuiginterface.	a) Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> (aantal oplichtende koplampen op hetzelfde moment). Overschrijding van de maximaal toegestane lichthelderheid aan de voorkant.	X	X	
		b) Verminderde functie van schakelaar.		X	
		c) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuig-interface.		X	
4.1. Overeenstemming met 4. vereisten <sup>1</sup>	Visuele controle en controle door bediening.	a) Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .		X	
		b) Producten op lens of lichtbron		X	

		die de lichthelderheid duidelijk verminderen of de kleur van het licht wijzigen.			
		c) Lichtbron en lamp zijn niet compatibel.		X	
4.1. Verstelinrichting (indien verplicht)	Visuele controle en indien mogelijk controle door bediening, of met gebruikmaking van elektronische voertuiginterface.	a) Inrichting werkt niet.		X	
		b) Manuele inrichting kan niet vanaf de bestuurderszitplaats worden bediend.		X	
		c) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.		X	
4.1. Koplamp 6. reinigingsinstallatie (indien verplicht)	Visuele controle en indien mogelijk controle door bediening.	Inrichting werkt niet. In het geval van gasontladingslampen:	X	X	

4.2.

Voor- en achterlichten, breedtelichten en zijmarkeringslichten en markeringslichten

4.2. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a) Lichtbron licht defect.		X	
		b) Lens is defect.		X	
		c) Lamp is niet stevig bevestigd. Zeer groot gevaar dat hij	X	X	

		eraf valt.			
4.2. Schakelaars 2.	Visuele controle en controle door bediening.	a) Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup> .  Achterlichten en zijmarkeringslichten kunnen worden uitgeschakeld wanneer de koplampen aan staan.		X X	
		b) Verminderde functie van schakelaar.		X	
4.2. Overeenstemming met vereisten <sup>1</sup> 3.	Visuele controle en controle door bediening.	a) Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .  Rood licht aan de voorzijde en wit licht aan de achterzijde; sterk verminderde lichthelderheid.	X	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	X	X	

		achterzijde; sterk verminderde lichthelderheid.			
--	--	--	--	--	--

## 4.3.

## Remlichten

4.3. Toestand en 1. werking	Visuele controle en controle door bediening.	a) Lichtbron defect (meerdere lichtbronnen; in geval van LED werkt minder dan 1/3 niet)  Eén enkele lichtbron; in geval van LED werkt minder dan 2/3.  Alle lichtbronnen defect.	X	X	X
		b) Licht defecte lens (geen invloed op uitgestraald licht)  Ernstig defecte lens (invloed op uitgestraald licht).	X	X	
		c) Lamp is niet stevig bevestigd.  Zeer groot gevaar dat hij erof valt.	X	X	
4.3. Schakelaars 2.	Visuele controle en controle door bediening of met gebruikmaking van elektronische voertuiginterface.	a) Schakelaar werkt niet in overeen- stemming met de vereisten <sup>1</sup> .  Vertraagde	X	X	X

		<p>werking.</p> <p>Geen enkele werking.</p>			
		b) Verminderde functie van schakelaar.		X	
		c) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface .		X	
		d) Het noodremlicht functioneert niet of niet correct.		X	
4.3. 3.	Overeenstemming met vereisten <sup>1</sup>	<p>Visuele controle en controle door bediening.</p> <p>Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten<sup>(1)</sup>.</p> <p>Wit licht aan de achterzijde; sterk verminderde lichthelderheid.</p>	X	X	

4.4.

## Richtingaanwijzers en waarschuwingsknipperlichten

4.4. 1.	Toestand en werking	<p>Visuele controle en controle door bediening.</p> <p>a) Lichtbron defect (meerdere lichtbronnen; in geval van LED werkt tot 1/3 niet)</p> <p>Eén enkele lichtbron; in geval van LED werkt minder dan 2/3.</p>	X	X	
		b) Licht defecte lens (geen	X	X	

		invloed op uitgestraald licht). Ernstig defecte lens (invloed op uitgestraald licht).			
		c) Lamp is niet stevig bevestigd. Zeer groot gevaar dat hij eraf valt.	X	X	
4.4. Schakelaars 2.	Visuele controle en controle door bediening.	Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> . Geen enkele werking	X	X	
4.4. Overeenstemming met vereisten <sup>1</sup> 3.	Visuele controle en controle door bediening.	Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .		X	
4.4. Knippersnelheid 4.	Visuele controle en controle door bediening.	Knippersnelheid is niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> (frequentie wijkt meer dan 25 % af).	X		

## 4.5.

## Mistlichten voor en achter

4.5. Toestand en werking 1.	Visuele controle en controle door bediening.	a) Lichtbron defect. (meerdere bronnen; in geval van LED werkt minder dan 1/3 niet) Eén enkele lichtbron; in geval van LED	X	X	
-----------------------------	--	---	---	---	--

		werkt minder dan 2/3.			
		b) Licht defecte lens (geen invloed op uitgestraald licht). Ernstig defecte lens (invloed op uitgestraald licht).	X	X	
		c) Lamp is niet stevig bevestigd. Zeer groot gevaar dat hij eraf valt of tegemoetkomend verkeer verblindt.	X	X	
4.5. 2 Afstelling (X) <sup>2</sup>	Door bediening en met het gebruik van een koplamp-testapparaat.	Mistlicht vooraan schijnt niet meer horizontaal wanneer het lichtpatroon een scheidingslijn heeft (scheidingslijn te laag). Scheidingslijn boven die van de koplampen.	X	X	
4.5. 3. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening.	Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> . Werkt niet.	X	X	
4.5. 4. Overeenstemming met vereisten <sup>1</sup>	Visuele controle en controle door bediening.	a) Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering 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. Toestand en werking 1.	Visuele controle en controle door bediening.	a) Lichtbron defect.	X		
		b) Lens is defect.	X		
		c) Lamp is niet stevig bevestigd. Zeer groot gevaar dat hij eraf valt.	X	X	
4.6. Overeenstemming met vereisten <sup>1</sup> 2.	Visuele controle en controle door bediening.	a) Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .		X	
		b) Inrichting werkt niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .		X	
4.6. Schakelaars 3.	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. Toestand en werking 1.	Visuele controle en controle door bediening.	a) Lamp werpt rechtstreeks, of wit licht naar achteren.	X		
-----------------------------	--	---	---	--	--



		b) Lichtbron defect. Meerdere lichtbronnen.  Lichtbron defect. Eén enkele lichtbron.	X	X	
		c) Lamp is niet stevig bevestigd.  Zeer groot gevaar dat hij eraf valt.	X	X	
4.7. 2.	Overeenstemming met vereisten <sup>1</sup>	Visuele controle en controle door bediening.	Inrichting werkt niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .	X	

4.8.

Retroreflectoren, veiligheidsmarkeringen (retroreflecterend) en markeringsborden

4.8. 1.	Toestand	Visuele controle.	a) Reflecterende inrichting is defect of beschadigd.  Reflecterende werking aangetast.	X	X	
			b) Reflector is niet stevig bevestigd.  Zou eraf kunnen vallen.	X	X	
4.8. 2.	Overeenstemming met vereisten <sup>1</sup>	Visuele controle.	Toestel, gereflecteerde kleur of positie is niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .  Ontbreekt of reflecterende rode kleur aan de voorzijde of witte kleur aan de achterzijde.	X	X	

## 4.9.

## Verklikkersignalen voor lichtinrichting

4.9. Toestand en 1. werking	Visuele controle en controle door bediening.	Werkt niet. Werkt niet voor niet-gedimd licht of een mistlamp aan de achterzijde.	X	X	
4.9.2. Overeenstemming met vereisten <sup>1</sup>	Visuele controle en controle door bediening.	Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .	X		
4.10. Elektrische verbindingen tussen trekkend voertuig en aanhangwagen of oplegger	Visuele controle: onderzoek indien mogelijk de elektrische continuïteit van de verbinding.	a) Vaste onderdelen zijn niet stevig bevestigd. Losse contactdoos.	X	X	
		b) Isolatie is beschadigd of stuk. Kan kortsluiting veroorzaken.	X	X	
		c) De elektrische verbindingen van de aanhangwagen of het trekkend voertuig functioneren niet correct. Remlichten van aanhangwagen werken in het geheel niet.		X	X
4.11. Elektrische bedrading	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting,	a) Bedrading zit los of is niet goed beveiligd. Bevestigingen los, draden	X	X	X

	ook in het motor-compartiment (indien van toepassing).	<p>raken scherpe randen, grote kans dat connectoren losraken.</p> <p>Grote kans dat bedrading hete delen, roterende onderdelen of de grond raakt, connectoren zijn ontkoppeld (relevante onderdelen voor remmen, sturen).</p>			
		<p>b) Bedrading is licht versleten.</p> <p>Bedrading is sterk versleten.</p> <p>Bedrading is extreem versleten (relevante onderdelen voor remmen, sturen).</p>	X	X	X
		<p>c) Isolatie is beschadigd of stuk.</p> <p>Kan kortsluiting veroorzaken.</p> <p>Hoog brandrisico, ontstaan van vonken.</p>	X	X	X
4.12.	Niet-verplichte lichten en retro-reflectoren (X) <sup>2</sup>	<p>a) Een licht/retroreflector is niet in overeenstemming met de vereisten</p>	X	X	

		<p>bevestigd<sup>1</sup>.</p> <p>Uitstralend/ reflecterend rood licht aan de voorzijde of wit licht aan de achterzijde.</p>			
		<p>b) Bediening van het licht is niet in overeen- stemming met de vereisten<sup>1</sup>.</p> <p>Aantal koplampen, dat tegelijk werkt, overschrijdt de toegestane lichthelderheid; uitstralend rood licht aan de voorzijde of wit licht aan de achterzijde.</p>	X	X	
		<p>c) Licht/retroreflect or is niet stevig bevestigd.</p> <p>Zeer groot gevaar dat hij erof valt.</p>	X	X	
4.13.	Accu('s)	Visuele controle.			
		<p>a) Zit los.</p> <p>Niet correct bevestigd; Kan kortsluiting veroorzaken.</p>	X	X	
		<p>b) Lekt.</p> <p>Verlies van gevaarlijke stoffen.</p>	X	X	
		c) Schakelaar		X	

		(indien vereist) is defect.			
		d) Zekeringen (indien vereist) zijn defect.		X	
		e) Onvoldoende luchtcirculatie (indien vereist).		X	

5.

## ASSEN, WIELEN, BANDEN EN OPHANGING

5.1.

## Assen

5.1. Assen 1.	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting. Testbanken voor wielspeling kunnen worden gebruikt en zijn aanbevolen voor voertuigen met een maximummassa van meer dan 3,5 ton.	a) As is gebroken of vervormd.			X
		b) As is niet goed aan het voertuig bevestigd.  Verminderde stabiliteit, functionaliteit aangetast: Te veel beweging ten opzichte van bevestigingspunten.		X	X
		c) Onveilige modificatie <sup>3</sup> .  Verminderde stabiliteit, functionaliteit aangetast, onvoldoende afstand tot andere onderdelen of de grond.		X	X
5.1. Asstomp 2.	Visuele controle met het voertuig	a) Asstomp is gebroken.			X

	<p>boven een inspectieput of op een hefinrichting. Testbanken voor wielspelings kunnen worden gebruikt en zijn aanbevolen voor voertuigen met een maximummassa van meer dan 3,5 ton. Oefen verticale of zijdelingse kracht uit op elk wiel en noteer de mate van beweging tussen het aslichaam en de fusee.</p>	<p>b) Fuseepen en/of bussen vertonen te veel slijtage.</p> <p>Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit.</p>	X	X
<p>c) Te veel beweging tussen asstomp en ashuis.</p> <p>Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit.</p>		X	X	
<p>d) De fusee zit los in as.</p> <p>Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit.</p>		X	X	
<p>5.1. Wiellagers 3.</p>	<p>Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting. Testbanken voor wielspelings kunnen worden gebruikt en zijn aanbevolen voor voertuigen met een maximummassa van meer dan 3,5 ton. Schud het wiel of oefen zijdelingse kracht uit op elk wiel en noteer de mate van opwaartse</p>	<p>a) Te veel speling in een wiellager.</p> <p>verminderde richtingstabiliteit; gevaar van kapotgaan.</p>	X	X
		<p>b) Wiellager zit te strak of is geblokkeerd.</p> <p>Gevaar van oververhitting; gevaar van kapotgaan.</p>	X	X

	beweging van het wiel ten opzichte van de fusee.				
--	--	--	--	--	--

5.2.

## Wielen en banden

5.2. Wielnaaf 1.	Visuele controle.	a) Moeren of bouten van het wiel ontbreken of zitten los.  Ontbrekende bevestiging of deze zit zo los dat de verkeersveiligheid 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. Wielen 2.	Visuele controle van beide zijden van elk wiel met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting.	a) Breuken of ondeugdelijk laswerk.			X
		b) Velgringen niet correct bevestigd.  Grote kans op losraken.		X	X
		c) Wiel is ernstig vervormd of versleten.		X	X

		<p>Veilige bevestiging aan de naaf aangetast; veilige bevestiging van band aangetast.</p>			
		<p>d) Wielmaat, ontwerp, compatibiliteit of -soort niet in overeenstemming met de vereisten<sup>1</sup> en is niet veilig.</p>		X	
5.2. Banden 3.	<p>Visuele controle van de volledige band door ofwel het wiel te draaien met het voertuig van de grond boven een inspectieput of op een hefinrichting of door het voertuig achteruit en vooruit boven een inspectieput te rijden.</p>	<p>a) Bandenmaat, laadvermogen, goedkeuringsmerk of snelheids-categorie is niet in overeenstemming met de vereisten<sup>1</sup> en tast verkeersveiligheid aan.</p> <p>Onvoldoende laadvermogen of snelheid voor feitelijk gebruik, band raakt andere vaste onderdelen van het voertuig, waardoor gebruik op de weg minder veilig wordt.</p>		X	X
		<p>b) Banden op dezelfde as of dubbel gemonteerde</p>		X	



		wielen hebben niet dezelfde maat.			
		c) Banden op dezelfde as hebben een verschillende structuur (radiaal/diagonaal).		X	
		d) Band vertoont ernstige schade of insnijdingen. 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 opspat-afschermingsmiddelen). Band schuurt tegen andere onderdelen (veilig rijden niet belemmerd).	X	X	
		g) Geherprofileerde banden die niet aan de voorwaarden		X	X

		voldoen <sup>1</sup> . Beschermings- laag koord aangetast			
		h) Controlesysteem voor bandenspanning werkt niet goed of band is duidelijk te zacht.  Werkt duidelijk niet.	X	X	

5.3.

## Ophangingsysteem

5.3. Veren en 1. stabilisator	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting. Testbanken voor wielspeling kunnen worden gebruikt en zijn aanbevolen voor voertuigen met een maximummassa van meer dan 3,5 ton.	a) Veren zijn niet goed aan het chassis of de as bevestigd.  Relatieve beweging zichtbaar. Bevestigingen veel te los.		X	X
		b) Een veeronderdeel is beschadigd of gebroken.  Voornaamste veer (-blad), of overige bladen zeer ernstig aangetast.		X	X
		c) Een veer ontbreekt.  Voornaamste veer (-blad), of overige bladen zeer ernstig		X	X

		aangetast.			
		d) Onveilige modificatie <sup>3</sup> . Onvoldoende afstand tot andere voertuigonderdelen; veersysteem werkt niet.		X	X
5.3. Schokdempers	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting of, indien beschikbaar, met het gebruik van speciale apparatuur.	a) Schokdempers zijn niet goed aan het chassis of de as bevestigd. Schokdemper los.	X	X	
		b) Beschadigde schokdemper met sporen van ernstige lekkage of defect.		X	
5.3. 2.1 Controle van de bedrijfszekerheid van demping (X) <sup>2</sup>	Gebruik speciale apparatuur en vergelijk de verschillen tussen links/rechts	a) Er is een aanzienlijk verschil tussen links en rechts.		X	
		b) De gegeven minimumwaarden worden niet bereikt.		X	
5.3. 3. Torsiebuizen, reactiearmen, wieldraagarmen en ophangarmen	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting. Testbanken voor wielspelings kunnen worden gebruikt en zijn aanbevolen voor voertuigen	a) Onderdeel is niet goed aan het chassis of de as bevestigd. Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit.		X	X
		b) Onderdeel		X	X

	met een maximummassa van meer dan 3,5 ton.	<p>vertoont schade of te veel corrosie.</p> <p>Stabiliteit van onderdeel verminderd of onderdeel vertoont breuken.</p>			
		<p>c) Onveilige modificatie<sup>3</sup>.</p> <p>Onvoldoende afstand tot andere voertuigonderdelen; systeem werkt niet.</p>		X	X
5.3. Draai-punten 4. wiel- ophanging	<p>Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting. Testbanken voor wielspelning kunnen worden gebruikt en zijn aanbevolen voor voertuigen met een maximummassa van meer dan 3,5 ton.</p>	<p>a) Fuseepen en/of bussen of draaipunten wielophanging vertonen te veel slijtage.</p> <p>Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit.</p>		X	X
		<p>b) De stofkap is ernstig versleten.</p> <p>De stofkap ontbreekt of vertoont scheuren.</p>	X	X	
5.3. Luchtvering 5.	Visuele controle	<p>a) Systeem werkt niet.</p>			X
		<p>b) Een onderdeel vertoont beschadiging, is</p>		X	X

		<p>gemodificeerd, of versleten zodat het systeem minder goed werkt.</p> <p>Werking van het systeem ernstig verminderd.</p>			
		c) Het systeem lekt hoorbaar.		X	

6.

## CHASSIS EN MET HET CHASSIS VERBONDEN DELEN

6.1.

## Chassis of frame en bevestigingen

6.1. Algemene 1. toestand	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting.	<p>a) Een van de langs- of dwarsliggers vertoont lichte breuken of is licht vervormd.</p> <p>Een van de langs- of dwarsliggers vertoont ernstige breuken of is sterk vervormd.</p>		X	X
		<p>b) Verstevigingsplaten of bevestigingen zitten los.</p> <p>Meeste bevestigingen los; onvoldoende sterke onderdelen.</p>		X	X
		<p>c) Te veel corrosie waardoor het geheel aan</p>		X	X

		stijfheid verliest. Onvoldoende sterke onderdelen.			
6.1. Uitlaatpijpen 2. en dempers	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting.	a) Uitlaatsysteem zit los of lekt.		X	
		b) Emissies komen in de cabine of in het passagiers-gedeelte.  Gevaar voor de gezondheid van personen aan boord.		X	X
6.1. Brandstof-tanks en -leidingen 3. (incl. tanks en brandstof-leidingen voor verwarming)	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting, gebruik van apparatuur voor het vaststellen van lekkage in het geval van LPG/CNG/LNG-systemen.	a) De tank of leidingen zitten los, wat brandgevaar oplevert.			X
		b) Brandstof lekkage, tankdop ontbreekt of sluit niet goed af.  Brandgevaar; buitensporig verlies van gevaarlijk materiaal.		X	X
		c) Gescheurde leidingen.  Beschadigde leidingen.	X	X	
		d) Brandstofkraan (indien vereist) werkt niet correct.		X	

		<p>e) Brandgevaar door:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— lekkende brandstof</li> <li>— onvoldoende afscherming van brandstof-tank of uitlaat</li> <li>— toestand van het motor-compartiment</li> </ul>			X
		f) LPG-/CNG/LNG- of waterstofsysteem is niet in overeenstemming met de vereisten, deel van het systeem defect <sup>1</sup> .			X
6.1. Bumpers, 4. zijdelingse afscherming en onderrij-beveiliging 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 overeen-		X	

		stemming met de vereisten <sup>1</sup> .			
6.1. 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. Mechanische koppeling en trek-inrichting	Visuele controle op slijtage en correcte bediening met speciale aandacht voor aanwezige veiligheidsvoorzieningen/of het gebruik van meetapparatuur.	a) Onderdeel vertoont beschadiging, defecten of gebroken (indien niet in gebruik). Onderdeel vertoont beschadiging, defecten of gebroken (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) Veiligheids-		X	



		voorziening ontbreekt of werkt niet goed.			
		e) Koppeling-indicator werkt niet.		X	
		f) Kentekenplaat of licht wordt bedekt (indien niet in gebruik). Kentekenplaat niet leesbaar (indien niet in gebruik).	X	X	
		g) Onveilige modificatie <sup>3</sup> (secundaire onderdelen). Onveilige modificatie <sup>3</sup> (primaire onderdelen).		X	X
		h) Koppeling te zwak.		X	
6.1. Over- 7. brenging	Visuele controle.	a) Borgschroeven zitten los of ontbreken. Borgschroeven zitten los of ontbreken waardoor de verkeersveiligheid ernstig wordt aangetast.		X	X
		b) Aslagering voor overbrenging vertoont te veel slijtage.		X	X

		<p>Zeer groot gevaar op losraken of breuken.</p>			
		<p>c) Kruis-koppelingen of de overbrengingskettingen of -riemen vertonen te veel slijtage.</p> <p>Zeer groot gevaar op losraken of breuken.</p>		X	X
		<p>d) Flexibele koppelingskoppelen beschadigd.</p> <p>Zeer groot gevaar op losraken of breuken.</p>		X	X
		<p>e) As is beschadigd of gebogen.</p>		X	
		<p>f) Lagerbehuizing is gebroken of zit los.</p> <p>Zeer groot gevaar op losraken of breuken.</p>		X	X
		<p>g) De stofkap is ernstig versleten.</p> <p>De stofkap ontbreekt of vertoont</p>	X	X	

		scheuren.			
		h) Illegale modificatie van de aandrijving.		X	
6.1. Bevestiging van de motor	Visuele controle hoeft niet boven een inspectieput of op een hefinrichting.	Defecte, duidelijk en ernstig beschadigde bevestigingen. Loszittende of gebroken bevestigingen.		X	X
6.1. 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

6.2.

## Cabine en koetswerk

6.2. Toestand 1.	Visuele controle	a) Paneel of onderdeel zit los of is beschadigd en kan verwondingen veroorzaken. Zou eraf kunnen vallen.		X	X
		b) Bovenbouwondersteuning zit los. Verminderde stabiliteit.		X	X
		c) Uitlaatmissies komen binnen. Gevaar voor de		X	X

		gezondheid van personen aan boord.			
		d) Onveilige modificatie <sup>3</sup> Onvoldoende afstand tot roterende of bewegende onderdelen en de weg.		X	X
6.2. Bevestiging 2.	Visuele controle boven een inspectieput of op een hefinrichting.	a) Bovenbouw of cabine zit los. Verminderde stabiliteit.		X	X
		b) Bovenbouw/ cabine zit niet recht op het chassis.		X	
		c) Bevestiging van bovenbouw/ cabine op het chassis of de dwarsliggers zit los of ontbreekt en indien symmetrisch. De bevestiging van het bovenbouw/de cabine op het chassis of de dwarsliggers zit los of ontbreekt wat de veiligheid zeer ernstig aantast.		X	X
		d) Bevestigingspunten aan integrale		X	X

		bovenbouwonderdelen vertonen te veel roest. Verminderde stabiliteit.			
6.2. Portieren en 3. portier- vangers	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 of stijlen is/zijn stuk. Portier, scharnieren, portiervangers of stijlen ontbreekt/ontbreken of zit/zitten los.	X	X	
6.2. Bodem 4.	Visuele controle boven een inspectieput of op een hefinrichting.	Bodem zit los of is stuk. Onvoldoende stabiliteit.		X	X
6.2. Bestuurders- 5. zitplaats	Visuele controle.	a) Zitplaats met defecte structuur. Losse zitplaats.		X	X

		<p>b) Afstelmechanisme functioneert niet correct.</p> <p>Zitplaats beweegt of rugleuning niet vast te zetten.</p>		X	X
6.2. Overige 6. zitplaatsen	Visuele controle.	<p>a) Zitplaatsen zijn defect of zitten los (secundaire onderdelen).</p> <p>Zitplaatsen zijn defect of zitten los (hoofdonderdelen).</p>	X	X	
		<p>b) Zitplaatsen zijn niet bevestigd in overeenstemming met de vereisten<sup>1</sup>.</p> <p>Toegestaan aantal zitplaatsen overschreden; plaatsing niet in overeenstemming met goedkeuring.</p>	X	X	
6.2. Bedienings- 7. apparatuur voor de bestuurder	Visuele controle en controle door bediening.	<p>Bedieningsapparatuur die nodig is voor de veilige besturing van het voertuig werkt niet correct.</p> <p>Veilige bediening aangetast.</p>		X	X
6.2. Cabinetreden 8.	Visuele controle.	<p>a) Trede of bevestiging zit los.</p>	X	X	

		Onvoldoende stabiliteit.			
		b) Toestand van trede of opstapring zou gebruikers kunnen verwonden.		X	
6.2. Andere 9. 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 aangetast.	X	X	
		c) Hydraulische inrichting lekt. Buitensporig verlies van gevaarlijk materiaal.	X	X	
6.2. Spatborden, 10. opspat-afschermings- -uitrusting	Visuele controle.	a) Ontbreken, zitten los of zijn ernstig verroest. Zou letsel kunnen veroorzaken; Zou eraf kunnen	X	X	

		vallen.			
		b) Onvoldoende afstand tot band/wiel (opspat-afscherming). Onvoldoende afstand tot band/wiel (spatborden).	X	X	
		c) Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> Onvoldoende afdekking van band.	X	X	
6.2. Standaard 11	Visuele controle.	a) Ontbreekt, zit los of is ernstig verroest.		X	
		b) Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .		X	
		c) Gevaar voor uitklappen als het voertuig in beweging is.			X
6.1. Handgrepen 12 en voetsteunen	Visuele controle.	a) Ontbreken, zitten los of zijn ernstig verroest.		X	
		b) Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .		X	

7.

DIVERSE UITRUSTINGEN

7.1.

Veiligheidsgordels/sluitingen en gordelspansystemen voor inzittenden

7.1. Veiligheid van	Visuele controle.	a) Verankerings-		X	X
---------------------	-------------------	------------------	--	---	---



1. de bevestiging van veiligheids-gordels/ sluitingen		punt is stuk. Verminderde stabiliteit.			
		b) Verankering zit los.		X	
7.1. Toestand van 2. veiligheids-gordels/ sluitingen	Visuele controle en controle door bediening.	a) Verplichte veiligheidsgordel ontbreekt of is niet bevestigd.		X	
		b) Veiligheidsgordel is beschadigd. Scheur of teken van uitrekking.	X	X	
		c) Veiligheids-gordel is niet in overeen-stemming met de vereisten <sup>1</sup> .		X	
		d) Sluiting van de veiligheidsgordel is beschadigd of werkt niet correct.		X	
		e) Oprol-mechanisme van de veiligheidsgordel is beschadigd of werkt niet correct.		X	
7.1. Kracht- 3. begrenzer veiligheidsgordel	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a) Krachtbegrenzer ontbreekt of is niet aan het voertuig aangepast.		X	
		b) Systeem geeft defect aan via		X	

		elektronische voertuig-interface.			
7.1. Gordel- 4. spanners	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a) Spanner ontbreekt of is niet aan het voertuig aangepast.		X	
		b) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuig-interface.		X	
7.1. Airbag 5.	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a) Airbags zijn duidelijk niet aanwezig of passen niet bij het voertuig.		X	
		b) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuig-interface.			X
		c) Airbag werkt duidelijk niet.		X	
7.1. SRS- 6. systemen (Supplemental Restraint System)	Visuele controle van waarschuwingslampje en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a) Het waarschuwingslampje van het SRS wijst op een defect in het systeem.		X	
		b) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuig-interface.		X	
7.2. Brandblusser	Visuele controle.	a) Ontbreekt.		X	

(X) <sup>2</sup>		b) Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> . Indien vereist (bv. taxi's, bussen, touringcars enz.).	X	X	
7.3. Sloten en diefstalbeveiliging.	Visuele controle en controle door bediening.	a) Apparatuur om te verhinderen dat het voertuig wordt bestuurd, werkt niet.	X		
		b) Defect. Sluit of blokkeert onaangekondigd.		X	X
7.4. Gevarendriehoek (indien vereist) (X) <sup>2</sup>	Visuele controle.	a) Ontbreekt of is onvolledig.	X		
		b) Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .	X		
7.5. Verbandtrommel (indien vereist) (X) <sup>2</sup>	Visuele controle.	Ontbreekt, is onvolledig of is niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .	X		
7.6. Wielblokken (wiggen) (indien vereist) (X) <sup>2</sup>	Visuele controle.	Ontbreken of zijn niet in goede toestand, onvoldoende stabiliteit of te klein.		X	
7.7. Geluidssignaalinrichting	Visuele controle en controle door bediening.	a) Werkt niet goed. Werkt helemaal niet.	X	X	
		b) Bediening onbetrouwbaar.	X		
		c) Niet in overeenstemming met	X	X	

		de vereisten <sup>1</sup> . Kans dat geluid wordt verward met officiële sirenes.			
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	X	
		b) Verminderde werking. Werkt helemaal niet.	X	X	
		c) Kan niet voldoende worden verlicht. Kan in het geheel niet worden verlicht.	X	X	
7.9. Tachograaf (indien aanwezig/vereist)	Visuele controle.	a) Niet afgesteld in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .		X	
		b) Werkt niet.		X	
		c) Zegels zijn stuk of ontbreken.		X	
		d) Installatieplaat ontbreekt, is onleesbaar of verlopen.		X	
		e) Duidelijke vervalsing of manipulatie.		X	
		f) Maat van banden		X	

		niet compatibel met ijkparameters.			
7.10. Snelheidsbegrenzer (indien aanwezig/vereist)	Visuele controle en, indien uitrusting beschikbaar is, controle door bediening.	a) Niet afgesteld in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .		X	
		b) Werkt duidelijk niet.		X	
		c) Snelheid foutief ingesteld (indien gecontroleerd).		X	
		d) Zegels zijn stuk of ontbreken.		X	
		e) Installatieplaatje ontbreekt of is onleesbaar.		X	
		f) Maat van banden niet compatibel met ijkparameters.		X	
7.11 Kilometer-teller indien beschikbaar (X) <sup>2</sup>	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a) Duidelijk gemanipuleerd (fraude) om de geregistreerde afgelegde afstand van het voertuig te verminderen of verkeerd weer te geven.		X	
		b) Werkt duidelijk niet.		X	
7.12 Elektronische stabiliteitscontrole	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische	a) Wielsnelheids-sensoren ontbreken of zijn beschadigd.		X	

(ESC) indien aanwezig /vereist	interface.	b) Bedrading is beschadigd.		X	
		c) Andere onderdelen ontbreken of zijn beschadigd.		X	
		d) Schakelaar is beschadigd of werkt niet correct.		X	
		e) Het waarschuwingslampje van de elektronische stabiliteitscontrole wijst op een defect in het systeem.		X	
		f) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface		X	

8.

OVERLASTFACTOREN

8.1.

Geluidshinder

8.1. Geluid- 1 demping	Subjectieve beoordeling, tenzij de controleur van mening is dat het geluidsniveau overschreden wordt. In dat geval mag een staande geluidstest met een geluidsmeter worden uitgevoerd.	a) Geluidsniveaus overschrijden de niveaus in de vereisten <sup>1</sup> .		X	
		b) Onderdeel van het geluids- onderdrukking- systeem zit los, is beschadigd, niet juist aangebracht, afwezig of duidelijk		X	X

		<p>aangepast met een nadelige invloed op de geluidsniveaus.</p> <p>Zeer groot gevaar dat hij eraf valt.</p>			
--	--	---	--	--	--

8.2.

## Uitlaatemissies

8.2.1. Emissies van motoren met elektrische ontsteking					
8.2. Uitlaat- 1.1 emissieregel- systeem	Visuele controle.	a) Het door de fabrikant gemonteerde uitlaatemissieregelsysteem is afwezig, aangepast of duidelijk defect.		X	
		b) Lekken die emissiemetingen kunnen beïnvloeden.		X	
8.2. Gasemissies 1.2	– voor voertuigen tot emissieklasse Euro 6 en Euro V (7): Meting met een uitlaatgas-analysator in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> of uitlezing van OBD De uitlaatpijptest is de standaardmethode voor de beoordeling van de uitlaatgassen.	a) Ofwel overschrijden de gasemissies de door de fabrikant vastgelegde niveaus,		X	

	<p>Op basis van een gelijkwaardigheidsbeoordeling en rekening houdend met de desbetreffende wetgeving inzake typegoedkeuring kunnen lidstaten het gebruik van OBD toestaan in overeenstemming met de aanbevelingen van de fabrikant en andere vereisten.</p> <p>— Voor voertuigen van emissieklasse Euro 6 en Euro VI <sup>(8)</sup>: Meting met een uitlaatgasanalysator in overeenstemming met de vereisten.<sup>1</sup> of uitlezing OBD overeenkomstig de aanbevelingen van de fabrikant en andere vereisten<sup>1</sup>.</p>	<p>b) ofwel, indien deze gegevens niet beschikbaar zijn, overschrijden de CO-emissies,</p> <p>i) voor voertuigen zonder geavanceerd uitlaat-emissieregelsysteem,</p> <p>— 4,5 %, of</p> <p>— 3,5 % afhankelijk van de datum van eerste inschrijving of gebruik zoals in de vereisten wordt bepaald<sup>1</sup></p> <p>ii) voor voertuigen met een geavanceerd uitlaat-emissieregelsysteem,</p> <p>— bij stationaire motor:</p>	X	
--	---	--	---	--



	Metingen niet toepasbaar voor tweetaktmotoren.	0,5 %			
		— bij verhoogd toeren-tal: 0,3 %			
		of — bij statio-naire motor: 0,3 % ( 7 )			
		— bij verhoogd toeren-tal: 0,2 % afhankelijk van de datum van eerste inschrijving of gebruik zoals in de vereisten wordt bepaald <sup>1</sup>			
		c) Lambda-coëfficiënt buiten de waarde $1 \pm 0,03$ of niet overeenkomstig de specificaties van fabrikant.		X	
		d) Uitgelezen OBD wijst op ernstig defect.		X	

8.2.2.

## Emissies van motoren met compressieontsteking

8.2. Uitlaat- 2.1 emissieregel- systeem	Visuele controle	a) Een door de fabrikant gemonteerd uitlaatemissieregelsysteem is afwezig of duidelijk defect.		X	
		b) Lekken die emissiemetingen kunnen beïnvloeden.		X	
8.2. Opaciteit 2.2. Voertuigen die vóór 1 januari 1980 zijn geregistreerd of in gebruik genomen, hoeven niet aan deze vereiste voldoen.	_ voor voertuigen tot emissieklasse Euro 5 en Euro V ( <sup>7</sup> ):  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 brandstof-toevoer 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	

	<p>De uitlaatpijptest is de standaardmethode voor de beoordeling van de uitlaatgassen. Op basis van een gelijkwaardigheidsbeoordeling kunnen lidstaten het gebruik van OBD toestaan in overeenstemming met de aanbevelingen van de fabrikant en andere vereisten.</p> <p>— voor voertuigen van emissieklasse Euro 6 en Euro VI <sup>(8)</sup>: 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</p>				
--	---	--	--	--	--

	<p>de brandstof-toevoer in werking treedt) met de versnellings-pook in de vrije stand en niet-ontkoppelde motor of uitlezing OBD overeen-komstig de aanbevelingen van de fabrikant en andere vereisten<sup>1</sup>.</p> <p>Vorbereiding van het voertuig:</p> <p>1. Voertuigen kunnen worden gecontroleerd zonder voorbereiding, maar om veiligheids-redenen moet eerst worden nagegaan of de motor warm is en in een bevredigende mechanische staat verkeert.</p> <p>2. Vorbereidings-voorschriften:</p> <p>i) de motor moet op tempera-tuur zijn,</p>				
--	---	--	--	--	--

	<p>hetgeen bijvoorbeeld kan worden geconstateerd wanneer de temperatuur van de motorolie, gemeten door middel van een in de opening voor de oliepeilstok ingebrachte voeler, ten minste 80 °C bedraagt of de normale bedrijfstemperatuur wanneer deze lager is, dan wel wanneer de temperatuur van het motorblok, bepaald aan de</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>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</p>			
--	--	--	--	--

	<p>aanslaat;</p> <p>ii) het uitlaat-systeem moet worden door-geblazen door middel van ten minste drie vrije accele-ratiecycli of een daarmee vergelijk-bare methode.</p>			
		<p>b) Wanneer deze gegevens niet beschikbaar zijn of de vereisten<sup>1</sup>het gebruik van referentie-waarden niet toelaten,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— voor motoren met natuurlijke aanzuiging: <math>2,5 \text{ m}^{-1}</math>,</li> <li>— voor motoren met drukvulling: <math>3,0 \text{ m}^{-1}</math>,</li> <li>— bij voertuigen die in de</li> </ul>		X

		<p>vereisten staan<sup>1</sup> of voor de eerste keer na de datum in de vereisten zijn ingeschreven of in gebruik zijn genomen<sup>1</sup>:  <math>1,5 \text{ m}^{-1}</math> (<sup>9</sup>)  of <math>0,7 \text{ m}^{-1}</math> (<sup>10</sup>)</p>			
	<p>Controleprocedure</p> <p>1. De motor en de eventueel gemonteerde turbolader 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</p>				



	<p>ononderbroken (d.w.z. in minder dan 1 seconde) maar wel rustig volledig worden ingedrukt, teneinde een maximum brandstof-toevoer door de injectiepomp te verkrijgen.</p> <p>3. Tijdens elke vrije acceleratie-cyclus moet de motor het toerental bereiken waarbij de regelaar van de brandstof-toevoer 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</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>de brandstof-toevoer 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 M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> en N<sub>3</sub>, ten minste 2 seconden.</p> <p>4. Voertuigen dienen alleen te worden afgekeurd, indien het rekenkundig gemiddelde van ten minste de laatste drie vrije acceleratiecycli meer bedraagt dan de grenswaarde. Dit kan worden</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>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. De lidstaten kunnen het aantal testcycli aan een maximum verbinden.</p> <p>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</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>of na het doorblazen. Om onnodige controles te vermijden kunnen de lidstaten ook voertuigen goedkeuren waarbij na minder dan drie vrije acceleratiecycli of na het doorblazen aanzienlijke lagere waarden dan de grenswaarden zijn gemeten.</p>				
--	--	--	--	--	--

8.3.

Onderdrukking elektromagnetische storingen

Radiostoring (X) <sup>2</sup>		Niet in overeenstemming met alle vereisten <sup>1</sup> .	X		
-------------------------------	--	---	---	--	--

8.4.

Andere punten die betrekking hebben op het milieu

8.4. Vloeistof- 1. lekken		<p>Te veel vloeistoflekken, behalve water, die het milieu zouden kunnen schaden of een gevaar zouden kunnen vormen voor de veiligheid van andere weggebruikers.</p> <p>Gestage vorming van druppels die een zeer ernstig gevaar oplevert.</p>		X	X
------------------------------	--	---	--	---	---

9.

AANVULLENDE CONTROLES VOOR PASSAGIERSVOERTUIGEN CATEGORIEËN M<sub>2</sub>,M<sub>3</sub>

## 9.1.

## Deuren

9.1. In- en 1. uitgang	Visuele controle en controle door bediening.	a) Bediening is defect.		X	
		b) Toestand is slecht.  Zou letsel kunnen veroorzaken.	X	X	
		c) Noodbediening is defect.		X	
		d) Afstands- bediening van portieren of waarschuwings- installaties zijn defect.		X	
		e) Niet in overeen- stemming met de vereisten <sup>1</sup> .  Te smalle deur.	X	X	
9.1. Nood- 2 uitgangen	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	X	
		c) Hamer om ruiten in te slaan ontbreekt.	X		

		d) Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> Te smalle of geblokkeerde toegang.	X	X	
9.2. Ontwasemings- en ontdooisysteem (X) <sup>2</sup>	Visuele controle en controle door bediening.	a) Functioneert niet correct. Nadelige invloed op het veilige gebruik van het voertuig.	X	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 verwarmingsstelsel (X) <sup>2</sup>	Visuele controle en controle door bediening.	a) Bediening is defect. Risico voor de gezondheid van personen aan boord.	X	X	
		b) Emissie van giftige gassen of uitlaatgassen in het bestuurders- of passagiersgedeelte. Gevaar voor de		X	X

		gezondheid van personen aan boord.			
--	--	------------------------------------	--	--	--

9.4.

## Zitplaatsen

9.4. Passagiers- 1 zitplaatsen (zitplaatsen voor begeleidende personen inbegrepen)	Visuele controle.	Klapstoelen (indien toegestaan) werken niet automatisch. Blokkeren een nooduitgang.	X	X	
9.4. Bestuurders- 2 zitplaats (aanvullende vereisten)	Visuele controle.	a) Speciale voorzieningen zoals zonneschermen of zonnekleppen zijn defect. Belemmerd gezichtsveld.	X	X	
		b) Bescherming voor bestuurder zit los of is niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> Zou letsel kunnen veroorzaken.	X	X	
9.5. Binnenverlichting en bestemmings-apparatuur (X) <sup>2</sup>	Visuele controle en controle door bediening.	Apparatuur is defect of niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> . Werkt helemaal niet.	X	X	
9.6. Gangpaden, staanplaatsen	Visuele controle.	a) Bodem zit los. Verminderde stabiliteit.		X	X
		b) Handrails of handvaten zijn	X	X	

		defect. Zitten los of zijn niet bruikbaar.			
		c) Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> . Te smal of te weinig ruimte.	X	X	
9.7. Trappen en treden	Visuele controle en controle door bediening (indien van toepassing).	a) In slechte toestand. In beschadigde toestand. Verminderde stabiliteit.	X	X	X
		b) Inklapbare treden functioneren niet correct.		X	
		c) Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> . Te smal of te hoog.	X	X	
9.8. Communicatiesysteem met passagiers (X) <sup>2</sup>	Visuele controle en controle door bediening.	Systeem is defect. Werkt helemaal niet.	X	X	
9.9. Bordjes met tekst (X) <sup>2</sup>	Visuele controle.	a) Bordje ontbreekt, is foutief of onleesbaar.	X		
		b) Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> . Verkeerde informatie.	X	X	

9.10.



Vereisten voor het vervoer van kinderen. (X)<sup>2</sup>

9.10. Deuren 1.	Visuele controle.	Bescherming van portieren niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup> voor deze vorm van vervoer.		X	
9.10. Signaleer- 2 inrichtingen en speciale uitrusting	Visuele controle.	Signaleerinrichtingen en speciale uitrusting is niet aanwezig of is niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .	X		

## 9.11.

Vereisten voor het vervoer van personen met verminderde mobiliteit (X)<sup>2</sup>

9.11. Portieren, 1. laadplatforms en liften	Visuele controle en bediening.	a) Werkt niet goed. Werking minder veilig.	X	X	
		b) Toestand is slecht. Verminderde stabiliteit; zou letsel kunnen veroorzaken.	X	X	
		c) Bediening is defect. Bediening minder veilig.	X	X	
		d) Waarschuwingstoestel(len) is (zijn) defect. Werkt/werken helemaal niet.	X	X	
		e) Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .		X	
9.11. Be- 2 vestigings-	Visuele controle en, indien van	a) Werkt niet goed. Werking minder	X	X	

systeem voor rolstoelen.	toepassing, controle door bediening.	veilig.			
		b) Toestand is slecht. Verminderde stabiliteit; zou letsel kunnen veroorzaken.	X	X	
		c) Bediening is defect. Bediening minder veilig.	X	X	
		d) Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .		X	
9.11. 3 Signaleerinrichtingen en speciale uitrusting	Visuele controle.	Signaleerinrichtingen en speciale uitrusting is niet aanwezig of is niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .		X	

## 9.12.

Andere speciale uitrusting (X)<sup>2</sup>

9.12. 1. Installaties voor maaltijdbereiding	Visuele controle.	a) Installatie is niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .		X	
		b) Installatie is dermate beschadigd dat het gebruik ervan gevaarlijk is.		X	
9.12. 2. Sanitaire installatie	Visuele controle.	Installatie is niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> . Zou letsel kunnen veroorzaken.	X	X	
9.12. 3. Andere toestellen	Visuele controle.	Niet in overeenstemming	X	X	

(bv. audio-visuele systemen)		met de vereisten <sup>1</sup> . Veilige bediening van het voertuig wordt belemmerd.			
------------------------------	--	--	--	--	--

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

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

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

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

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

(<sup>6</sup>) Bijv. 2,5 m/s<sup>2</sup> voor voertuigen van de categorie N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> en N<sub>3</sub> die voor de eerste keer zijn geregistreerd na 1.1.2012

(<sup>7</sup>) Type goedgekeurd volgens Richtlijn 70/220/EEG, Verordening (EG) nr. 715/2007, bijlage I, tabel 5 (Euro 5), Richtlijn 88/77/EEG en Richtlijn 2005/55/EG.

(<sup>8</sup>) Type goedgekeurd volgens Verordening (EG) nr. 715/2007, bijlage I, tabel 2 (Euro 6) en Verordening (EG) nr. 595/2009 (Euro VI).

(<sup>9</sup>) Type goedgekeurd volgens de grenswaarden in rij B van hoofdstuk 5.3.1.4. en 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.

(<sup>10</sup>) Type goedgekeurd overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007, bijlage I, tabel 2 (Euro 6). Type goedgekeurd volgens Verordening (EG) nr. 595/2009 (Euro VI).

**OPMERKINGEN:**

<sup>1</sup> „Vereisten” zijn bepaald in de typegoedkeuring op de datum van goedkeuring, de eerste inschrijving of de eerste ingebruikneming, alsook in aanpassingsverplichtingen of in nationale wetgevingen in het land van inschrijving. Deze redenen voor afkeuring gelden alleen wanneer is gecontroleerd of de vereisten van toepassing zijn..

<sup>2</sup> (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.

<sup>3</sup> Onveilige modificatie is een modificatie die de wegveiligheid van het voertuig vermindert of die een onevenredig nadelige invloed op het milieu heeft.

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Vlaamse Regering van 27 april 2018 tot wijziging van diverse besluiten met betrekking tot de technische keuring.

Brussel, 27 april 2018

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,

Ben WEYTS

Bijlage 2 bij het besluit van de Vlaamse Regering van 27 april 2018 tot wijziging van diverse besluiten met betrekking tot de technische keuring

Bijlage 41 bij het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen

Bijlage 41. Niet-periodieke keuring bedoeld in artikel 23sexies, paragraaf 1, 3°

#### A. ALGEMEEN

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

De controle moet op zijn minst betrekking hebben op de in punt C hieronder vermelde punten, mits deze de uitrusting betreffen van het voertuig dat wordt goedgekeurd. Bij deze controle mag tevens worden nagegaan of de respectieve onderdelen van het voertuig voldoen aan de toepasselijke veiligheids- en milieueisen 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 het Departement aanvaarde aanbevolen controlemethodes. Het Departement moet ervan overtuigd zijn dat de veiligheids- en milieueisen worden nageleefd.

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

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

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

#### B. TOEPASSINGSGEBIED VAN DE CONTROLE

De controle omvat ten minste de volgende gebieden:

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

## 9. Aanvullende controles voor passagiersvoertuigen M2 en M3.

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

De controle bestrijkt ten minste de punten en het gebruik van de minimumnormen en aanbevolen methoden die in de volgende tabel worden opgesomd.

Voor elk voertuigstelsel en -onderdeel dat aan een technische controle wordt onderworpen worden de gebreken beoordeeld volgens de criteria in die tabel, per geval.

Niet in deze bijlage vermelde gebreken worden beoordeeld ten aanzien van de risico's ervan voor de verkeersveiligheid.

De punten die bij de controles aan bod komen en de minimumnormen en methoden die worden toegepast, staan hieronder opgesomd. "Redenen voor afkeuring" zijn voorbeelden van defecten die worden toegepast.

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Kl ei n	Gr o ot	Ge va ar lijk

0.

## IDENTIFICATIE VAN HET VOERTUIG

0.1. Kentekenplaten, indien dit in de eisen is voorgeschreven <sup>1</sup>	Visuele controle.	a) Kentekenplaat (-platen) ontbreekt (ontbreken) of zit(ten) zo los dat de plaat (platen) ervan af zou(den) kunnen vallen.		X	
		b) Opschrift ontbreekt of is onleesbaar.		X	
		c) Is niet in overeenstemming met voertuigdocumenten of		X	

		geregistreerde gegevens.			
0.2. Voertuig-identificatie- /chassis- /serie- nummer	Visuele controle.	a) Ontbreekt of is onvindbaar.		X	
		b) Onvolledig, onleesbaar, duidelijk vervalst, of komt niet overeen met de voertuig-documenten.		X	
		c) Onleesbare voertuig-documenten of onnauwkeurige gegevens.	X		

1.

## REMUITRUSTING

1.1.

## Mechanische toestand en werking

1.1. Draaipunt 1. van de bedrijfs-rem/ handrem	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend. Noot: 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. Staat en slag 2. van het bedieningspedaal/de handrem	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend. Noot: Voor de controle van	a) De vrije slag is te groot of te klein.		X	
		b) Het rempedaal of de handrem komt niet goed	X	X	

	voertuigen met een bekrachtigde reminstallatie moet de motor worden afgezet.	vrij. Functioneert niet goed		
		c) Het antisliprubber op het rempedaal ontbreekt, zit los of is door slijtage glad geworden.		X
1.1. Vacuüm- 3. pomp 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 het gescheiden remcircuit en de overdrukklep.	a) Er is te weinig druk of vacuüm voor het ten minste viermaal bedienen van de rem nadat het waarschuwings-sig-naal in werking is getreden (of een meetinstrument gevaar signaleert);  ten minste tweemaal bedienen van de rem nadat het waarschuwings-sig-naal in werking is getreden (of een meetinstrument gevaar signaleert).		X
		b) Het tot stand komen van de benodigde druk of vacuüm voor het bereiken van veilige waarden duurt te lang volgens de vereisten <sup>1</sup> .		X



		c) De veiligheidsklep voor het gescheiden remcircuit of overdrukklep functioneert niet.		X	
		d) Er is duidelijk drukverlies ten gevolge van luchtlekkage of er is waarneembare luchtlekkage.		X	
		e) Er is uitwendige schade die het functioneren van de reminstallatie negatief kan beïnvloeden.  Prestaties van de hulprem onvoldoende.		X	X
1.1. Lagedruk- 4. verklikker of manometer	Functionele controle.	Verklikker of manometer werkt slecht of is defect.  Lage druk kan niet worden vastgesteld.	X	X	
1.1. Hand- 5. bediende remregelklep	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend.	a) De regelklep vertoont barsten, beschadiging of te grote slijtage.		X	
		b) De bediening 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. Parkeerrem- 6. regelaar, bedienings- hendel, parkeerrem- ver- grendeling, elektronische parkeerrem	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend.	a) De vergrendeling blijft niet goed vastzitten.		X	
		b) Slijtage aan de scharnierpin van de hefboom of de vergrendeling vertoont slijtage.  Buitensporige slijtage.	X	X	
		c) Te grote beweeglijkheid van de hendel wijst op een verkeerde afstelling.		X	
		d) Regelaar ontbreekt, is beschadigd of werkt niet.		X	
		e) Slechte werking, verklikker defect.		X	
1.1. Remkleppen 7. (voet- kleppen, ont- luchtungs- ventielen, regelkleppen)	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend.	a) Klep is beschadigd of er is een te grote luchtlekkage.  Functioneert niet goed.		X	X
		b) Het olievlies uit de compressor is te groot.	X		
		c) Klep zit los of is slecht		X	

		gemonteerd.			
		d) Verlies of lekkage van hydraulische vloeistof. Functioneert niet goed.		X	X
1.1. Koppelings- 8. koppelen voor aanhangwagensystemen (elektrisch en pneumatisch)	Koppel en ontkoppel de koppelingskoppelen van de reminstallatie tussen het trekkende voertuig en de aanhangwagen.	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 lekkage. Functioneert niet goed.		X	X
		d) Functioneert niet correct. Werking van de rem aangetast.		X	X
1.1. Energie- en 9. drukreservoir	Visuele controle.	a) Reservoir is licht beschadigd of enigszins verroest. Reservoir ernstig beschadigd, is verroest of lekt.	X	X	
		b) Werking ontwateringsventiel is aangetast. Geen werking	X	X	

		ontwaterings- ventiel.			
		c) Reservoir zit los of is slecht gemonteerd.		X	
1.1. Rembe- 10. krachtiging, hoofdcilinder (hydraulische systemen)	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	a) De rem- bekrachtiging 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 dop van het reservoir van de hoofdcilinder ontbreekt.	X		
		f) Het	X		

		controlelampje voor de remvloeistof licht op of is defect.			
		g) Het waarschuwings-sig-naal met betrekking tot het remvloeistof-niveau werkt slecht.	X		
1.1. Niet-flexibele 11. 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	X	X	

		schade.			
1.1. Flexibele 12. 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.  Slangen zijn beschadigd of gescheurd.	X	X	
		c) Slangen of koppelingen lekken (pneumatische remsystemen).  Slangen of koppelingen lekken (hydraulische remsystemen).		X	X
		d) Slangen vertonen door de druk veroorzaakte verwijdingen.  Koord beschadigd.		X	X
		e) Slangen zijn poreus.		X	
1.1. Rem- 13. voeringen en blokken	Visuele controle.	a) Remvoering of -blok vertoont te veel slijtage. (Minimum-teken zichtbaar).  Remvoering of -		X	X

		<p>blok vertoont te veel slijtage. (minimumteken niet zichtbaar).</p>		
		<p>b) Remvoering of -blok is vuil (olie, vet enz.). Remvermogen aangetast.</p>	X	X
		<p>c) Remvoering of -blok is niet aanwezig of verkeerd gemonteerd.</p>		X
1.1. Rem-trommels en 14. -schijven	Visuele controle.	<p>a) Trommel of schijf vertoont slijtage Trommel of schijf vertoont te veel slijtage, te veel kerven, gescheurd, zit los of is gebroken.</p>	X	X
		<p>b) Trommel of schijf is vuil (olie, vet enz.). Remvermogen aangetast</p>	X	X
		<p>c) Trommel of schijf ontbreekt.</p>		X
		<p>d) Ankerplaat zit los.</p>	X	
1.1. Remkabels, 15. stangen, hef-bomen, over-brenging	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend,	<p>a) Kabel is beschadigd of geknikt. Remvermogen aangetast.</p>	X	X

	indien mogelijk.	b) Onderdeel vertoont te veel slijtage of corrosie. Remvermogen aangetast.		X	X
		c) Kabel, stang of verbinding onveilig		X	
		d) Kabelgeleiding is defect.		X	
		e) Bewegingsvrijheid van de reminstallatie wordt belemmerd.		X	
		f) Abnormale beweeglijkheid van de hendels/overbrenging wijst op slechte afstelling of te veel slijtage.		X	
1.1. Remcilinders 16. (veerremcilinders of hydraulische remcilinders inbegrepen)	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	a) Cilinder gescheurd of beschadigd. 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 beschadigd. Stofkap ontbreekt of vertoont te veel beschadiging.	X	X	
1.1. Automatische 17. last-afhankelijke remkracht-regelaar	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) Remkracht-regelaar is geblokkeerd of werkt niet. (Werking van het ABS). Remkracht-regelaar is geblokkeerd of werkt niet.		X	X
		d) Remkracht-			X

		regelaar ontbreekt. (Indien voor- geschreven).			
		e) Missing data plate.	X		
		f) Gegevens zijn niet leesbaar of niet in overeen- stemming met de vereisten <sup>1</sup> .	X		
1.1. Remhef- 18. bomen en indicatoren	Visuele controle.	a) Remhefboom is beschadigd, geblokkeerd of vertoont abnormale beweeglijkheid, te veel slijtage of verkeerde afstelling.		X	
		b) Remhefboom is defect.		X	
		c) Niet correct geïnstalleerd of vervangen.		X	
1.1. Continu- 19. rem- installatie (indien gemonteerd of voor- geschreven)	Visuele controle.	a) Onveilige koppelingen of bevestigingen. Functioneert niet goed.	X	X	
		b) Installatie is duidelijk defect of ontbreekt.		X	
1.1. Auto- 20. matische bediening	Verbreek de remkoppeling tussen trekkend	De rem van de aanhangwagen komt niet automatisch in			X

van remmen voor aanhangwagen	voertuig en aanhangwagen	werking wanneer de koppeling losgekoppeld is.			
1.1. 21. Volledige rem-installatie	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 Systeem-functionaliteit aangetast.	X	X	
		c) Onderdelen zitten los of zijn slecht gemonteerd.		X	
		d) Onveilige wijziging van een onderdeel <sup>3</sup> . Remvermogen aangetast.		X	X
1.1. 22. Test-koppelingen (indien gemonteerd of voorgeschreven)	Visuele controle.	a) Ontbreekt.		X	
		b) Beschadigd. Onbruikbaar of lekkend.	X	X	

1.1. Oplooprem 23.	Visuele controle en controle door bediening.	Onvoldoende efficiënt.		X	
-----------------------	--	------------------------	--	---	--

1.2.

## Remkracht en bedrijfszekerheid van de bedrijfsrem

1.2. Remkracht 1.	Trap de rem geleidelijk in tot de maximale opgevoerde kracht tijdens een test op een remtestmachine, of indien onmogelijk tijdens een test op de weg.	a) Onvoldoende remkracht op een of meer wielen.  Geen remkracht op een of meer wielen.		X	X
		b) De remkracht van een wiel is minder 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 minder 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		X	

		(blokkering).			
		d) Abnormaal hoge reactietijd van een wiel.		X	
		e) Remkracht vertoont te grote schommelingen tijdens een volledige wielwenteling.		X	
1.2. Efficiëntie 2.	Test met een remtestmachine of, indien door technische redenen een dergelijke machine niet kan worden gebruikt, een test op de weg met een registrerende verdragingsmeter om het rempercentage vast te stellen dat gerelateerd is aan de maximaal toegestane massa of, in het geval van opleggers, aan de som van de toegestane belasting op de assen.  Voertuigen of aanhangwagens met een toegestane maximummassa van meer dan 3,5 ton moeten overeenkomstig de ISO 21069-normen	Levert niet minstens de volgende waarden op <sup>(1)</sup> :  1. Voertuigen die voor het eerst zijn geregistreerd na 1/1/2012: — Categorie M <sub>1</sub> : 58 % — Categorie N <sub>1</sub> : 50 %		X	
		2. Voertuigen die voor het eerst zijn geregistreerd voor 1/1/2012: — Categorie M <sub>1</sub> : 50 % <sup>(3)</sup> — Categorie N <sub>1</sub> : 45 %		X	

	<p>of gelijkwaardige methoden worden gecontroleerd.</p> <p>Testen op de weg moeten worden uitgevoerd onder droge weersomstandigheden op een vlakke, rechte weg.</p>				
--	---	--	--	--	--

1.3.

Remkracht en bedrijfszekerheid van de hulprem (indien afzonderlijk werkend systeem)

<p>1.3. Remkracht 1.</p>	<p>Indien de hulprem afzonderlijk van de bedrijfsrem-installatie werkt, gebruik de methode in 1.2.1.</p>	<p>a) Onvoldoende remkracht op een of meer wielen.</p> <p>Geen remkracht op een of meer wielen.</p>		<p>X</p>	<p>X</p>
		<p>b) De remkracht van een wiel is minder 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.</p> <p>De remkracht van een wiel is minder dan 50 % van de maximaal</p>		<p>X</p>	<p>X</p>

		geregistreerde remkracht van het andere wiel op dezelfde as in geval van gestuurde assen.			
		c) De remkracht loopt niet geleidelijk op (blokkering).		X	
1.3. Efficiëntie 2.	Indien de hulprem afzonderlijk van de bedrijfsrem-installatie werkt, gebruik de methode in 1.2.2.	Remkracht minder dan 50 % <sup>(6)</sup> van de remkracht gedefinieerd in 1.2.2. in vergelijking met toegelaten maximummassa. Minder dan 50 % van bovenstaande remkrachtwaarden bereikt.		X	X

## 1.4.

## Remkracht en bedrijfszekerheid van de parkeerrem

1.4. Remkracht 1.	Trek de rem aan op een 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 remkrachtwaarden als bedoeld in punt 1.4.2 bereikt in relatie tot de massa van het voertuig tijdens de controle.		X	X
1.4. Efficiëntie 2.	Test op een remtestmachine. Als dat niet kan, dan met een test op de weg met een	Geeft voor alle categorieën voertuigen niet een rempercentage van minstens 16 % bij de		X	X

	vertragingmeter die slechts aanduidt of ook registreert, of met het voertuig op een helling met een bekende hellingsgraad.	maximaal toegestane massa, of, voor motorvoertuigen, van minstens 12 % bij de maximummassa van de voertuigcombinatie, waarbij moet worden uitgegaan van de grootste waarde. Minder dan 50 % van bovenstaande remkrachtwaarden bereikt.			
1.5. Continuïem -installatie	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. Antiblokkeer -systeem (ABS)	Visuele controle en controle van het waarschuwings-sig-naal en/of met gebruikmaking van elektronische voertuiginterface.	a) Waarschuwings-sig-naal is defect.		X	
		b) Waarschuwings-sig-naal vertoont systeem-storingen.		X	
		c) Wielsnelheids-sensoren 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 waarschuwings-sig-naal en/of met gebruikmaking van elektronische voertuiginterface.	a) Waarschuwings-sig-naal is defect.		X	
		b) Waarschuwings-sig-naal vertoont systeem-storingen.		X	
		c) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.		X	
1.8 Remvloeistof	Visuele controle.	Remvloeistof vervuild of bezonken. Dreigend gevaar op falen.		X	X

2.

## STUURINRICHTING

2.1.

## Mechanische toestand

2.1. Toestand van 1. de stuur-inrichting	Plaats het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting en draai met de wielen van de grond of op draaischijven het stuurwiel tot de aanslag aan beide kanten. Visuele controle van werking van de stuurinrichting.	a) De werking van de stuurinrichting verloopt ruw.		X	
		b) Stuuras gedraaid of speassen vertonen slijtage. Aantasting van de functionaliteit.		X	X
		c) Stuuras vertoont te veel slijtage.		X	X

		Aantasting van de functionaliteit.			
		d) Stuuras heeft teveel speling. Aantasting van de functionaliteit.		X	X
		e) Lekt. Vorming van druppels.	X	X	
2.1. Bevestiging 2. van stuurhuis	Plaats het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting met het gewicht van de wielen van het voertuig op de grond en draai aan het stuur met de wijzers van de klok mee en tegen de wijzers van de klok in of gebruik een wiel spelingsdetector. Visuele controle van de bevestiging van het stuurhuis aan het chassis.	a) Stuurhuis niet correct bevestigd. Bevestigingen gevaarlijk los of beweging ten opzichte van het chassis/de carrosserie zichtbaar.		X	X
		b) Bevestigingsgaten in het chassis uitgeslagen. Bevestigingen ernstig aangetast.		X	X
		c) Bevestigingsbouten ontbreken of zijn gebroken. Bevestigingen ernstig aangetast.		X	X
		d) Stuurhuis is gebroken. Stabiliteit van		X	X

		bevestiging of behuizing aangetast.			
2.1. Toestand 3. stuurover- brenging	Plaats het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting en draai met de wielen op de grond het stuurwiel met de wijzers van de klok mee en tegen de wijzers van de klok in of gebruik een wiel spelingsdetector. Visuele controle of de stuuronderdelen geen slijtage, breuken of veiligheids- problemen vertonen.	a) Relatieve beweging tussen onderdelen die vast zouden moeten zitten.  Buitensporige beweging of grote kans op losraken.		X	X
		b) Verbindingen vertonen te veel slijtage.  Groot gevaar op losraken.		X	X
		c) Onderdelen zijn gebroken of vervormd.  Negatieve gevolgen voor de aantasting van de functionaliteit.		X	X
		d) Borgmiddelen niet aanwezig.		X	
		e) Foutieve uitlijning van de onderdelen (bv. spoorstang of stuurstang).		X	
		f) Onveilige modificatie <sup>3</sup>  Negatieve gevolgen voor de aantasting van de functionaliteit.		X	X

		g) Stofkap beschadigd of versleten.  Stofkap ontbreekt of is ernstig versleten.	X	X	
2.1. Werking 4. stuuroverbrenging	Plaats het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting met de wielen op de grond en draai het stuurwiel met de wijzers van de klok mee en tegen de wijzers van de klok in of gebruik een wiel spelingsdetector. Visuele controle of de stuuronderdelen geen slijtage, breuken of veiligheidsproblemen vertonen.	a) De bewegende stuuroverbrenging schuurt tegen een onderdeel dat aan het chassis vastzit.		X	
		b) Stuuraanslag werkt niet of ontbreekt.		X	
2.1. Stuurbe- 5. krachtiging	Controleer de stuurinrichting op lekkage en controleer het peil van de hydraulische vloeistof in het reservoir (indien zichtbaar). Controleer met de wielen op de grond, en draaiende motor of de stuurbekrachtiging	a) Vloeistof lekkage of werking aangetast.		X	
		b) Onvoldoende vloeistof, onder MIN-teken Ontoereikend reservoir.	X	X	
		c) Mechanisme werkt niet. Besturing aangetast.		X	X

	werkt.	d) Mechanisme is gebroken of zit los. Besturing aangetast		X	X
		e) Foutieve uitlijning of schurende onderdelen. Besturing aangetast.		X	X
		f) Onveilige modificatie <sup>3</sup> Besturing aangetast.		X	X
		g) Leidingen/ slangen vertonen beschadiging of te veel corrosie. Besturing aangetast.		X	X

2.2.

## Stuur, stuurkolom

2.2. Toestand van 1. het stuur	Plaats het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting met het gewicht van het voertuig op de grond, duw en trek aan het stuur in een rechte lijn ten opzichte van de stuurkolom, duw het stuur in verschillende richtingen met rechte hoeken ten opzichte van de	a) Relatieve beweging tussen stuur en stuurkolom die wijst op losraken. Zeer groot gevaar op losschieten.		X	X
		b) Bevestiging op stuurwielnaaf ontbreekt. Zeer groot gevaar op		X	X

	kolom/voorvork. Visuele controle van de speling en de toestand van flexibele koppelingen of kruiskoppelingen.	losschieten.			
		c) Stuurwielnaaf, -rand of -spaken vertonen breuken of zitten los.  Zeer groot gevaar op losschieten.		X	X
2.2. Stuurwiel/ 2. kruis- koppelingen en vorken en stuurdemperen	Plaats het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting met het gewicht van het voertuig op de grond, duw en trek aan het stuur in een rechte lijn ten opzichte van de stuurkolom, duw het stuur in verschillende richtingen met rechte hoeken ten opzichte van de kolom/voorvork. Visuele controle van de speling en de toestand van flexibele koppelingen 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 koppeling is stuk.		X	
		d) Bevestiging is defect.  Zeer groot gevaar op losschieten.		X	X
		e) Onveilige modificatie <sup>3</sup>			X
2.3. Speling in de stuurinrichting	Plaats het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting met het gewicht van het voertuig op de wielen de motor, indien mogelijk, draaiend bij voertuigen met stuurbevestiging	Te veel speling bij het sturen, bijv. een bepaald punt op de rand overschrijdt bij beweging een vijfde van de diameter van het stuurwiel of beweegt niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .		X	X

	en met de wielen in rechte positie. Draai het stuurwiel licht en zo ver mogelijk met de wijzers van de klok mee en tegen de wijzers van de klok in zonder de wielen te bewegen. Visuele controle van de vrije beweging.	Besturing aangetast			
2.4. Wieluitlijning (X) <sup>2</sup>	Controleer de uitlijning van de bestuurde wielen met de juiste apparatuur.	Uitlijning niet in overeenstemming met de informatie of de vereisten van de fabrikant <sup>1</sup> Rechtdoor rijden aangetast; verminderde richtingstabiliteit.	X	X	
2.5. Draaikrans van de aanhangwagen	Visuele controle of met gebruik van een wiel spelingsdetector.	a) Onderdeel enigszins beschadigd. Onderdeel vertoont zware beschadiging of barsten.		X	X
		b) Te veel speling. Rechtdoor rijden aangetast; verminderde richtingstabiliteit		X	X
		c) Bevestiging is defect. Bevestiging ernstig aangetast.		X	X

2.6. Elektronische stuur-bekrachtiging (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 waarschuwings-lampje van de EPS-stuur-bekrachtiging wijst op een defect in de installatie.		X	
		b) Inconsistentie tussen de hoek van het stuurwiel en de hoek van de wielen. Besturing aangetast		X	X
		c) Bekrachtiging werkt niet.		X	
		d) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuig-interface.		X	

3.

## ZICHT

3.1. Gezichtsveld	Visuele controle vanaf de bestuurders-zitplaats.	Obstakel in het gezichtsveld van de bestuurder dat het zicht naar voren of opzij aanzienlijk belemmert (buiten schoonmaakgebied van de ruitenwissers).	X		
		Binnen schoonmaakgebied van de ruitenwissers verminderd zicht en buitenspiegels niet		X	



		zichtbaar.			
3.2. Toestand van de ruiten	Visuele controle.	a) Ruiten of transparante panelen (indien toegestaan) zijn gebarsten of verkleurd (buiten schoonmaakgebied van de ruitenwissers).	X		
		Binnen schoonmaakgebied van de ruitenwissers verminderd zicht en 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).	X		
		Binnen schoonmaakgebied van de ruitenwissers verminderd zicht en buitenspiegels niet zichtbaar.		X	
		c) Ruiten of transparante panelen in onaanvaardbare toestand.		X	

		Zichtbaarheid binnen schoonmaakgebied van de ruitenwissers ernstig aangetast.			X
3.3. Achteruitkijkspiegels of inrichtingen	Visuele controle.	a) Spiegel of inrichting ontbreekt of is niet bevestigd volgens de vereisten <sup>1</sup> (ten minste twee achteruitkijkmogelijkheden beschikbaar).		X	
		Minder dan twee achteruitkijkmogelijkheden beschikbaar.		X	
		b) Spiegel of inrichting licht beschadigd of los.	X		
		Spiegel of inrichting werkt niet, is zwaar beschadigd, zit los of onveilig.		X	
		c) Noodzakelijk blikveld is er niet		X	
3.4. Ruitenwissers	Visuele controle en controle door bediening.	a) Wissers werken niet, ontbreken of zijn niet in overeenstemming met de vereisten. <sup>1</sup>		X	
		b) Wissersblad is defect.	X		
		Wissersblad ontbreekt of is duidelijk defect.		X	
3.5. Ruiten-	Visuele controle en	Sproeiers werken	X		

	controle door bediening.	niet adequaat (gebrek aan vloeistof maar de pomp werkt, of waterstraal verkeerd afgesteld).			
		Sproeiers werken niet.		X	
3.6. Ontwasemings-systeem (X) <sup>2</sup>	Visuele controle en controle door bediening.	Systeem werkt niet of is duidelijk defect.	X		

4.

## LICHTEN, REFLECTERENDE INRICHTINGEN EN ELEKTRISCHE INSTALLATIES

4.1.

## Koplampen

4.1. 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 minder dan 1/3 niet.  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. Afstelling 2.	Bepaal het horizontale eindpunt van elke koplamp bij gedimd licht met behulp van een speciaal hiervoor bestemd toestel of een scherm of met gebruik van de elektronische voertuiginterface.	a) Het eindpunt van de koplamp ligt niet binnen de grenzen die in de vereisten zijn bepaald <sup>1</sup> .		X	
		b) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.		X	
4.1. Schakelaars 3.	Visuele controle en controle door bediening of met gebruikmaking van elektronische voertuiginterface.	a) Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> (aantal oplichtende koplampen op hetzelfde moment).  Overschrijding van de maximaal toegestane lichthelderheid aan de voorkant.	X	X	
		b) Verminderde functie van schakelaar.		X	
		c) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.		X	
4.1. Overeenstemming	Visuele controle en controle door	a) Licht, kleur van het licht, positie,		X	

4. met vereisten <sup>1</sup>	bediening.	helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .			
		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. Verstelinrichting (indien verplicht)	Visuele controle en indien mogelijk controle door bediening, of met gebruikmaking van elektronische voertuiginterface.	a) Inrichting werkt niet.		X	
		b) Manuele inrichting kan niet vanaf de bestuurderszitplaats worden bediend.		X	
		c) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.		X	
4.1. Koplamp 6. reinigingsinstallatie (indien verplicht)	Visuele controle en indien mogelijk controle door bediening.	Inrichting werkt niet. In het geval van gasontladinglampen:	X	X	

## 4.2.

Voor- en achterlichten, breedtelichten en zijmarkeringslichten en markeringslichten

4.2. Toestand en	Visuele controle en	a) Lichtbron licht		X	
------------------	---------------------	--------------------	--	---	--

1. werking	controle door bediening.	defect.			
		b) Lens is defect.		X	
		c) Lamp is niet stevig bevestigd. Zeer groot gevaar dat hij eraf valt.	X	X	
4.2. Schakelaars 2.	Visuele controle en controle door bediening.	a) Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(1)</sup> . Achterlichten en zijmarkeringslichten kunnen worden uitgeschakeld wanneer de koplampen aan staan.		X X	
		b) Verminderde functie van schakelaar.		X	
4.2. Overeenstemming met vereisten <sup>1</sup> 3.	Visuele controle en controle door bediening.	a) Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> . Rood licht aan de voorzijde en wit licht aan de achterzijde; sterk verminderde lichthelderheid.	X	X	
		b) Producten op lens of lichtbron	X	X	

		<p>die de lichthelderheid verminderen of de kleur van het licht wijzigen.</p> <p>Rood licht aan de voorzijde en wit licht aan de achterzijde; sterk verminderde lichthelderheid.</p>			
--	--	--	--	--	--

4.3.

## Remlichten

4.3. Toestand en 1. werking	Visuele controle en controle door bediening.	<p>a) Lichtbron defect (meerdere lichtbronnen; in geval van LED werkt minder dan 1/3 niet)</p> <p>Eén enkele lichtbron; in geval van LED werkt minder dan 2/3.</p> <p>Alle lichtbronnen defect.</p>	X	X	X
		<p>b) Licht defecte lens (geen invloed op uitgestraald licht)</p> <p>Ernstig defecte lens (invloed op uitgestraald licht).</p>	X	X	
		<p>c) Lamp is niet stevig bevestigd.</p> <p>Zeer groot gevaar dat hij</p>	X	X	

		eraf valt.			
4.3. Schakelaars 2.	Visuele controle en controle door bediening of met gebruikmaking van elektronische voertuiginterface.	a) Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> . Vertraagde werking. Geen enkele werking.	X	X	X
		b) Verminderde functie van schakelaar.		X	
		c) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.		X	
		d) Het noodremlicht functioneert niet of niet correct.		X	
4.3. Overeenstemming met vereisten <sup>1</sup> 3.	Visuele controle en controle door bediening.	Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering 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. Toestand en werking 1.	Visuele controle en controle door bediening.	a) Lichtbron defect (meerdere lichtbronnen; in geval van LED werkt tot 1/3 niet)	X	X	
--------------------------------	--	--	---	---	--



		Eén enkele lichtbron; in geval van LED werkt minder dan 2/3.			
		b) Licht defecte lens (geen invloed op uitgestraald licht). Ernstig defecte lens (invloed op uitgestraald licht).	X	X	
		c) Lamp is niet stevig bevestigd. Zeer groot gevaar dat hij eraf valt.	X	X	
4.4. Schakelaars 2.	Visuele controle en controle door bediening.	Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> . Geen enkele werking	X	X	
4.4. Overeenstemming met vereisten <sup>1</sup> 3.	Visuele controle en controle door bediening.	Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .		X	
4.4. Knippersnelheid 4.	Visuele controle en controle door bediening.	Knippersnelheid is niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> (frequentie wijkt meer dan 25 % af).	X		

## 4.5.

## Mistlichten voor en achter

4.5. Toestand en	Visuele controle en	a) Lichtbron defect.	X	X	
------------------	---------------------	----------------------	---	---	--

1. werking	controle door bediening.	(meerdere bronnen; in geval van LED werkt minder dan 1/3 niet)  Eén enkele lichtbron; in geval van LED werkt minder dan 2/3.			
		b) Licht defecte lens (geen invloed op uitgestraald licht).  Ernstig defecte lens (invloed op uitgestraald licht).	X	X	
		c) Lamp is niet stevig bevestigd.  Zeer groot gevaar dat hij eraf valt of tegemoetkomend verkeer verblindt.	X	X	
4.5. Afstelling (X) <sup>2</sup> 2	Door bediening en met het gebruik van een koplamp-testapparaat.	Mistlicht vooraan schijnt niet meer horizontaal wanneer het lichtpatroon een scheidingslijn heeft (scheidingslijn te laag).  Scheidingslijn boven die van de koplampen.	X	X	
4.5. Schakelaars 3.	Visuele controle en controle door bediening.	Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .	X	X	

		Werkt niet.			
4.5. Overeenstemming met vereisten <sup>1</sup>	Visuele controle en controle door bediening.	a) Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .		X	
		b) Inrichting werkt niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .		X	

4.6.

## Achteruitrijlichten

4.6. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a) Lichtbron defect.	X		
		b) Lens is defect.	X		
		c) Lamp is niet stevig bevestigd. Zeer groot gevaar dat hij eraf valt.	X	X	
4.6. Overeenstemming met vereisten <sup>1</sup>	Visuele controle en controle door bediening.	a) Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .		X	
		b) Inrichting werkt niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .		X	
4.6. 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	X	X	

		versnelling in zijn achteruit is gezet.			
--	--	---	--	--	--

4.7.

## Achterkentekenplaatverlichting

4.7. Toestand en 1. werking	Visuele controle en controle door bediening.	a) Lamp werpt rechtstreeks, of wit licht naar achteren.	X		
		b) Lichtbron defect. Meerdere lichtbronnen.  Lichtbron defect. Eén enkele lichtbron.	X	X	
		c) Lamp is niet stevig bevestigd.  Zeer groot gevaar dat hij eraf valt.	X	X	
4.7. Overeenstemming met vereisten <sup>1</sup>	Visuele controle en controle door bediening.	Inrichting werkt niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .	X		

4.8.

## Retroreflectoren, veiligheidsmarkeringen (retroreflecterend) en markeringsborden

4.8. Toestand 1.	Visuele controle.	a) Reflecterende inrichting is defect of beschadigd.  Reflecterende werking aangetast.	X	X	
		b) Reflector is niet stevig bevestigd.  Zou eraf kunnen vallen.	X	X	
4.8. Overeen-	Visuele controle.	Toestel,	X	X	

2. stemming met vereisten <sup>1</sup>		gereflecteerde kleur of positie is niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> . Ontbreekt of reflecterende rode kleur aan de voorzijde of witte kleur aan de achterzijde.			
--	--	---	--	--	--

4.9.

## Verklikkersignalen voor lichtinrichting

4.9. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	Werkt niet. Werkt niet voor niet-gedimd licht of een mistlamp aan de achterzijde.	X	X	
4.9. Overeenstemming met vereisten <sup>1</sup>	Visuele controle en controle door bediening.	Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .	X		
4.10. Elektrische verbindingen tussen trekkend voertuig en aanhangwagen of oplegger	Visuele controle: onderzoek indien mogelijk de elektrische continuïteit van de verbinding.	a) Vaste onderdelen zijn niet stevig bevestigd. Losse contactdoos.	X	X	
		b) Isolatie is beschadigd of stuk. Kan kortsluiting veroorzaken.	X	X	
		c) De elektrische verbindingen van de aanhangwagen of het trekkend voertuig functioneren niet correct.		X	X

		Remlichten van aanhangwagens werken in het geheel niet.			
4.11. Elektrische bedrading	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting, ook in het motorcompartiment (indien van toepassing).	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 delen, 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	X	X	X

		<p>veroorzaken.</p> <p>Hoog brandrisico, ontstaan van vonken.</p>			
4.12. Niet-verplichte lichten en retro-reflectoren (X) <sup>2</sup>	Visuele controle en controle door bediening.	<p>a) Een licht/retro-reflector is niet in overeenstemming met de vereisten bevestigd<sup>1</sup>.</p> <p>Uitstralend/ reflecterend rood licht aan de voorzijde of wit licht aan de achterzijde.</p>	X	X	
		<p>b) Bediening van het licht is niet in overeenstemming met de vereisten<sup>1</sup>.</p> <p>Aantal koplampen, dat tegelijk werkt, overschrijdt de toegestane lichthelderheid; uitstralend rood licht aan de voorzijde of wit licht aan de achterzijde.</p>	X	X	
		<p>c) Licht/retroreflector is niet stevig bevestigd.</p> <p>Zeer groot gevaar dat hij eraf valt.</p>	X	X	
4.13. Accu('s)	Visuele controle.	<p>a) Zit los.</p> <p>Niet correct</p>	X	X	

		bevestigd; Kan kortsluiting veroorzaken.			
		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	

5.

## ASSEN, WIELEN, BANDEN EN OPHANGING

5.1.

## Assen

5.1. Assen 1.	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting. Testbanken voor wielspeling kunnen worden gebruikt en zijn aanbevolen voor voertuigen met een maximummassa van meer dan 3,5 ton.	a) As is gebroken of vervormd.			X
		b) As is niet goed aan het voertuig bevestigd. Verminderde stabiliteit, functionaliteit aangetast: Te veel beweging ten opzichte van bevestigingspunten.		X	X
		c) Onveilige modificatie <sup>3</sup> . Verminderde stabiliteit,		X	X



		functionaliteit aangetast, onvoldoende afstand tot andere onderdelen of de grond.			
5.1. Asstomp 2.	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting. Testbanken voor wielspeling kunnen worden gebruikt en zijn aanbevolen voor voertuigen met een maximummassa van meer dan 3,5 ton. Oefen verticale of zijdelingse kracht uit op elk wiel en noteer de mate van beweging tussen het aslichaam en de fusee.	a) Asstomp is gebroken.			X
		b) Fuseepen en/of bussen vertonen te veel slijtage. Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit.		X	X
		c) Te veel beweging tussen asstomp 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
5.1. Wiellagers 3.	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting. Testbanken voor wielspeling kunnen	a) Te veel speling in een wiellager. verminderde richtingstabiliteit; gevaar van kapotgaan.		X	X

	worden gebruikt en zijn aanbevolen voor voertuigen met een maximummassa van meer dan 3,5 ton. Schud het wiel of oefen zijdelingse kracht uit op elk wiel en noteer de mate van opwaartse beweging van het wiel ten opzichte van de fusee.	b) Wiellager zit te strak of is geblokkeerd.  Gevaar van oververhitting; gevaar van kapotgaan.		X	X
--	---	--	--	---	---

5.2.

## Wielen en banden

5.2. Wielnaaf 1.	Visuele controle.	a) Moeren of bouten van het wiel ontbreken of zitten los.  Ontbrekende bevestiging of deze zit zo los dat de verkeersveiligheid 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. Wielen 2.	Visuele controle van beide zijden van elk wiel met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting.	a) Breuken of ondeugdelijk laswerk.			X
		b) Velgringen niet correct bevestigd.  Grote kans op losraken.		X	X
		c) Wiel is ernstig vervormd of versleten.  Veilige bevestiging aan de naaf aangetast; veilige bevestiging van band aangetast.		X	X
		d) Wielmaat, ontwerp, compatibiliteit of -soort niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> en is niet veilig.		X	
5.2. Banden 3.	Visuele controle van de volledige band door ofwel het wiel te draaien met het voertuig van de grond boven een inspectieput of op een hefinrichting of door het voertuig achteruit en vooruit boven een inspectieput te rijden.	a) Bandenmaat, laadvermogen, goedkeuringsmerk of snelheids-categorie is niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> en tast verkeersveiligheid aan.  Onvoldoende laadvermogen of snelheid voor		X	X

		feitelijk gebruik, band raakt andere vaste onderdelen van het voertuig, waardoor gebruik op de weg minder veilig wordt.			
		b) Banden op dezelfde as of dubbel gemonteerde wielen hebben niet dezelfde maat.		X	
		c) Banden op dezelfde as hebben een verschillende structuur (radiaal/diagonaal).		X	
		d) Band vertoont ernstige schade of insnijdingen. 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	X	X	

		opspat-afschermingsmiddelen). Band schuurt tegen andere onderdelen (veilig rijden niet belemmerd).			
		g) Geherprofileerde banden die niet aan de voorwaarden voldoen <sup>1</sup> . Beschermingslaag koord aangetast		X	X
		h) Controlesysteem voor bandenspanning werkt niet goed of band is duidelijk te zacht. Werkt duidelijk niet.	X	X	

## 5.3.

## Ophangingsysteem

5.3. Veren en 1. stabilisator	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting. Testbanken voor wielspeling kunnen worden gebruikt en zijn aanbevolen voor voertuigen met een maximummassa van meer dan 3,5	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		X	X

	ton.	gebroken. Voornaamste veer (-blad), of overige bladen zeer ernstig aangetast.			
		c) Een veer ontbreekt. Voornaamste veer (-blad), of overige bladen zeer ernstig aangetast.		X	X
		d) Onveilige modificatie <sup>3</sup> . Onvoldoende afstand tot andere voertuigonderdelen; veersysteem werkt niet.		X	X
5.3. Schokdempers	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting of, indien beschikbaar, met het gebruik van speciale apparatuur.	a) Schokdempers zijn niet goed aan het chassis of de as bevestigd. Schokdemper los.	X	X	
		b) Beschadigde schokdemper met sporen van ernstige lekkage of defect.		X	
5.3. 2.1	Controle van de bedrijfszekerheid van demping (X) <sup>2</sup>	Gebruik speciale apparatuur en vergelijk de verschillen tussen links/rechts		X	
		a) Er is een aanzienlijk verschil tussen links en rechts.		X	
		b) De gegeven		X	

		minimum-waarden worden niet bereikt.			
5.3. Torsie- 3. buizen, reactie- armen, wieldraag- armen en ophang- armen	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting. Testbanken voor wielspeling kunnen worden gebruikt en zijn aanbevolen voor voertuigen met een maximummassa van meer dan 3,5 ton.	a) Onderdeel is niet goed aan het chassis of de as bevestigd.  Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit.		X	X
		b) Onderdeel vertoont schade of te veel corrosie.  Stabiliteit van onderdeel verminderd of onderdeel vertoont breuken.		X	X
		c) Onveilige modificatie <sup>3</sup> .  Onvoldoende afstand tot andere voertuig-onderdelen; systeem werkt niet.		X	X
5.3. Draai-punten 4. wiel- ophanging	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting. Testbanken voor wielspeling kunnen worden gebruikt en zijn aanbevolen voor voertuigen	a) Fuseepen en/of bussen of draaipunten wielophanging vertonen te veel slijtage.  Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit.		X	X

	met een maximummassa van meer dan 3,5 ton.	b) De stofkap is ernstig versleten.  De stofkap ontbreekt of vertoont scheuren.	X	X	
5.3. Luchtvering 5.	Visuele controle	a) Systeem werkt niet.			X
		b) Een onderdeel vertoont beschadiging, is gemodificeerd, of versleten zodat het systeem minder goed werkt.  Werking van het systeem ernstig verminderd.		X	X
		c) Het systeem lekt hoorbaar.		X	

6.

## CHASSIS EN MET HET CHASSIS VERBONDEN DELEN

6.1.

## Chassis of frame en bevestigingen

6.1. Algemene 1. toestand	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting.	a) Een van de langs- of dwarsliggers vertoont lichte breuken of is licht vervormd.  Een van de langs- of dwarsliggers vertoont ernstige breuken of is sterk vervormd.		X	X
------------------------------	---	---	--	---	---



		<p>b) Verstevigingsplaten of bevestigingen zitten los.</p> <p>Meeste bevestigingen los; onvoldoende sterke onderdelen.</p>	X	X
		<p>c) Te veel corrosie waardoor het geheel aan stijfheid verliest.</p> <p>Onvoldoende sterke onderdelen.</p>	X	X
6.1. Uitlaatpijpen 2. en dempers	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting.	a) Uitlaatsysteem zit los of lekt.	X	
		<p>b) Emissies komen in de cabine of in het passagiersgedeelte.</p> <p>Gevaar voor de gezondheid van personen aan boord.</p>	X	X
6.1. Brandstof- 3. tanks en -leidingen (incl. tanks en brandstofleidingen voor verwarming)	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting, gebruik van apparatuur voor het vaststellen van lekkage in het geval van LPG/CNG/LNG-	a) De tank of leidingen zitten los, wat brandgevaar oplevert.		X
		<p>b) Brandstof lekkage, tankdop ontbreekt of sluit niet goed af.</p> <p>Brandgevaar;</p>	X	X

	systemen.	buitensporig verlies van gevaarlijk materiaal.			
		c) Gescheurde leidingen. Beschadigde leidingen.	X	X	
		d) Brandstofkraan (indien vereist) werkt niet correct.		X	
		e) Brandgevaar door: — lekkende brandstof  — onvoldoende afscherming van brandstof-tank of uitlaat  — toestand van het motorcompartiment			X
		f) LPG-/CNG/LNG- of waterstofsysteem is niet in overeenstemming met de vereisten, deel van het systeem defect <sup>1</sup> .			X
6.1. Bumpers, 4. zijdelingse afscherming en	Visuele controle.	a) Onderdelen zitten los of zijn beschadigd		X	X

onderrij- beveiliging aan de achterzijde		<p>waardoor zij door (lichte) aanraking kunnen verwonden.</p> <p>Onderdelen zouden eraf kunnen vallen; functionaliteit ernstig aangetast.</p>			
		b) Inrichting is duidelijk niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .		X	
6.1. Bevestiging 5. 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. Mechanische 6. koppeling en trek- inrichting	Visuele controle op slijtage en correcte bediening met speciale aandacht voor aanwezige veiligheidsvoorzieningen/of het gebruik van meetapparatuur.	a) Onderdeel vertoont beschadiging, defecten of gebroken (indien niet in gebruik).  Onderdeel vertoont beschadiging, defecten of gebroken (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) Koppeling-indicator werkt niet.		X	
		f) Kentekenplaat of licht wordt bedekt (indien niet in gebruik). Kentekenplaat niet leesbaar (indien niet in gebruik).	X	X	
		g) Onveilige modificatie <sup>3</sup> (secundaire onderdelen). Onveilige modificatie <sup>3</sup> (primaire onderdelen).		X	X
		h) Koppeling te zwak.		X	

6.1. Over- 7. brenging	Visuele controle.	a) Borgschroeven zitten los of ontbreken.  Borgschroeven zitten los of ontbreken waardoor de verkeersveiligheid ernstig wordt aangetast.		X	X
		b) Aslagering voor overbrenging vertoont te veel slijtage.  Zeer groot gevaar op losraken of breuken.		X	X
		c) Kruiskoppelingen of de overbrengingskettingen of -riemen vertonen te veel slijtage.  Zeer groot gevaar op losraken of breuken.		X	X
		d) Flexibele koppelingskoppelen beschadigd.  Zeer groot gevaar op losraken of breuken.		X	X
		e) As is beschadigd		X	

		of gebogen.			
		f) Lagerbehuizing is gebroken of zit los.  Zeer groot gevaar op losraken of breuken.		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. Bevestiging van de motor	Visuele controle hoeft niet boven een inspectieput of op een hefinrichting.	Defecte, duidelijk en ernstig beschadigde bevestigingen.  Loszittende of gebroken bevestigingen.		X	X
6.1. 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

6.2.

Cabine en koetswerk

6.2. Toestand 1.	Visuele controle	a) Paneel of onderdeel zit los		X	X
------------------	------------------	--------------------------------	--	---	---

		<p>of is beschadigd en kan verwondingen veroorzaken.</p> <p>Zou eraf kunnen vallen.</p>			
		<p>b) Bovenbouw-ondersteuning zit los.</p> <p>Verminderde stabiliteit.</p>		X	X
		<p>c) Uitlaatemissies komen binnen.</p> <p>Gevaar voor de gezondheid van personen aan boord.</p>		X	X
		<p>d) Onveilige modificatie<sup>3</sup></p> <p>Onvoldoende afstand tot roterende of bewegende onderdelen en de weg.</p>		X	X
6.2. Bevestiging 2.	Visuele controle boven een inspectieput of op een hefinrichting.	<p>a) Bovenbouw of cabine zit los.</p> <p>Verminderde stabiliteit.</p>		X	X
		<p>b) Bovenbouw/cabine zit niet recht op het chassis.</p>		X	
		<p>c) Bevestiging van bovenbouw/cabine op het chassis of de dwarsliggers zit</p>		X	X

		<p>los of ontbreekt en indien symmetrisch.</p> <p>De bevestiging van het bovenbouw/de cabine op het chassis of de dwarsliggers zit los of ontbreekt wat de veiligheid zeer ernstig aantast.</p>			
		<p>d) Bevestigingspunten aan integrale bovenbouwonderdelen vertonen te veel roest.</p> <p>Verminderde stabiliteit.</p>		X	X
<p>6.2. Portieren en 3. portier- vangers</p>	<p>Visuele controle.</p>	<p>a) Een portier opent en sluit niet correct.</p>		X	
		<p>b) Een portier kan plots opengaan of blijft niet gesloten (schuifdeuren).</p> <p>Een portier kan plots opengaan of blijft niet gesloten (openslaande deuren).</p>		X	X
		<p>c) Portier, scharnieren, portiervangers of stijlen is/zijn</p>	X	X	



		<p>stuk.</p> <p>Portier, scharnieren, portiervangers of stijlen ontbreekt/ont- breken of zit/zitten los.</p>			
6.2. Bodem 4.	Visuele controle boven een inspectieput of op een hefinrichting.	<p>Bodem zit los of is stuk.</p> <p>Onvoldoende stabiliteit.</p>		X	X
6.2. Bestuurders- 5. zitplaats	Visuele controle.	<p>a) Zitplaats met defecte structuur.</p> <p>Losse zitplaats.</p>		X	X
		<p>b) Afstel- mechanisme functioneert niet correct.</p> <p>Zitplaats beweegt of rugleuning niet vast te zetten.</p>		X	X
6.2. Overige 6. zitplaatsen	Visuele controle.	<p>a) Zitplaatsen zijn defect of zitten los (secundaire onderdelen).</p> <p>Zitplaatsen zijn defect of zitten los (hoofd- onderdelen).</p>	X	X	
		<p>b) Zitplaatsen zijn niet bevestigd in overeen- stemming met de vereisten<sup>1</sup>.</p> <p>Toegestaan aantal</p>	X	X	

		zitplaatsen overschreden; plaatsing niet in overeenstemming met goedkeuring.			
6.2. Bedienings- 7. apparatuur voor de bestuurder	Visuele controle en controle door bediening.	Bedienings-apparatuur die nodig is voor de veilige besturing van het voertuig werkt niet correct. Veilige bediening aangetast.		X	X
6.2. Cabinetreden 8.	Visuele controle.	a) Trede of bevestiging zit los.  Onvoldoende stabiliteit.	X	X	
		b) Toestand van trede of opstapring zou gebruikers kunnen verwonden.		X	
6.2. Andere 9. 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	X	X	

		veroorzaken; veilige werking aangetast.			
		c) Hydraulische inrichting lekt.  Buitensporig verlies van gevaarlijk materiaal.	X	X	
6.2. Spatborden, 10. opspat- afschermings- uitrusting	Visuele controle.	a) Ontbreken, zitten los of zijn ernstig verroest.  Zou letsel kunnen veroorzaken; Zou eraf kunnen vallen.	X	X	
		b) Onvoldoende afstand tot band/wiel (opspat- afscherming).  Onvoldoende afstand tot band/wiel (spatborden).	X	X	
		c) Niet in overeen- stemming met de vereisten <sup>1</sup>  Onvoldoende afdekking van band.	X	X	
6.2. Standaard 11	Visuele controle.	a) Ontbreekt, zit los of is ernstig verroest.		X	
		b) Niet in overeen- stemming met de vereisten <sup>1</sup> .		X	

		c) Gevaar voor uitklappen als het voertuig in beweging is.			X
6.1. Handgrepen 12 en voetsteunen	Visuele controle.	a) Ontbreken, zitten los of zijn ernstig verroest.		X	
		b) Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .		X	

7.

## DIVERSE UITRUSTINGEN

7.1.

## Veiligheidsgordels/sluitingen en gordelspanstelsystemen voor inzittenden

7.1. Veiligheid van 1. de bevestiging van veiligheidsgordels/sluitingen	Visuele controle.	a) Verankeringspunt is stuk. Verminderde stabiliteit.		X	X
		b) Verankerung zit los.		X	
7.1. Toestand van 2. 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 uitrekking.	X	X	
		c) Veiligheidsgordel is niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .		X	
		d) Sluiting van de veiligheidsgordel is beschadigd of		X	

		werkt niet correct.			
		e) Oprolmechanisme van de veiligheidsgordel is beschadigd of werkt niet correct.		X	
7.1. Krachtbegrenzer veiligheidsgordel	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a) Krachtbegrenzer ontbreekt of is niet aan het voertuig aangepast.		X	
		b) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuig-interface.		X	
7.1. Gordelspanners	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a) Spanner ontbreekt of is niet aan het voertuig aangepast.		X	
		b) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuig-interface.		X	
7.1. Airbag	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a) Airbags zijn duidelijk niet aanwezig of passen niet bij het voertuig.		X	
		b) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuig-interface.			X

		c) Airbag werkt duidelijk niet.		X	
7.1. SRS- 6. systemen (Supplemental Restraint System)	Visuele controle van waarschuwingslampje en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a) Het waarschuwingslampje van het SRS wijst op een defect in het systeem.		X	
		b) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuig-interface.		X	
7.2. Brandblusser (X) <sup>2</sup>	Visuele controle.	a) Ontbreekt.		X	
		b) Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> . Indien vereist (bv. taxi's, bussen, touringcars enz.).	X	X	
7.3. Sloten en diefstalbeveiliging.	Visuele controle en controle door bediening.	a) Apparatuur om te verhinderen dat het voertuig wordt bestuurd, werkt niet.	X		
		b) Defect. Sluit of blokkeert onaangekondigd.		X	X
7.4. Gevarendriehoek (indien vereist) (X) <sup>2</sup>	Visuele controle.	a) Ontbreekt of is onvolledig.	X		
		b) Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .	X		
7.5. Verbandtrommel	Visuele controle.	Ontbreekt, is onvolledig of is niet	X		

(indien vereist) (X) <sup>2</sup>		in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .			
7.6. Wielblokken (wiggen) (indien vereist) (X) <sup>2</sup>	Visuele controle.	Ontbreken of zijn niet in goede toestand, onvoldoende stabiliteit of te klein.		X	
7.7. Geluidssignaal-inrichting	Visuele controle en controle door bediening.	a) Werkt niet goed. Werkt helemaal niet.	X	X	
		b) Bediening onbetrouwbaar.	X		
		c) Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> . Kans dat geluid wordt verward met officiële sirenes.	X	X	
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	X	
		b) Verminderde werking. Werkt helemaal niet.	X	X	
		c) Kan niet voldoende worden verlicht. Kan in het geheel niet worden verlicht.	X	X	
7.9. Tachograaf	Visuele controle.	a) Niet afgesteld in overeen-		X	

(indien aanwezig/ vereist)		stemming met de vereisten <sup>1</sup> .			
		b) Werkt niet.		X	
		c) Zegels zijn stuk of ontbreken.		X	
		d) Installatieplaat ontbreekt, is onleesbaar of verlopen.		X	
		e) Duidelijke vervalsing of manipulatie.		X	
		f) Maat van banden niet compatibel met ijkparameters.		X	
7.10. Snelheidsbegrenzer (indien aanwezig/ vereist)	Visuele controle en, indien uitrusting beschikbaar is, controle door bediening.	a) Niet afgesteld in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .		X	
		b) Werkt duidelijk niet.		X	
		c) Snelheid foutief ingesteld (indien gecontroleerd).		X	
		d) Zegels zijn stuk of ontbreken.		X	
		e) Installatieplaatje ontbreekt of is onleesbaar.		X	
		f) Maat van banden niet compatibel met ijkparameters.		X	



7.11	Kilometer-teller indien beschikbaar (X) <sup>2</sup>	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a) Duidelijk gemanipuleerd (fraude) om de geregistreerde afgelegde afstand van het voertuig te verminderen of 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) Wielsnelheids-sensoren ontbreken of zijn beschadigd.		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 waarschuwings-lampje van de elektronische stabiliteitscontrole wijst op een defect in het systeem.		X	
			f) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface		X	

8.

## OVERLASTFACTOREN

8.1.

## Geluidshinder

8.1. Geluid- 1 demping	Subjectieve beoordeling, tenzij de controleur van mening is dat het geluidsniveau overschreden wordt. In dat geval mag een staande geluidstest met een geluidsmeter worden uitgevoerd.	a) Geluidsniveaus overschrijden de niveaus in de vereisten <sup>1</sup> .		X	
		b) Onderdeel van het geluids- onderdrukking- systeem zit los, is beschadigd, niet juist aangebracht, afwezig of duidelijk aangepast met een nadelige invloed op de geluidsniveaus.  Zeer groot gevaar dat hij erof valt.		X	X

8.2.

## Uitlaatemissies

8.2.1. Emissies van motoren met elektrische ontsteking					
8.2. Uitlaat- 1.1 emissieregel- systeem	Visuele controle.	a) Het door de fabrikant gemonteerde uitlaatemissieregelsysteem is afwezig, aangepast of duidelijk defect.		X	
		b) Lekken die emissiemetingen		X	

		kunnen beïnvloeden.			
8.2. Gasemissies 1.2	<p>– voor voertuigen tot emissieklasse Euro 6 en Euro V (7): Meting met een uitlaatgas-analysator in overeenstemming met de vereisten<sup>1</sup> of uitlezing van OBD De uitlaatpijptest is de standaardmethode voor de beoordeling van de uitlaatgassen. Op basis van een gelijkwaardigheidsbeoordeling en rekening houdend met de desbetreffende wetgeving inzake typegoedkeuring kunnen lidstaten het gebruik van OBD toestaan in overeenstemming met de aanbevelingen van de fabrikant en andere</p>	a) Ofwel overschrijden de gasemissies de door de fabrikant vastgelegde niveaus,		X	

	<p>vereisten.</p> <p>— Voor voertuigen van emissieklasse Euro 6 en Euro VI <sup>(8)</sup>: Meting met een uitlaatgas-analysator in overeenstemming met de vereisten.<sup>1</sup> of uitlezing OBD overeenkomstig de aanbevelingen van de fabrikant en andere vereisten<sup>1</sup>.</p> <p>Metingen niet toepasbaar voor tweetaktmotoren.</p>	<p>b) ofwel, indien deze gegevens niet beschikbaar zijn, overschrijden de CO-emissies,</p> <p>i) voor voertuigen zonder geavanceerd uitlaat-emissie-regelsysteem,</p> <p>— 4,5 %, of</p> <p>— 3,5 % afhankelijk van de datum van eerste inschrijving of gebruik zoals in de vereisten wordt bepaald<sup>1</sup></p> <p>ii) voor voertuigen met een geavanceerd uitlaat-emissie-regelsysteem,</p> <p>— bij stationaire motor: 0,5 %</p>	<p>X</p>	
--	---	--	----------	--

		<p>— bij verhoogd toeren-tal: 0,3 %</p> <p>of</p> <p>— bij stationaire motor: 0,3 % ( 7 )</p> <p>— bij verhoogd toeren-tal: 0,2 %</p> <p>afhankelijk van de datum van eerste inschrijving of gebruik zoals in de vereisten wordt bepaald<sup>1</sup></p>			
		c) Lambda-coëfficiënt buiten de waarde $1 \pm 0,03$ of niet overeenkomstig de specificaties van fabrikant.		X	
		d) Uitgelezen OBD wijst op ernstig defect.		X	

8.2.2.

Emissies van motoren met compressieontsteking

8.2. Uitlaat- 2.1 emissieregel- systeem	Visuele controle	a) Een door de fabrikant gemonteerd uitlaatemissieregelsysteem is afwezig of duidelijk defect.		X	
		b) Lekken die emissiemetingen kunnen beïnvloeden.		X	
8.2. Opaciteit 2.2. Voertuigen die vóór 1 januari 1980 zijn geregistreerd of in gebruik genomen, hoeven niet aan deze vereiste voldoen.	_ voor voertuigen tot emissieklasse Euro 5 en Euro V (7):  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 brandstof-toevoer in werking treedt) met de versnellingspook in de vrije stand en niet-ontkoppelde motor of uitlezing OBD. De uitlaatpijptest is	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	

	<p>de standaardmethode voor de beoordeling van de uitlaatgassen. Op basis van een gelijkwaardigheidsbeoordeling kunnen lidstaten het gebruik van OBD toestaan in overeenstemming met de aanbevelingen van de fabrikant en andere vereisten.</p> <p>— voor voertuigen van emissieklasse Euro 6 en Euro VI <sup>(8)</sup>: 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 brandstof-toevoer in</p>				
--	---	--	--	--	--

	<p>werking treedt) met de versnellingspook in de vrije stand en niet-ontkoppelde motor of uitlezing OBD overeenkomstig de aanbevelingen van de fabrikant en andere vereisten<sup>1</sup>.</p> <p>Vorbereiding van het voertuig:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>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.</li><li>2. Vorbereidingsvoorschriften:<ol style="list-style-type: none"><li>i) de motor moet op temperatuur zijn, hetgeen bijvoorbeeld</li></ol></li></ol>				
--	---	--	--	--	--



	<p>beeld kan worden geconstateerd wanneer de temperatuur van de motorolie, gemeten door middel van een in de opening voor de oliepeilstok ingebrachte voeler, ten minste 80 °C bedraagt of de normale bedrijfstemperatuur wanneer deze lager is, dan wel wanneer de temperatuur van het motorblok, bepaald aan de hand van de</p>				
--	---	--	--	--	--

	<p>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 uitlaat-systeem moet worden door-geblazen door middel van ten minste drie vrije accele-ratiecycli of een daarmee vergelijk-bare methode.</p>			
		<p>b) Wanneer deze gegevens niet beschikbaar zijn of de vereisten<sup>1</sup>het gebruik van referentie-waarden niet toelaten,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— voor motoren met natuurlijke aanzuiging: <math>2,5 \text{ m}^{-1}</math>,</li> <li>— voor motoren met drukvulling: <math>3,0 \text{ m}^{-1}</math>,</li> <li>— bij voertuigen die in de vereisten</li> </ul>		X

		<p>staan<sup>1</sup> of voor de eerste keer na de datum in de vereisten zijn ingeschreven of in gebruik zijn genomen<sup>1</sup>:  <math>1,5 \text{ m}^{-1}</math> <sup>(9)</sup>  of <math>0,7 \text{ m}^{-1}</math> <sup>(10)</sup></p>			
	<p>Controleprocedure</p> <p>1. De motor en de eventueel gemonteerde turbolader moeten stationair draaien voor het begin van elke vrije acceleratie-cyclus. 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 acceleratie-cyclus moet het gaspedaal snel en ononder-</p>				

	<p>broken (d.w.z. in minder dan 1 seconde) maar wel rustig volledig worden ingedrukt, teneinde een maximum brandstof-toevoer door de injectiepomp te verkrijgen.</p> <p>3. Tijdens elke vrije acceleratie-cyclus moet de motor het toerental bereiken waarbij de regelaar van de brandstof-toevoer 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 brandstof-</p>				
--	---	--	--	--	--

	<p>toevoer 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 M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> en N<sub>3</sub>, ten minste 2 seconden.</p> <p>4. Voertuigen dienen alleen te worden afgekeurd, indien het rekenkundig gemiddelde van ten minste de laatste drie vrije acceleratiecycli meer bedraagt dan de grenswaarde. Dit kan worden berekend,</p>				
--	---	--	--	--	--

	<p>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. De lidstaten kunnen het aantal testcycli aan een maximum verbinden.</p> <p>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</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>doorblazen. Om onnodige controles te vermijden kunnen de lidstaten ook voertuigen goedkeuren waarbij na minder dan drie vrije acceleratiecycli of na het doorblazen aanzienlijke lagere waarden dan de grenswaarden zijn gemeten.</p>				
--	--	--	--	--	--

8.3.

Onderdrukking elektromagnetische storingen

Radiostoring (X) <sup>2</sup>		Niet in overeenstemming met alle vereisten <sup>1</sup> .	X		
-------------------------------	--	---	---	--	--

8.4.

Andere punten die betrekking hebben op het milieu

8.4. Vloeistof- 1. lekken		<p>Te veel vloeistoflekken, behalve water, die het milieu zouden kunnen schaden of een gevaar zouden kunnen vormen voor de veiligheid van andere weggebruikers.</p> <p>Gestage vorming van druppels die een zeer ernstig gevaar oplevert.</p>		X	X
------------------------------	--	---	--	---	---



9.

## DIAGNOSEPUNTEN

9.1

### Algemene staat

- 9.1.1 Roestvorming die de veiligheid niet beïnvloedt
- 9.1.2 Sporen van ongeval / herstelling / inbraak
- 9.1.3 Staat van het interieur
- 9.1.4 Waterinsijpeling

9.2

### On Board Diagnostics (indien mogelijk)

- 9.2.1 EOBD
- 9.2.2 Actieve veiligheidssystemen
- 9.2.3 Passieve veiligheidssystemen

9.3 Mechanische onderdelen

- 9.3.1 Alternator
- 9.3.2 Aandrijfriemen
- 9.3.3 Carburatie / injectie / dieselinjectie
- 9.3.4 Koppeling
- 9.3.5 Motor
- 9.3.6 Startmotor
- 9.3.7 Overbrenging
- 9.3.8 Versnellingsbak

9.4 Bekledingsonderdelen

- 9.4.1 Bumpers
- 9.4.2 Dekfels
- 9.4.3 Deuren
- 9.4.4 Motorkap
- 9.4.5 Spatborden
- 9.4.6 Spoilers

9.5 Lichten

- 9.5.1 Koplampsproeiers en -wissers
- 9.5.2 Mistlichten vooraan

9.6 Uitrustingen

- 9.6.1 Airconditioning
- 9.6.2 Bediening ruiten
- 9.6.3 Binnenbedieningen
- 9.6.4 Brandblusapparaat
- 9.6.5 Huls voor veiligheidsbouten
- 9.6.6 Centrale vergrendeling
- 9.6.7 Gevarendriehoek
- 9.6.8 Instrumentenbord
- 9.6.9 Krik
- 9.6.10 Open dak
- 9.6.11 Reservewiel
- 9.6.12 Ventilatie
- 9.6.13 Verbandkist/-etui
- 9.6.14 Verwarming
- 9.6.15 Wieldeksels
- 9.6.16 Wielssleutels

- (<sup>1</sup>) De voertuigcategorieën die buiten de richtlijn vallen worden vermeld als richtsnoer.
- (<sup>2</sup>) 43 % voor opleggers, goedgekeurd voor 1 januari 2012.
- (<sup>3</sup>) 48 % voor voertuigen die niet zijn uitgerust met ABS of die voor 1 oktober 1991 zijn goedgekeurd.
- (<sup>4</sup>) 45 % voor voertuigen die zijn geregistreerd na 1988 of vanaf de datum in de vereisten afhankelijk van de vraag welke van deze data het laatste valt.
- (<sup>5</sup>) 43 % voor opleggers en aanhangwagens met trekstang die zijn ingeschreven na 1988 of vanaf de datum bepaald in de vereisten afhankelijk van de vraag welke van deze data het laatste valt.
- (<sup>6</sup>) Bijv.  $2,5 \text{ m/s}^2$  voor voertuigen van de categorie  $N_1$ ,  $N_2$  en  $N_3$  die voor de eerste keer zijn geregistreerd na 1.1.2012
- (<sup>7</sup>) Type goedgekeurd volgens Richtlijn 70/220/EEG, Verordening (EG) nr. 715/2007, bijlage I, tabel 5 (Euro 5), Richtlijn 88/77/EEG en Richtlijn 2005/55/EG.
- (<sup>8</sup>) Type goedgekeurd volgens Verordening (EG) nr. 715/2007, bijlage I, tabel 2 (Euro 6) en Verordening (EG) nr. 595/2009 (Euro VI).
- (<sup>9</sup>) Type goedgekeurd volgens de grenswaarden in rij B van hoofdstuk 5.3.1.4. en 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.
- (<sup>10</sup>) Type goedgekeurd overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007, bijlage I, tabel 2 (Euro 6). Type goedgekeurd volgens Verordening (EG) nr. 595/2009 (Euro VI).

*OPMERKINGEN:*

- <sup>1</sup> „Vereisten” zijn bepaald in de typegoedkeuring op de datum van goedkeuring, de eerste inschrijving of de eerste ingebruikneming, alsook in aanpassingsverplichtingen of in nationale wetgevingen in het land van inschrijving. Deze redenen voor afkeuring gelden alleen wanneer is gecontroleerd of de vereisten van toepassing zijn..
- <sup>2</sup> (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.
- <sup>3</sup> Onveilige modificatie is een modificatie die de wegveiligheid van het voertuig vermindert of die een onevenredig nadelige invloed op het milieu heeft.

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Vlaamse Regering van 27 april 2018 tot wijziging van diverse besluiten met betrekking tot de technische keuring.

Brussel, 27 april 2018

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,

Ben WEYTS

Bijlage 3 bij het besluit van de Vlaamse Regering van 27 april 2018 tot wijziging van diverse besluiten met betrekking tot de technische keuring

Bijlage 5 bij het koninklijk besluit van 23 december 1994 tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regeling van de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen

Bijlage 5. Ambtsgebieden bediend door de instellingen

#### 1. A.I.B.V.

Keuringscentrum 13 – Asse – Mollem / Keuringscentrum 58 – Zellik

- Affligem
- Asse
- Dilbeek
- Hekelgem
- Liedekerke
- Merchtem
- Opwijk
- Roosdaal
- Ternat
- Wemmel

Keuringscentrum 14 – Halle

- Beersel
- Bever
- Drogenbos
- Galmaarden
- Gooik
- Halle
- Herne
- Hoeilaart
- Lennik
- Linkebeek
- Pepingen
- Sint-Genesius-Rode
- Sint-Pieters-Leeuw

Keuringscentrum 15 – Zemst

- Kampenhout
- Kraainem
- Machelen
- Steenokkerzeel
- Vilvoorde
- Wezembeek-Oppem
- Zaventem
- Zemst (gedeeltelijk)

Keuringscentrum 59 – Londerzeel

- Grimbergen
- Kapelle-op-den-Bos
- Londerzeel
- Meise

- Zemst

## 2. A.V.

### Keuringscentrum 42 – Turnhout

- Arendonk
- Baarle-Hertog
- Beerse
- Kasterlee
- Lille
- Merksplas
- Oud-Turnhout
- Ravels
- Retie
- Rijkevorsel
- Turnhout
- Vosselaar

### Keuringscentrum 43 – Mechelen

- Bonheiden
- Duffel
- Mechelen
- Sint-Katelijne-Waver

### Keuringscentrum 44 – Diest-Webbekom

- Aarschot (postnr. 3201 en 3202)
- Bekkevoort
- Beringen (postnr. 3580 en 3583)
- Diest
- Halen
- Laakdal
- Lummen
- Scherpenheuvel-Zichem
- Tessenderloo

### Keuringscentrum 45 – Geel

- Balen
- Dessel
- Geel
- Grobbendonk
- Herentals
- Herenthout
- Meerhout
- Mol
- Olen
- Vorselaar
- Westerlo

### Keuringscentrum 46 – Heist-Op-Den-Berg

- Aarschot (postnr. 3200)
- Berlaar
- Heist-Op-Den-Berg
- Herselt

- Hulshout
- Lier
- Nijlen
- Putte

## Keuringscentrum 50 – Willebroek

- Mechelen
- Puurs
- Sint-Amands
- Willebroek

## Keuringscentrum 51 – Alken

- Alken
- Bilzen
- Diepenbeek
- Hasselt
- Herk-de-Stad
- Heusden-Zolder
- Hoeselt
- Kortesseem
- Nieuwerkerken (Limb.)
- Sint-Truiden
- Wellen
- Zonhoven

## Keuringscentrum 52 – Hechtel-Eksel

- Beringen (postnr. 3581 en 3582)
- Bocholt
- Ham
- Hamont-Achel
- Hechtel-Eksel
- Houthalen-Helchteren
- Leopoldsburg
- Lommel
- Neerpelt
- Overpelt
- Peer

## Keuringscentrum 53 – Heers

- Borgloon
- Gingelom
- Heers
- Herstappe
- Riemst
- Tongeren
- Voeren

## Keuringscentrum 54 – As

- As
- Bree
- Dilsen-Stokkem
- Genk
- Kinrooi

- Lanaken
- Maaseik
- Maasmechelen
- Meeuwen-Guitroode
- Opglabeeek
- Zutendaal

### 3. B.T.C.

#### Keuringscentrum 40 – Hoboken

- Aartselaar
- Antwerpen (gedeeltelijk)
- Berchem (Antw.)
- Hemiksem
- Hoboken
- Niel
- Schelle
- Wilrijk
- Zwijndrecht

#### Keuringscentrum 41 – Antwerpen

- Antwerpen (gedeeltelijk)
- Ekeren
- Stabroek

#### Keuringscentrum 47 – Kontich

- Boechout
- Boom
- Edegem
- Hove
- Kontich
- Lint
- Mortsel
- Rumst

#### Keuringscentrum 48 – Brasschaat

- Brasschaat
- Essen
- Kalmthout
- Kapellen
- Schoten
- Wuustwezel

#### Keuringscentrum 49 – Deurne

- Antwerpen (gedeeltelijk)
- Borgerhout
- Borsbeek (Antw.)
- Deurne
- Merksem (Antw.)
- Ranst
- Wijnegem
- Wommelgem

## Keuringscentrum 55 – Malle

- Brecht
- Hoogstraten
- Malle (Oost en Westmalle)
- Schilde
- Zandhoven
- Zoersel

## 4. C.T.A.

## Keuringscentrum 16 – Rotselaar

- Begijnendijk
- Bertem
- Bierbeek
- Boortmeerbeek
- Haacht
- Herent
- Holsbeek
- Huldenberg
- Keerbergen
- Kortenberg
- Leuven
- Oud-Heverlee
- Rotselaar
- Tervuren
- Tremelo

## Keuringscentrum 17 – Tienen

- Boutersem
- Geetbets
- Glabbeek
- Glabbeek (Zuurbemde)
- Hoegaarden
- Kortenaken
- Landen
- Linter
- Lubbeek
- Overijse
- Tielt-Winge
- Tienen
- Zoutleeuw

## 5. K.M.

## Keuringscentrum 20 – Deerlijk

- Anzegem
- Avelgem
- Deerlijk
- Waregem
- Wielsbeke
- Zwevegem



## Keuringscentrum 21 - Brugge

- Beernem
- Blankenberge
- Brugge
- Damme
- Knokke-Heist
- Oostkamp
- Zuienkerke

## Keuringscentrum 22 – Tielt

- Dentergem
- Ingelmunster
- Meulebeke
- Oostrozebeke
- Pittem
- Ruiselede
- Tielt
- Wingene

## Keuringscentrum 23 – Harelbeke

- Harelbeke
- Kortrijk
- Kuurne
- Spiere-Helkijn

## Keuringscentrum 24 – Roeselare

- Ardoeie
- Hooglede
- Izegem
- Lichtervelde
- Roeselare
- Staden

## Keuringscentrum 25 – Ieper

- Heuvelland
- Ieper
- Langemark-Poelkapelle
- Mesen
- Poperinge
- Vleteren

## Keuringscentrum 26 – Diksmuide-Kaaskerke

- Alveringem
- De Panne
- Diksmuide
- Houthulst
- Koksijde
- Lo-Reninge
- Nieuwpoort
- Veurne

## Keuringscentrum 27 – Ichtegem

- Gistel
- Ichtegem

- Koekelare
- Kortemark
- Torhout
- Zedelgem

Keuringscentrum 28 – Oostende

- Bredene
- De Haan
- Jabbeke
- Middelkerke
- Oostende
- Oudenburg

Keuringscentrum 29 – Wevelgem

- Ledegem
- Lendelede
- Menen
- Moorslede
- Wervik
- Wevelgem
- Zonnebeke

6. S.B.A.T.

Keuringscentrums 30 – Gent (Zwijnaarde) / Keuringscentrum 37 – Gent (Sint-Denijs-Westrem)

- Destelbergen
- Gent (gedeeltelijk)
- Laarne
- Melle
- Merelbeke
- Oosterzele
- Sint-Martens-Latem

Keuringscentrum 31 – Gent (Wondelgem)

- Destelbergen (gedeeltelijk)
- Evergem
- Gent (gedeeltelijk)
- Laarne (gedeeltelijk)
- Lovendegem
- Zelzate

Keuringscentrum 32 – Sint-Niklaas

- Kruibeke
- Sint-Niklaas
- Temse
- Waasmunster

Keuringscentrum 33 – Stekene

- Beveren
- Lochristi
- Lokeren
- Moerbeke-Waas

- Sint-Gillis-Waas
- Sint-Niklaas (gedeeltelijk)
- Stekene
- Wachtebeke

Keuringscentrum 34 – Erembodegem

- Aalst
- Denderleeuw
- Erpe-Mere
- Haaltert
- Herzele
- Lede
- Ninove
- Sint-Lievens-Houtem

Keuringscentrum 35 – Brakel

- Brakel
- Geraardsbergen
- Horebeke
- Kluisbergen
- Lierde
- Maarkedal
- Oudenaarde
- Ronse
- Zottegem
- Zwalm

Keuringscentrum 36 – Eeklo

- Aalter
- Assenede
- Eeklo
- Kaprijke
- Knesselare
- Maldegem
- Sint-Laureins
- Waarschoot
- Zomergem

Keuringscentrum 38 – Nazareth

- Deinze
- De Pinte
- Gavere
- Gent (Zwijnaarde)
- Kruishoutem
- Melle (gedeeltelijk)
- Merelbeke (gedeeltelijk)
- Nazareth
- Nevele
- Oosterzele (gedeeltelijk)
- Sint-Martens-Latem (gedeeltelijk)
- Wortegem-Petegem
- Zulte
- Zingem

## Keuringscentrum 39 –Dendermonde

- Aalst (gedeeltelijk)
- Berlare
- Bornem
- Buggenhout
- Dendermonde
- Hamme
- Lebbeke
- Wetteren
- Wichelen
- Zele

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Vlaamse Regering van 27 april 2018 tot wijziging van diverse besluiten met betrekking tot de technische keuring.

Brussel, 27 april 2018

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,

Ben WEYTS

## TRADUCTION

## AUTORITE FLAMANDE

[C – 2018/31050]

**27 AVRIL 2018. — Arrêté du Gouvernement flamand modifiant divers arrêtés concernant le contrôle technique**

Le Gouvernement flamand,

Vu la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité, article 1<sup>er</sup>, modifié en dernier lieu par le décret du 8 juillet 2016, et article 2, § 2, remplacé par la loi du 18 juillet 1990 ;

Vu l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité ;

Vu l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques ;

Vu l'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation ;

Vu l'arrêté royal du 28 avril 2011 établissant le montant et les modalités de paiement des redevances à percevoir en matière de réception des véhicules à moteur ;

Vu l'avis de la Commission flamande « administration-industrie » rendu le 25 janvier 2018 ;

Vu l'accord du ministre flamand ayant le budget dans ses attributions, donné le mardi 6 mars 2018 ;

Vu l'avis 63.147/3 du Conseil d'État, rendu le lundi 9 avril 2018, en application de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 2<sup>o</sup>, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973 ;

Sur proposition du ministre flamand de la Mobilité, des Travaux publics, de la Périphérie flamande de Bruxelles, du Tourisme et du Bien-être des Animaux ;

Après délibération,

Arrête :

CHAPITRE 1<sup>er</sup>. — *Disposition générale*

**Article 1<sup>er</sup>.** Le présent arrêté transpose la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE.

CHAPITRE 2. — *Modifications de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité*

**Art. 2.** À l'article 1, § 2, de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles les voitures, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité doivent satisfaire, modifié par les arrêtés royaux des 14 avril 2009, 17 juin 2013, 10 juillet 2013 et 18 octobre 2013 et l'arrêté du Gouvernement flamand du 10 juillet 2015, un point 124<sup>o</sup> à 127<sup>o</sup> sont ajoutés, libellés comme suit :

« 124<sup>o</sup> défaillances : les défauts techniques ou autres cas d'anomalies constatés lors d'un contrôle technique routier ;

125<sup>o</sup> défaillances mineures : les défaillances n'ayant aucune incidence notable sur la sécurité du véhicule ou n'ayant pas d'incidence sur l'environnement, et autres anomalies mineures ;

126<sup>o</sup> défaillances majeures : les défaillances susceptibles de compromettre la sécurité du véhicule, d'avoir une incidence sur l'environnement ou de mettre en danger les autres usagers de la route, et autres anomalies plus importantes ;

127<sup>o</sup> défaillances critiques : les défaillances constituant un danger direct et immédiat pour la sécurité routière ou ayant une incidence sur l'environnement. ».

**Art. 3.** À l'article 2, § 2, 7<sup>o</sup>, du même arrêté, remplacé par l'arrêté royal du 17 juin 2013 et modifié par l'arrêté royal du 28 mars 2014, la phrase « Les véhicules mis en circulation depuis plus de vingt-cinq ans et immatriculés sous une plaque d'immatriculation visée à l'article 4, § 2 de l'arrêté ministériel du 23 juillet 2001 relatif à l'inscription des véhicules, sont uniquement soumis aux dispositions des articles 10 § 4, point 1, alinéa premier, 23 §§ 1, 3, 4, 5, 6 et 7, 23sexies § 1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup>, 3<sup>o</sup> et 6<sup>o</sup>, et § 2, 25, 26, 42, 45 § 1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup> et 3<sup>o</sup>, 47 § 1<sup>er</sup>, point 1, alinéa 1<sup>er</sup>, 54, § 1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup> et 3<sup>o</sup>, 70 § 2 et 80 du présent arrêté. » est remplacée par la phrase « Les véhicules mis en circulation depuis plus de vingt-cinq ans et immatriculés sous une plaque d'immatriculation mentionnée à l'article 4, § 2, de l'arrêté ministériel du 23 juillet 2001 relatif à l'inscription des véhicules, sont uniquement soumis à l'article 10, § 4, point 1, alinéa 1<sup>er</sup>, article 23, article 23bis § 1, § 2, § 4 et § 5, article 23ter à 23octies, article 23novies § 1<sup>er</sup>, § 3 et § 4, article 23decies à 26, article 42, 45, § 1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup> et 3<sup>o</sup>, l'article 47, § 1<sup>er</sup>, point 1, alinéa 1<sup>er</sup>, article 54, § 1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup> et 3<sup>o</sup>, l'article 70, § 2 et à l'article 80 du présent arrêté. ».

**Art. 4.** Les modifications suivantes sont apportées à l'article 23 du même arrêté, modifié en dernier lieu par l'arrêté du Gouvernement flamand du 10 juillet 2015 :

1<sup>o</sup> au paragraphe 2, le membre de phrase « point B.1 » est remplacé par le membre de phrase « point C.1 » ;

2<sup>o</sup> au paragraphe 7, 2<sup>o</sup> les mots « Union européenne » sont remplacés par les mots « Espace économique européen ».

**Art. 5.** À l'article 23ter du même arrêté, inséré par l'arrêté du Gouvernement flamand du mardi 15 décembre 1998 et modifié en dernier lieu par l'arrêté du Gouvernement flamand du vendredi 20 janvier 2017, les modifications suivantes sont apportées :

1<sup>o</sup> au paragraphe 2, sont ajoutés un point 7<sup>o</sup> et un point 8<sup>o</sup>, libellés comme suit :

« 7<sup>o</sup> les véhicules visés à l'article 2, § 2, deuxième alinéa, 7<sup>o</sup>, du présent arrêté, mis en circulation depuis trente à vingt-cinq ans, à l'exception des véhicules pour transport lent et des véhicules équipés de chenilles, soumis à l'inspection avant leur mise en circulation sous l'une des plaques d'immatriculation, visée à l'article 4, § 2, de l'arrêté ministériel du 23 juillet 2001 relatif à l'inscription des véhicules, et ensuite tous les deux ans ;

8<sup>o</sup> les véhicules visés à l'article 2, § 2, deuxième alinéa, 7<sup>o</sup>, du présent arrêté, mis en circulation depuis plus de vingt-cinq ans, à l'exception des véhicules pour transport lent et des véhicules équipés de chenilles, soumis à l'inspection avant leur mise en circulation sous l'une des plaques d'immatriculation, visée à l'article 4, § 2, de l'arrêté ministériel du 23 juillet 2001 relatif à l'inscription des véhicules, et ensuite tous les cinq ans. » ;

2° il est ajouté un paragraphe 6, libellé comme suit :

« § 6. Les véhicules visés à l'article 2, § 2, deuxième alinéa, 7°, mis en circulation depuis moins de trente ans, à l'exception des véhicules pour transport lent et des véhicules équipés de chenilles, avant le jour en 2019 auquel ils sont mis en circulation depuis respectivement vingt-six, vingt-sept, vingt-huit ou vingt-neuf ans sont proposés pour contrôle périodique.

Les véhicules visés à l'article 2, § 2, deuxième alinéa, 7°, mis en circulation depuis au moins trente ans, à l'exception des véhicules pour transport lent et des véhicules équipés de chenilles, avant le jour en 2020 auquel ils sont mis en circulation depuis trente ans ou plus sont proposés pour contrôle périodique.

Les véhicules dans le présent paragraphe sont réputés mis en circulation à la date de la première inscription du véhicule en Belgique ou à l'étranger, ou à la date présumée de la première mise en service au cas où celle-ci diffère de la date de première inscription. ».

**Art. 6.** À l'article 23<sup>quater</sup>, § 4, du même décret, inséré par l'arrêté royal 17 mars 2003, les mots « Union européenne » sont remplacés par les mots « Espace économique européen ».

**Art. 7.** À l'article 23<sup>quinqies</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 15 décembre 1998 et modifié par l'arrêté royal du 17 mars 2003, le membre de phrase « § 2, 7° et 8° » est inséré entre le membre de phrase « les articles 23<sup>ter</sup>, § 1, 4° à 7° » et le membre de phrase « 23<sup>sexies</sup> § 1, 5° ».

**Art. 8.** À l'article 23<sup>sexies</sup> § 4, 3° du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 15 décembre 1998 et modifié par l'arrêté royal du 6 septembre 2013 et l'arrêté du Gouvernement flamand du 10 juillet 2015, les modifications suivantes sont apportées :

1° les termes « Union européenne » sont remplacés par le segment de phrase « Espace économique européen » ;

2° le membre de phrase « Directive 2009/40/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques » est remplacé par le membre de phrase « Directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE ».

**Art. 9.** À l'article 23<sup>octies</sup>, § 1, 3° du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 15 décembre 1998 et modifié par l'arrêté royal du 17 mars 2003, le terme « fédéral » est abrogé.

**Art. 10.** À l'article 23<sup>novies</sup> du même arrêté, inséré par l'arrêté du Gouvernement flamand du mardi 15 décembre 1998 et modifié en dernier lieu par l'arrêté du Gouvernement flamand du vendredi 10 juillet 2015, les modifications suivantes sont apportées :

1° le paragraphe 3 est remplacé par ce qui suit :

« § 3. Un certificat de contrôle est remis après chaque contrôle complet ou partiel, sauf en cas de contrôle visuel du véhicule qui donne lieu à la délivrance du document « Contrôle visuel du véhicule ». Le certificat mentionne au moins :

1° le numéro d'identification du véhicule (NIV ou numéro de châssis) ;

2° le numéro de plaque d'immatriculation du véhicule et le symbole du pays d'immatriculation ;

3° le lieu et la date du contrôle ;

4° le kilométrage relevé lors de la visite complète précédente et actuelle (si disponible) ;

5° la classe du véhicule (si disponible) ;

6° les déficiences constatées et leur catégorie ;

7° le résultat du contrôle technique ;

8° la date d'expiration du certificat actuel ;

9° le nom de l'organisme de contrôle agréé et la signature ou l'identification du contrôleur qui a effectué le contrôle ;

10° les autres informations suivantes :

a) pour les minibus et les taxis, le nombre de places assises outre le siège conducteur ;

b) des données ayant rapport à des contrôles auxquels le véhicule est soumis en vertu d'autres dispositions réglementaires ;

c) certaines informations utiles pour les visites ultérieures. » ;

2° il est ajouté un paragraphe 4, libellé comme suit :

« § 4. Un certificat de contrôle valide délivré dans un État membre de l'Espace économique européen pour un véhicule enregistré dans cet État membre démontrant que le véhicule avec bonne conséquence a subi un contrôle technique tel que visé dans la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE, est agréé dans la Région flamande, indépendamment d'éventuelles différences dans les intervalles de fréquence des contrôles techniques périodiques, visé à l'article 23<sup>ter</sup> du présent arrêté.

Si un véhicule déjà enregistré dans un autre État membre de l'Espace économique européen est à nouveau inscrit dans la Région flamande au nom du même titulaire, le certificat de contrôle qui a été remis par cet autre État membre, agréé dans la Région flamande, à la condition que le certificat de contrôle soit encore valable en ce qui concerne les intervalles de fréquence des contrôles techniques périodiques, visé à l'article 23<sup>ter</sup>.

En cas de doute sur la validité du certificat de contrôle, la validité peut être vérifiée avant d'agréer le certificat de contrôle. ».

**Art. 11.** À l'article 23<sup>decies</sup> du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 15 décembre 1998 et modifié par les arrêtés royaux du 17 mars 2003, 26 avril 2006 et 1<sup>er</sup> juin 2011, et l'arrêté du Gouvernement flamand du 10 juillet 2015, le paragraphe 1 à 4 est remplacé par le texte suivant :

« § 1. La durée de validité du certificat de contrôle est égale à la période entre la date de l'inspection et la date prévue pour le prochain contrôle périodique, visée à l'article 23<sup>ter</sup>, s'il est constaté lors du contrôle que :

1° le véhicule ne présente pas de défauts ;

2° le véhicule présente de légers défauts.

§ 2. La durée de validité du certificat de contrôle s'élevé à trois mois si, indépendamment des éventuels manquements tels que visés au paragraphe 1<sup>er</sup>, certains manquements ou certaines formes de non-respect, déterminé par l'instance flamande compétente, sont constatés.

§ 3. La durée de validité du certificat de contrôle est de quinze jours si le véhicule présente de grands défauts.

§ 4. Le certificat de contrôle est sans validité si le véhicule présente des défauts dangereux.

Dans le cas visé au premier alinéa, la mention « INTERDIT À LA CIRCULATION » est apposée sur le certificat de contrôle.

**Art. 12.** À l'article 23*undecies* du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 15 décembre 1998 et modifié en dernier lieu par l'arrêté du Gouvernement flamand du 10 juillet 2015, les modifications suivantes sont apportées :

1° le paragraphe 2 est remplacé par ce qui suit :

« § 2. Les montants visés au paragraphe 1<sup>er</sup>, sont automatiquement adaptés chaque année au 1<sup>er</sup> janvier à l'indice santé du mois de novembre de l'année précédente. Lors de l'indexation, le résultat est arrondi à la décimale inférieure.

L'indice de base est celui du mois de novembre 2009. »;

2° au paragraphe 3, les phrases « La force majeure peut notamment couvrir la présentation tardive en cas de non envoi de la convocation à présenter le véhicule au contrôle technique. À cet égard, le Département vérifie auprès des organismes de contrôle technique si la convocation n'a pas été envoyée. » sont abrogées.

**Art. 13.** L'annexe 15 du même arrêté, ajoutée par l'arrêté royal du 15 décembre 1998 et remplacée par l'arrêté royal du 10 janvier 2012, et modifiée par l'arrêté royal du 18 octobre 2013, est remplacée par l'annexe jointe en annexe 1<sup>re</sup> au présent arrêté.

**Art. 14.** L'annexe 41 du même arrêté, ajoutée par l'arrêté royal du 1 juin 2011 et remplacée par l'arrêté royal du 10 janvier 2012, et modifiée par l'arrêté royal du 18 octobre 2013, est remplacée par l'annexe jointe en annexe 2 au présent arrêté.

CHAPITRE 3. — *Modifications de l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles les vélomoteurs, les motocyclettes et leurs remorques doivent satisfaire*

**Art. 15.** Dans l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles les vélomoteurs, les motocyclettes et leurs remorques doivent satisfaire, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 31 octobre 2017, il est inséré un article 7*bis*, libellé comme suit :

« Art. 7*bis*. Les services techniques

§ 1. Le ministre flamand agréé les services techniques.

Pour être agréé comme service technique, il convient de répondre aux conditions suivantes :

1° s'il l'exécute des essais dans ses propre locaux, il dispose des structures adaptées, à savoir des locaux et du matériel adaptés ;

2° il dispose de suffisamment de personnel technique pour les activités à accomplir et assurer la continuité de celles-ci ;

3° il dispose du personnel avec les compétences et connaissances techniques spécifiques pour les activités requises. Il dispose de la formation, des aptitudes et des connaissances et a suffisamment d'expérience professionnelle dans les activités techniques concernées. Il se tient au courant des développements les plus récents concernant les réglementations en vigueur ;

4° il remplit :

a) les conditions visées au chapitre XVI du règlement ;

b) les obligations et les prescriptions visées au chapitre III du règlement délégué (UE) n° 44/2014 de la Commission du 21 novembre 2013 en complément du règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles ;

c) les normes de prestation et la procédure d'évaluation des aptitudes des services techniques, visées à l'annexe II, point C du règlement, et à l'annexe XVII du règlement délégué (UE) n° 44/2014 de la Commission du 21 novembre 2013 en complément du règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles ;

5° il s'engage à communiquer immédiatement à l'instance de contrôle toute modification qui se présente après l'octroi de l'agrément et des rapports intermédiaires d'évaluation ;

6° il fournit aux membres du personnel de l'instance de contrôle l'accès aux documents et aux locaux en vue de procéder au contrôle des capacités avec lesquelles les services techniques exercent les activités.

§ 2. Les aptitudes des services techniques sont évaluées conformément aux prescriptions visées au chapitre XVI du règlement, et conformément à la procédure visée à l'annexe XVII du règlement délégué (UE) n° 44/2014 de la Commission du 21 novembre 2013 en complément du règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles.

§ 3. La demande d'agrément est introduite auprès de l'instance compétente pour l'évaluation des services techniques.

La demande doit être accompagnée des pièces et documents suivants :

1° les pièces dont il ressort que les conditions visées au paragraphe 1, alinéa 2 sont respectées ;

2° les documents contenant les données exigées par l'annexe 27, appendice 2, point 4.1, de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité.

La demande est examinée par l'instance compétente pour l'évaluation des services techniques. Cette enquête est basée sur un rapport d'évaluation et sur chaque visite sur place réputée nécessaire.

Si le service technique dans l'année suivant la date de l'introduction de la demande d'agrément n'a pas composé de dossier complet, l'instance compétente pour l'évaluation des services techniques peut clôturer le dossier sans suite.

L'instance compétente pour l'évaluation des services techniques, communique au service technique que son dossier a été clôturé sans suite.

L'agrément est valable pour une période de cinq ans.

Le ministre flamand octroie chaque année un numéro d'agrément à chaque service technique agréé.

L'octroi de l'agrément est publié au *Moniteur belge*.

L'acte de notification précise pour quelles catégories d'activités et réglementations les services techniques ont été désignés.

§ 4. L'agrément peut être renouvelé.

Le paragraphe 3, premier et deuxième alinéa, est d'application à la demande de renouvellement de l'agrément.

La demande de renouvellement doit être introduite au plus tard six mois avant la date à laquelle la validité de l'agrément expire.

Le renouvellement de l'agrément est publié au *Moniteur belge*.

§ 5. Toute demande de l'extension de l'agrément d'un service technique est introduite conformément à la procédure visée au paragraphe 3.

Le paragraphe 3, premier et deuxième alinéa, est d'application à la demande de l'extension de l'agrément.

L'extension de l'agrément est publiée au *Moniteur belge*.

§ 6. Chaque service technique peut renoncer à tout moment à son agrément, partiellement ou totalement, moyennant un préavis de six mois, en notifiant la renonciation, par lettre recommandée, à l'autorité compétente en matière d'évaluation.

La renonciation de l'agrément est publiée au *Moniteur belge*.

§ 7. Si un service technique ne répond plus aux conditions d'agrément visées au paragraphe 1<sup>er</sup>, deuxième alinéa, ou ne respecte pas ses obligations, le ministre flamand peut prendre des mesures correctives prévoyant, le cas échéant, la limitation, la suspension ou le retrait de l'agrément.

La limitation, la suspension ou le retrait de l'agrément sont publiés au *Moniteur belge*.

§ 8. L'article 1 de l'arrêté royal du 15 mai 2009 fixant le montant des indemnités à percevoir pour l'attribution, la rénovation et l'extension de l'agrément comme service technique pour l'approbation de véhicules et remorques et des systèmes, pièces et unités techniques destinés à de tels véhicules, est d'application aux indemnités dans le cadre de l'agrément des services techniques. ».

**Art. 16.** À l'annexe 9 du même arrêté royal, remplacé par l'arrêté royal du 31 octobre 2017, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans la partie I, C, la ligne

«

	RE 44/2014 Annexe XI	Les Masses															
--	-------------------------	---------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

»

est remplacée par la ligne

«

9bis	RE 44/2014 Annexe XI	Dimen- sions	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B
------	-------------------------	-----------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

» ;

2° dans la partie II, C, la ligne

«

	RE 44/2014 Annexe XI	Dimen- sions															
--	-------------------------	-----------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

»

est remplacée par la ligne

«

9bis	RE 44/2014 Annexe XI	Dimen- sions	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B
------	-------------------------	-----------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

».

**CHAPITRE 4. — Modifications de l'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation**

**Art. 17.** À l'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation, remplacé par l'arrêté du Gouvernement flamand du 10 juillet 2015 et modifié par l'arrêté du Gouvernement flamand du 20 janvier 2017, le point 4° est remplacé par ce qui suit :

« 4° le temps technique : le temps moyen théorique qui a été octroyé pour une prestation de contrôle technique et déterminé par le ministre ou son mandataire, conformément à l'article 5 ; ».

**Art. 18.** À l'article 3 du même arrêté, les mots « le territoire national » sont remplacés par les mots « le territoire de la Région flamande ».



**Art. 19.** À l'article 8 du même arrêté, les modifications suivantes sont apportées :

1° au paragraphe 1, troisième alinéa, la partie de phrase « point 4.1 » est remplacée par la partie de phrase « 5°, a) » ;

2° le paragraphe 2 est remplacé par ce qui suit :

« § 2. L'équipement minimal d'une station de contrôle se compose des installations, des appareils de mesure, des dispositifs d'étalonnage et des équipements suivants :

1° Par organisme des dispositifs d'étalonnage pour :

- a) les freinomètres ;
- b) les dispositifs pour le contrôle des phares des véhicules automobiles ;
- c) les appareils de mesure d'opacité des fumées de moteurs diesel ;
- d) les analyseurs de gaz d'échappement ;

Le dispositif d'étalonnage mentionné dans ce point ne doit pas toujours être présent dans l'organisme, à condition qu'il soit acheminé par le fournisseur lorsqu'un étalonnage doit être effectué.

2° par station de contrôle :

- a) un détecteur de gaz GPL/GNL/GNC et un dispositif d'étalonnage ;
- b) une bascule ou un peseur d'essieux d'une capacité minimale de dix tonnes ;
- c) un compte-tours et un sonomètre ;
- d) un décéléromètre ;
- e) un cric mobile et chandelles ;
- f) deux pieds à coulisses ;
- g) deux doubles décamètres en acier ;
- h) un calibre pour le contrôle des accouplements de remorque et de semi-remorque ;
- i) un pied à coulisse télescopique ;
- j) un multimètre électronique ;
- k) un ensemble de poinçons alphanumériques ;
- l) un compresseur à air ;
- m) un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule tel qu'un outil d'analyse OBD ;

3° Par quatre lignes d'inspection un appareil de mesure d'opacité des fumées de moteurs diesel ;

4° Par trois lignes d'inspection :

- a) un freinomètre à rouleaux ;
- b) un dispositif pour le contrôle des phares des véhicules automobiles ;
- c) un analyseur de gaz d'échappement ;
- d) un ou plusieurs dispositifs pour le contrôle des suspensions des voitures et voitures mixtes ;

5° Par ligne d'inspection :

a) une fosse d'inspection, une cave d'inspection ou un pont élévateur d'inspection, chacun équipé de dispositifs d'éclairage fixe et mobile, d'au moins un dispositif de levage et d'au moins une paire de détecteurs de jeu ;

b) un dispositif pour la mesure de la profondeur d'un profil de pneu ;

6° un ensemble de deux miroirs convexes par ligne d'inspection ou par freinomètre ;

7° un manomètre avec accessoires par freinomètre lourd ou universel ;

8° Par ligne de contrôle délocalisé : outre ce qui est prévu au point 5, l'ensemble du matériel nécessaire à la réalisation des contrôles réalisables sur cette ligne au regard de l'agrément qu'elle a obtenu. ».

**Art. 20.** À l'article 10 du même arrêté, modifié par les arrêtés du Gouvernement flamand des 10 juillet 2015 et 20 janvier 2017, les modifications suivantes sont apportées :

1° au premier alinéa, il est inséré entre les mots « dépasse » et le mot « soit » le membre de phrase « et ce sur base d'horaires d'ouverture de 45 heures par semaine » ;

2° le premier alinéa est complété par la phrase suivante :

« Le temps technique des prestations effectuées sur les lignes de contrôle délocalisé attachées à une station ainsi que ces lignes sont à exclure du calcul de la charge de cette station. » ;

3° à l'alinéa 3, le membre de phrase « ; d'autre part, une nouvelle station ne peut pas comprendre plus de dix lignes » est abrogé.

**Art. 21.** À l'article 11, § 1<sup>er</sup>, du même arrêté, est inséré entre le membre de phrase « missions, » et le mot « doivent », le membre de phrase « à l'exception de ceux utilisés dans le cadre du contrôle délocalisé ».

**Art. 22.** L'article 14 du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 14. L'organisme dispose de personnel ayant les qualifications professionnelles qui figurent à l'annexe 2, point 1 à 3 inclus.

Avant de pouvoir effectuer des contrôles techniques périodiques, les contrôleurs ont :

1° suivi une période de stage ;

2° suivi une formation, satisfaisant aux conditions de l'annexe 2, point 4;

3° réussi les examens satisfaisants aux conditions de l'annexe 2, point 4.

L'organisme est responsable de la formation professionnelle initiale et continue de son personnel.

Le contenu et les modalités de ces formations, formations continues et examens sont approuvés par le Ministre ou son délégué.

La réussite des examens donne lieu à la délivrance d'un certificat de compétence dont le contenu minimum est défini à l'annexe 2, point 5. ».

**Art. 23.** À l'article 17 du même arrêté, modifié par l'arrêté du Gouvernement flamand du 20 janvier 2017, il est inséré avant l'alinéa 1<sup>er</sup>, un alinéa libellé comme suit :

« L'organisme garantit l'objectivité et l'impartialité lors de l'exécution des contrôles techniques. ».

**Art. 24.** Dans le même arrêté, modifié pour la dernière fois par l'arrêté du Gouvernement flamand du 20 janvier 2017, il est inséré un article 26/1, qui s'énonce comme suit :

« Art. 26/1. Au plus tard le 20 mai 2021, les institutions agréées pour le contrôle technique automobile communiquent par voie électronique au Département les informations mentionnées dans les certificats de contrôle remis par leurs soins. Le Département fixe les modalités à cet effet et détermine les formes dans lesquelles les informations doivent être établies et transmises au Département. ».

**Art. 25.** À l'article 29, alinéa 1<sup>er</sup> du même arrêté, les modifications suivantes sont apportées :

1° à l'alinéa 1<sup>er</sup>, les mots « trente mille à trois cent mille francs » sont remplacés par la phrase « 1000 à 10.000 euros »;

2° au troisième alinéa, les mots « trois mille à trente mille francs » sont remplacés par les mots « 100 à 1000 euros ».

**Art. 26.** L'article 32 du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 32. Les institutions suivantes qui, à la date d'entrée en vigueur du présent arrêté, effectuent le contrôle de véhicules mis en circulation, conformément aux règles qui jusqu'à cette date sont applicables, sont agréées sans devoir satisfaire à la condition requise à l'article 31, pour effectuer le contrôle des véhicules en circulation :

1° la S.A. "AUTO CONTROLE TECHNIQUE", en abrégé A.C.T., rue Colonel Bourg 118 à 1140 Schaerbeek ;

2° la SA "A.I.B.V.", boulevard Sylvain Dupuis 235, à 1070 Bruxelles ;

3° la S.A. "AUTOSECURITE S.A., BUREAU D'ETUDES ET DE CONTROLE EN VUE DE LA SECURITE ROUTIERE", en abrégé A.S., 1 avenue du Parc 33, 4800 Verviers;

4° la S.A. "AUTOVEILIGHEID", en abrégé A.V., Brusselsesteenweg 460 à 2800 Malines ;

5° la S.A. "Bureau voor Technische Controle", en abrégé BTC, Santvoortbeeklaan 34-36, 2100 Deurne;

6° la S.A. "Centrum voor Technische Automobielininspectie", en abrégé CTA, Ambachtenlaan 10, 3001 Heverlee-Haasrode;

7° la S.A. "KEURINGSBUREAU MOTORVOERTUIGEN", en abrégé K.M., Zandvoordestraat 442a, 8400 Oostende ;

8° la S.A. "LA SECURITE AUTOMOBILE", en abrégé S.A., rue de la Pastorale 60-66 à 1080 Molenbeek-Saint-Jean ;

9° la S.A. "STUDIEBUREEL VOOR AUTOMOBIELTRANSPORT", en abrégé S.B.A.T., Poortakkerstraat 129, 9051 Sint-Denijs-Westrem."

**Art. 27.** À l'article 33/9 du même arrêté, inséré par l'arrêté du Gouvernement flamand du 20 janvier 2017, le terme « inspecteurs » est chaque fois remplacé par le terme « contrôleurs ».

**Art. 28.** À l'article 33/10 du même arrêté, inséré par l'arrêté du Gouvernement flamand du 20 janvier 2017, le terme « inspecteurs » est chaque fois remplacé par le terme « contrôleurs ».

**Art. 29.** À l'article 33/13 du même arrêté, inséré par l'arrêté du Gouvernement flamand du 20 janvier 2017, le terme « inspecteurs » est remplacé par le terme « contrôleurs ».

**Art. 30.** Dans le chapitre 3 du même arrêté, inséré par l'arrêté du Gouvernement flamand du 20 janvier 2017, la section 4, comprenant l'article 33/14, est abrogée.

**Art. 31.** Dans le même décret, il est inséré un chapitre 3/1, composé des articles 33/16 et rédigé comme suit :

« Chapitre 3/1. Contrôle

Art. 33/16. Les membres du personnel du Département désignés par le ministre veillent au respect du présent arrêté. ».

**Art. 32.** L'annexe 1<sup>re</sup> au même arrêté est abrogée.

**Art. 33.** À l'annexe 2 du même arrêté, les modifications suivantes sont apportées :

1° au point 1, *b*), les mots « ou non universitaire supérieur » sont supprimés ;

2° au point 2, *a*), le mot « technique » et le membre de phrase « (spécialisation mécanique, électrique, électromécanique) » sont abrogés ;

3° au point 2, *a*), les mots « et si nécessaire participent à » sont abrogés ;

4° le point 2, *b*), est remplacé par ce qui suit :

« *b*) Des contrôleurs qui doivent disposer des qualifications professionnelles suivantes :

1) être porteurs au moins du diplôme de l'enseignement technique secondaire supérieur certifiant leur connaissance en matière de véhicules routiers dans les domaines suivants :

1° mécanique ;

2° dynamique ;

3° dynamique des véhicules ;

4° moteurs à combustion ;

5° matériaux et transformation de matériaux ;

6° électronique ;

7° électricité ;

8° composants électroniques des véhicules ;

9° applications informatiques ;

2) justifier d'au moins trois ans d'expérience ou d'un niveau équivalent, tel qu'un mentorat ou un niveau d'études attestés, dans les domaines mentionnés au point 2, *b*, 1), des véhicules routiers. » ;

5° au point 2, *c*) le terme « inspecteurs adjoints » est remplacé par le terme « contrôleurs adjoints » ;

6° au point 2, *c*), le terme « inspecteurs » est remplacé par le terme « contrôleurs ».

7° au point 2, *c*), le terme « inspecteur adjoint » est remplacé par le terme « contrôleur adjoint ».

8° un point 4 et un point 5 sont ajoutés, qui sont libellés comme suit :

« 4. Formation et examen : la formation et l'examen portent au moins sur les points suivants :

*a*) technique automobile :

1) système de freinage ;

2) systèmes de direction ;

3) champs de vision ;

4) installations et équipements d'éclairage, composants électroniques ;

5) essieux, roues et pneumatiques ;

6) châssis et carrosserie ;

7) nuisances et émissions ;

8) exigences supplémentaires pour les véhicules spéciaux ;

*b*) méthodes d'essai ;

*c*) appréciation des défaillances ;

- d) exigences légales applicables concernant l'état des véhicules en vue de leur réception ;
- e) exigences légales applicables concernant le contrôle technique ;
- f) dispositions administratives relatives à la réception, à l'immatriculation et au contrôle technique des véhicules ;
- g) applications informatiques relatives au contrôle et à l'administration.

5. Certificat de compétence professionnelle. Le certificat ou un document équivalent délivré à un contrôleur autorisé à effectuer des contrôles techniques contient au moins les informations suivantes :

- a) identification du contrôleur : prénom, nom ;
- b) catégories de véhicules que le contrôleur est autorisé à contrôler ;
- c) nom de l'autorité qui délivre le certificat ;
- d) date de délivrance. ».

**Art. 34.** À l'annexe 3 du même arrêté, les modifications suivantes sont apportées :

1° au point 1.2.1, la phrase « Le tableau de la liste des heures par prestation se trouve à l'annexe 1. » est abrogée ;

2° le point 1.3.1.2 est remplacé par ce qui suit :

« 1.3.1.2. Nombre de personnel cadre (Ks).

Ks est obtenu à l'aide du tableau suivant :

Effectif total Ps	nombre de personnel cadre Ks	Répartition	
		Chef de station	Sous-chef de station
Ps < 8	1	0	1
8 ≤ Ps < 24	2	1	1
24 ≤ Ps < 40	3	1	2
40 ≤ Ps < 56	4	1	3
56 ≤ Ps	5	1	4

« ;

3° au point 3.1, le mot « inspecteur adjoint » est remplacé par le mot « contrôleur adjoint » ;

4° au point 3.2, le mot « inspecteur » est remplacé par le mot « contrôleur ».

**Art. 35.** L'annexe 5 du même arrêté est remplacée par l'annexe figurant en annexe 3 jointe au présent arrêté.

*CHAPITRE 5. — Modifications de l'arrêté royal du 28 avril 2011 fixant le montant et le mode de paiement des indemnités à percevoir pour l'approbation des véhicules à moteur*

**Art. 36.** À l'annexe de l'arrêté royal du 28 avril 2011 fixant le montant et le mode de paiement des indemnités à percevoir pour l'approbation des véhicules à moteur, les modifications suivantes sont apportées :

1° au point I, c), 3°, la lettre « L » est remplacée par le membre de phrase « L3°, L4°, L5°, L6° et L7° » ;

2° au point IV, 1°, le membre de phrase « introduites par des personnes invalides en vue de l'admission à la circulation des véhicules aménagés en fonction de leur invalidité pour leur usage personnel » est remplacé par les mots « demande d'approbation individuelle d'un véhicule adapté pour être dirigé par des personnes à mobilité réduite » ;

3° au point IV, le point 2° est abrogé.

*CHAPITRE 6. — Dispositions finales*

**Art. 37.** Le présent arrêté entre en vigueur le 20 mai 2018, à l'exception des chapitres 3 et 5, qui entrent en vigueur à la date de publication du décret au *Moniteur belge*.

**Art. 38.** Le ministre flamand ayant la politique de la sécurité routière dans ses attributions, est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 27 avril 2018.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,  
G. BOURGEOIS

Le Ministre flamand de la Mobilité, des Travaux publics,  
de la Périphérie flamande de Bruxelles, du Tourisme et du Bien-être des Animaux,  
B. WEYTS

Annexe 1 à l'arrêté du Gouvernement flamand du 27 avril 2018 modifiant divers arrêtés concernant le contrôle technique

Annexe 15 à l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité

Annexe 15. Prescriptions minimum concernant le contenu des contrôles et méthodes de contrôle recommandées

## A. GÉNÉRALITÉ

Dans la présente annexe, sont abordés les systèmes et éléments du véhicule qui doivent être contrôlés, ainsi que les méthodes de contrôle recommandées et les critères sur la base desquels il convient de déterminer si la situation du véhicule est acceptable.

Le contrôle doit au moins porter sur les points mentionnés au point C ci-dessous car ceux-ci concernent l'équipement du véhicule contrôlé. Le contrôle peut aussi servir à vérifier si les pièces et composants de ce véhicule correspondent aux exigences en matière de sécurité et d'environnement qui étaient en vigueur au moment du contrôle ou, selon le cas, de la mise en conformité.

Lorsque la conception du véhicule ne permet pas l'application des méthodes de contrôle énoncées dans la présente annexe, le contrôle est effectué conformément aux méthodes de contrôle recommandées acceptées par le Département. Le Département doit avoir la conviction que les consignes de sécurité et environnementales sont respectées.

Tous les points énumérés doivent obligatoirement être contrôlés lors du contrôle périodique de véhicules, sauf les points marqués d'un X. Il s'agit des éléments liés à l'état du véhicule et à son aptitude à emprunter le réseau routier, mais qui ne sont pas considérés comme essentiels dans le cadre d'un contrôle.

Les « causes de la défaillance » ne s'appliquent pas lorsqu'elles se réfèrent à des exigences qui n'étaient pas prévues par la législation relative à la réception des véhicules en vigueur à la date de la première immatriculation ou de la première mise en circulation, ou à des exigences de mise en conformité.

Lorsqu'il est indiqué qu'une méthode de contrôle est visuelle, cela signifie que l'inspecteur doit non seulement examiner les points concernés mais également, le cas échéant, manipuler les éléments, évaluer leur bruit ou recourir à tout autre moyen de contrôle approprié sans utiliser d'équipement.

## B. CHAMP D'APPLICATION DU CONTRÔLE

Le contrôle contient au moins les éléments suivants :

0. Identification du véhicule ;
1. Équipement de freinage ;
2. Direction ;
3. Vue ;
4. Éclairage et éléments du circuit électrique ;
5. Essieux, roues, pneus et suspension ;
6. Châssis et accessoires du châssis ;
7. Équipements divers ;

8. Nuisances ;

9. Contrôles supplémentaires pour les véhicules de transport de passagers des catégories M2 et M3.

### C. CONTENU DES CONTRÔLES ET MÉTHODES DE CONTRÔLE, ÉVALUATION DES DÉFAILLANCES DES VÉHICULES

Le contrôle concerne au moins les points et l'utilisation des normes minimum et méthodes recommandées énumérées dans le tableau suivant.

Pour chacun des systèmes et composants du véhicule soumis au contrôle technique, l'évaluation des défaillances est effectuée conformément aux critères énoncés dans le tableau, cas par cas.

Les défaillances qui ne sont pas énumérées dans la présente annexe sont évaluées en fonction des risques pour la sécurité routière.

Les points abordés lors des contrôles ainsi que les normes minimum et les méthodes qui sont appliquées, sont énumérés ci-dessous. Les « Motifs de refus » sont des exemples des défaillances qui sont appliquées.

Point	Méthode	Motifs de refus	Évaluation des défaillances		
			Minimale	Majeure	Critique

0.

#### IDENTIFICATION DU VÉHICULE

0.1. Plaques d'immatriculation, si prévu par les exigences <sup>1</sup>	Contrôle visuel.	a) Plaque(s) manquante(s) ou, si mal fixée(s), elle(s) risque(nt) de tomber.		X	
		b) Inscription manquante ou illisible.		X	
		c) Ne correspond pas aux documents du véhicule ou aux		X	

		données enregistrées.			
0.2. Identification /châssis/numéro de série du véhicule	Contrôle visuel.	a Manquant ou ) introuvable.		X	
		b) Incomplet, illisible, manifestement falsifié ou ne correspond pas aux documents du véhicule.		X	
		c) Documents du véhicule illisibles ou comportant des données imprécises.	X		

1.

## ÉQUIPEMENT DE FREINAGE

1.1.

## État mécanique et fonctionnement

1.1. Pivot du frein de service/frein à main	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage Note : Les véhicules équipés d'un système de freinage assisté devraient être contrôlés moteur éteint.	a Pivot trop serré. )		X	
		b Usure fortement ) avancée ou jeu.		X	
1.1. État et course de la pédale ou du levier de frein à main	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage. Note : Les véhicules équipés	a Course trop ) grande, réserve de course insuffisante.		X	
		b La pédale de ) frein ou le levier	X	X	

	d'un système de freinage assisté devraient être contrôlés moteur éteint.	de frein à main ne se libère pas facilement. Mauvais fonctionnement			
		c Le caoutchouc ) antidérapant de la pédale de frein est manquant, mal fixé ou usé.		X	
1.1. Pompe à vide ou compresseur et réservoirs	Contrôle visuel des éléments à pression de service normal. Vérification du temps nécessaire pour que le vide ou la pression d'air atteigne une valeur de fonctionnement sûre et du fonctionnement du dispositif d'alerte, de la soupape de protection du circuit de freinage séparé et de la soupape de suppression.	a) Pression ou vide insuffisant pour assurer un freinage répété (au moins quatre actionnements) après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone « danger ») ; au moins deux actionnements des freins après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone « danger »).		X	X
		b ) Le temps nécessaire pour obtenir une pression ou un		X	



		vide d'une valeur de fonctionnement sûr est trop long par rapport aux exigences <sup>1</sup> .			
		c La valve de protection à circuits multiples ou le clapet de décharge ne fonctionne pas.		X	
		d Fuite d'air provoquant une chute de pression sensible ou fuites d'air perceptibles.		X	
		e Dommages externes susceptibles de nuire au bon fonctionnement du système de freinage. Performances du frein de secours insuffisantes.		X	X
1.1. Manomètre 4. ou indicateur de pression basse	Contrôle fonctionnel.	Dysfonctionnement ou défectuosité du manomètre ou de l'indicateur. Faible pression non détectable.	X	X	
1.1. Robinet de freinage à main 5.	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage	a Robinet fissuré, endommagé ou présentant une usure fortement avancée.		X	

		b Manque de ) fiabilité de la commande de la valve ou défaut de la valve de nature à compromettre la sécurité.		X	
		c Connexions mal ) fixées ou mauvaise étanchéité dans le système.		X	
		d Mauvais ) fonctionnement.		X	
1.1. Commande du frein de stationnement, levier de commande, dispositif de verrouillage, frein de stationnement électronique	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage	a Verrouillage ) insuffisant.		X	
		b Usure au niveau ) de l'axe du levier ou du mécanisme du levier à cliquet. Usure excessive.	X	X	
		c Course trop ) longue (réglage incorrect).		X	
		d Actionneur ) manquant, endommagé ou ne fonctionnant pas.		X	
		e Mauvais ) fonctionnement, signal avertisseur indiquant un dysfonctionnement.		X	

1.1 Valves de freinage (robinets commandés au pied, valve d'échappement rapide, régulateurs de pression)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage	a Valve endommagée ou fuite d'air excessive. Fonctionnalité réduite.		X	X
		b Pertes d'huile trop importantes au niveau du compresseur.	X		
		c Manque de fiabilité de la valve ou valve mal montée.		X	
		d Fuite de liquide hydraulique. Fonctionnalité réduite.		X	X
1.1. Têtes d'accouplement pour freins de remorque (électrique et pneumatique)	Déconnexion et reconnexion de l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque.	a Robinets ou valve à fermeture automatique défectueux. Fonctionnalité réduite.	X	X	
		b Manque de fiabilité du robinet ou de la valve ou valve mal montée. Fonctionnalité réduite.	X	X	
		c Étanchéité insuffisante. Fonctionnalité réduite.		X	X

		d Ne fonctionne ) pas correctement. Fonctionnement du frein affecté.		X	X
1.1. Accumulateur, réservoir de pression	Contrôle visuel.	a Réservoir ) légèrement endommagé ou présentant une légère corrosion. Réservoir gravement endommagé. Corrosion ou fuite.	X	X	
		b) Fonctionnement du purgeur affecté. Purgeur inopérant.	X	X	
		c Manque de ) fiabilité du réservoir ou réservoir mal monté.		X	
1.1. Dispositif de freinage assisté, maître-cylindre (systèmes hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a Dispositif de ) freinage assisté défectueux ou inopérant. Ne fonctionne pas.		X	X
		b Maître-cylindre ) défectueux, mais frein toujours opérant.		X	X

		Maître-cylindre défectueux ou non étanche.			
		c Fixation ) insuffisante du maître-cylindre, mais frein toujours opérant.  Fixation insuffisante du maître-cylindre.		X	X
		d Niveau ) insuffisant du liquide de frein sous la marque MIN.  Niveau du liquide de frein largement sous la marque MIN.  Pas de liquide de frein visible.	X	X	X
		e Capuchon du ) réservoir du maître-cylindre manquant.	X		
		f Témoin du ) liquide de frein allumé ou défectueux.	X		
		g) Fonctionnement défectueux du dispositif avertisseur en cas de niveau insuffisant du liquide.	X		

<p>1.1. Conduites rigides des freins</p>	<p>Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.</p>	<p>a Risque imminent ) de défaillance ou de rupture.</p>			X
		<p>b Manque ) d'étanchéité des conduites ou des raccords (systèmes de freinage à air comprimé). Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (freins hydrauliques).</p>		X	X
		<p>c Endommagement ) t ou corrosion excessive des conduites. Endommagement t ou corrosion des conduites nuisant au bon fonctionnement des freins par blocage ou risque imminent de perte d'étanchéité.</p>		X	X
		<p>d Conduites mal ) placées. Risques d'endommagement.</p>	X	X	
<p>1.1. Flexibles des freins</p>	<p>Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.</p>	<p>a Risque imminent ) de défaillance ou de rupture.</p>			X
		<p>b Endommagement ) t, points de</p>	X	X	

		<p>friction, flexibles torsadés ou trop courts.</p> <p>Flexibles endommagés ou frottant contre une autre pièce.</p>		
		<p>c Manque ) d'étanchéité des flexibles ou des raccords (systèmes de freinage pneumatiques).</p> <p>Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (systèmes de freinage hydraulique).</p>	X	X
		<p>d Gonflement ) excessif des flexibles par mise sous pression.</p> <p>Câble altéré.</p>	X	X
		<p>e Flexibles poreux. )</p>	X	
1.1. 13.	Garnitures et plaquettes de frein	<p>a Usure excessive ) des garnitures ou des plaquettes de freins. (Marque minimale atteinte).</p> <p>Usure excessive des garnitures ou des plaquettes de</p>	X	X

		freins. (Marque minimale non visible).			
		b Garniture ou ) plaquette souillée (huile, graisse, etc.). Performances de freinage réduites.		X	X
		c Garnitures ou ) plaquettes absentes ou mal montées.			X
1.1. 14. Tambours de freins, disques de freins	Contrôle visuel.	a Tambour ou ) disque utilisé. Disque ou tambour excessivement usé, excessivement rayé, fissuré, mal fixé ou cassé.		X	X
		b Tambour ou ) disque souillé (huile, graisse, etc.). Performances de freinage réduites		X	X
		c Absence de ) tambour ou de disque.			X
		d Plateau mal fixé. )		X	



1.1. 15.	Câbles de freins, timonerie	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a Câbles ) endommagés, flambage.  Performances de freinage réduites.	X	X
			b Usure ou ) corrosion fortement avancée de l'élément.  Performances de freinage réduites.	X	X
			c Défaut des ) jonctions de câbles ou de tringles de nature à compromettre la sécurité.	X	
			d Fixation des ) câbles défectueuse.	X	
			e) Entrave du mouvement du système de freinage.	X	
			f) Mouvement anormal de la timonerie à la suite d'un mauvais réglage ou d'une usure excessive.	X	
1.1. 16.	Cylindres de frein (y	Contrôle visuel des éléments lors de	a Cylindre fissuré ) ou endommagé.	X	X

compris freins à ressort et cylindres hydrauliques )	l'actionnement du système de freinage, si possible	Performances de freinage réduites.			
		b Étanchéité ) insuffisante du cylindre. Performances de freinage réduites.		X	X
		c Défaut du ) cylindre compromettant la sécurité ou actionneur mal monté. Performances de freinage réduites.		X	X
		d Corrosion ) excessive du cylindre. Risque de fissure.		X	X
		e) Course excessive ou insuffisante du piston ou de la membrane. Performances de freinage réduites (réserve insuffisante pour le mouvement).		X	X
		f Capuchon ) antipoussière endommagé.	X	X	

		Capuchon antipoussière manquant ou excessivement endommagé.			
1.1. Correcteur automatique de freinage suivant la charge	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a Liaison ) défectueuse.		X	
		b Mauvais réglage ) de la liaison.		X	
		c) Valve grippée ou inopérante. (l'ABS fonctionne). Valve grippée ou inopérante.		X	X
		d) Valve manquante. (Si requise).			X
		e Plaque ) signalétique manquante.	X		
		f Données illisibles ou non conformes aux exigences <sup>1</sup> .	X		
1.1. Leviers de frein réglables et indicateurs	Contrôle visuel.	a Levier ) endommagé, grippé ou présentant un mouvement anormal, une usure excessive ou un mauvais réglage.		X	

		b Levier ) défectueux.		X	
		c Mauvais ) montage ou remontage.		X	
1.1. Systèmes de 19. freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif ou si requis)	Contrôle visuel.	a Mauvais ) montage ou défaut de connexion.  Fonctionnalité réduite.	X	X	
		b Système ) manifestement défectueux ou manquant.		X	
1.1. Fonctionnement 20. automatique des freins de la remorque	Déconnexion de l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque	Le frein de remorque ne se serre pas automatiquement lorsque l'accouplement est déconnecté.			X
1.1. Système de 21. freinage complet	Contrôle visuel.	a D'autres ) dispositifs (pompe à antigel, dessiccateur d'air, etc.) sont endommagés extérieurement ou présentent une corrosion excessive qui porte atteinte au système de freinage.  Performances de freinage réduites.		X	X

		b) Fuite d'air ou d'antigel. Fonctionnalité du système réduite.	X	X	
		c Défaut de tout ) élément de nature à compromettre la sécurité ou élément mal monté.		X	
		d Modification dangereuse d'un élément <sup>3</sup> . Performances de freinage réduites.		X	X
1.1. Prises 22. d'essai (lorsqu'elles sont installées ou requises sur le véhicule)	Contrôle visuel.	a) Manquantes.		X	
		b Endommagées. ) Inutilisables ou non étanches.	X	X	
1.1. Frein à 23. inertie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Efficacité insuffisante.		X	

1.2.

## Performances et efficacité du frein de service

1.2. Performances 1.	Essai sur un banc d'essai de freinage ou, si cela n'est pas possible, essai sur route avec freinage progressif jusqu'à l'effort maximal.	a Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues. Effort de freinage inexistant sur		X	X
-------------------------	--	---	--	---	---

		une ou plusieurs roues.			
		<p>b L'effort de freinage d'une roue est inférieur à 70 % de l'effort maximal de l'autre roue sur le même essieu. Ou, en cas d'essai sur route : déport excessif du véhicule.</p> <p>L'effort de freinage d'une roue est inférieur à 50 % de l'effort maximal de l'autre roue sur le même essieu en cas d'essieux directeurs.</p>		X	X
		c Absence de progressivité du freinage (broutement).		X	
		d Temps de réponse trop long sur l'une des roues.		X	
		e Fluctuation excessive de la force de freinage pendant chaque tour de roue complet.		X	
		Ne donne pas au moins les valeurs		X	

<p>1.2. Efficacité 2.</p>	<p>Essai sur un banc d'essai de freinage ou, si c'est impossible pour des raisons techniques, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre enregistreur pour établir le coefficient de freinage, par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les semi-remorques, par rapport à la somme des charges autorisées par essieu.</p> <p>Les véhicules ou les remorques dont la masse maximale admissible dépasse 3,5 tonnes doivent être contrôlés conformément aux normes indiquées dans l'ISO 21069 ou selon des méthodes équivalentes.</p> <p>Les essais sur route doivent être réalisés par temps sec sur une route droite et plane.</p>	<p>minimales suivantes (1):</p> <p>1 Véhicules</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. immatriculés pour la première fois après le 1er janvier 2012 : <ul style="list-style-type: none"> <li>— Catégorie M<sub>1</sub>: 58 %</li> <li>— Catégories M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub>: 50 %</li> <li>— Catégorie N<sub>1</sub> : 50 %</li> <li>— Catégories N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub> : 50 %</li> <li>— Catégories O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> et O<sub>4</sub>: <ul style="list-style-type: none"> <li>_ pour les semi-remorques : 45 % (2)</li> <li>— pour les semi-remorques plateaux : 50 %</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>			
		<p>2 Véhicules</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. immatriculés pour la première fois avant le 1er janvier 2012 : <ul style="list-style-type: none"> <li>— Catégories M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub>: 50 % (3)</li> <li>— catégorie N<sub>1</sub> : 45 %</li> </ul> </li> </ul>		X	

		<ul style="list-style-type: none"> <li>— Catégories N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub>: 43 % <sup>(4)</sup></li> <li>— Catégories O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> et O<sub>4</sub>: 40 % <sup>(5)</sup></li> </ul>			
		<p>3 Autres catégories :</p> <p>Catégories L (les deux freins ensemble) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Catégorie L1e: 42 %</li> <li>— Catégorie L2e, L6e : 40 %</li> <li>— Catégorie L3e: 50 %</li> <li>— Catégorie L4e: 46 %</li> <li>— Catégorie L5e, L7e : 44 %</li> </ul> <p>Catégories L (freins arrière) :</p> <p>25 % de la masse totale du véhicule</p> <p>Moins de 50 % des valeurs ci-dessus sont atteintes.</p>		X	X

1.3.

Performances et efficacité du freinage de secours (si assuré par un système séparé)

1.3. Performance 1.	Si le système de freinage de secours est séparé	a Effort de freinage insuffisant sur		X	X
---------------------	---	--------------------------------------	--	---	---



	du système de freinage de service, il faut utiliser la méthode indiquée au point 1.2.1.	<p>une ou plusieurs roues.</p> <p>Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.</p>		
		<p>b L'effort de ) freinage d'une roue est inférieur à 70 % de l'effort maximal d'une autre roue du même essieu. Ou, en cas d'essai sur route : déport excessif du véhicule.</p> <p>L'effort de freinage d'une roue est inférieur à 50 % de l'effort maximal de l'autre roue en cas d'essieux directeurs.</p>	X	X
		<p>c Absence de ) progressivité du freinage (broutement).</p>	X	
1.3. Efficacité 2.	Si le système de freinage de secours est séparé du système de freinage de service, il faut utiliser la méthode indiquée au point 1.2.2.	L'effort de freinage est inférieur à 50 % <sup>(6)</sup> de la capacité du frein de service exigée telle que définie au point 1.2.2 par rapport à la masse maximale autorisée.	X	X

		Moins de 50 % des valeurs définies ci-dessus sont atteintes.			
--	--	--	--	--	--

1.4.

## Performances et efficacité du frein de stationnement

1.4. Performance 1.	Appliquer le frein durant un essai sur un banc d'essai de freinage.	Frein inopérant d'un côté ou, dans le cas d'un essai sur route, déport excessif du véhicule.  Moins de 50 % des valeurs de l'effort de freinage visées au point 1.4.2 sont atteintes par rapport à la masse du véhicule pendant l'essai.		X	X
1.4. Efficacité 2.	Essai sur un banc d'essai de freinage. Si ce n'est pas possible, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre indicateur ou enregistreur ou avec le véhicule roulant sur une pente de gradient connu.	Ne donne pas pour tous les véhicules un coefficient de freinage d'au moins 16 % par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les véhicules à moteur, d'au moins 12 % par rapport à la masse maximale autorisée de l'ensemble du véhicule, si celle-ci est la plus élevée.  Moins de 50 % des valeurs définies ci-dessus sont atteintes.		X	X
1.5. Performance du système de	Contrôle visuel et, lorsque c'est possible, essai visant à	a Absence de ) progressivité (ne s'applique pas aux systèmes de		X	

freinage d'endurance	déterminer si le système fonctionne.	freinage sur échappement).			
		b) Le système ne fonctionne pas.		X	
1.6. Système antiblocage (ABS)	Contrôle visuel et contrôle du dispositif d'alerte et/ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Mauvais fonctionnement du dispositif d'alerte.		X	
		b) Le dispositif d'alerte indique un mauvais fonctionnement du système.		X	
		c) Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé.		X	
		d) Câblage endommagé.		X	
		e) Autres composants manquants ou endommagés.		X	
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
1.7 Système de freinage électronique (EBS)	Contrôle visuel et contrôle du dispositif d'alerte et/ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Mauvais fonctionnement du dispositif d'alerte.		X	
		b) Le dispositif d'alerte indique un mauvais		X	

		fonctionnement du système.			
		c Le système ) signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
1.8 Liquide de frein	Contrôle visuel.	Liquide de frein contaminé ou sédimenté. Risque imminent de défaillance.		X	X

2.

DIRECTION

2.1.

État mécanique

2.1. État de la direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues hors sol ou sur des plaques tournantes, tourner le volant de butée à butée. Contrôle visuel du fonctionnement de la direction.	a Conduite dure. )		X	
		b Axe de secteur ) tordu ou cannelures usées. Fonctionnalité affectée.		X	X
		c Usure excessive ) de l'axe de secteur. Fonctionnalité affectée.		X	X
		d Mouvement ) excessif de l'axe de secteur. Fonctionnalité affectée.		X	X
		e Manque ) d'étanchéité.	X	X	

		Formation de gouttes.			
2.1. Fixation du 2. boîtier de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur avec le poids des roues reposant sur le sol, tourner le volant dans le sens des aiguilles d'une montre puis en sens inverse, ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel de la fixation du boîtier de direction au châssis.	a Mauvaise ) fixation du boîtier de direction.  Fixations dangereusement mal attachées ou jeu par rapport au châssis/à la carrosserie visible.		X	X
		b) Ovalisation des trous de fixation dans le châssis.  Fixations gravement affectées.		X	X
		c) Boulons de fixation manquants ou fêlés.  Fixations gravement affectées.		X	X
		d Boîtier de ) direction fêlé.  Stabilité ou fixation du boîtier affectée.		X	X
2.1. État de la 3. timonerie de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur,	a Jeu entre des ) organes qui devraient être fixes.		X	X

les roues reposant sur le sol, tourner le volant alternativement dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel des éléments de la direction en vue de déceler de l'usure, des fêlures et d'évaluer la sûreté.	Jeu excessif ou risque de dissociation.			
	b Usure excessive ) des connexions. Risque très grave de détachement.		X	X
	c Fêlure ou ) déformation d'un élément. Fonctionnement affecté.		X	X
	d Absence de ) dispositifs de verrouillage.		X	
	e Désalignement ) d'éléments (par exemple barre d'accouplement ou barre de direction).		X	
	f Modification ) présentant un risque <sup>3</sup> Fonctionnement affecté.		X	X
	g Capuchon ) antipoussière endommagé ou détérioré. Capuchon antipoussière manquant ou gravement détérioré.	X	X	

2.1. Fonctionnement de la timonerie de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues reposant sur le sol, tourner le volant alternativement dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel des éléments de la direction en vue de déceler de l'usure, des fêlures et d'évaluer la sûreté.	a) Frottement d'une partie mobile de la timonerie contre une partie fixe du châssis.		X	
		b) Butées inopérantes ou manquantes.		X	
2.1. Direction assistée	Vérifier l'étanchéité du circuit de direction et le niveau de liquide hydraulique (s'il est visible). Les roues sur le sol et le moteur en marche, vérifier le fonctionnement de la direction assistée.	a) Fuite de liquide ou fonctions affectées.		X	
		b) Niveau insuffisant du liquide (sous la marque MIN). Réservoir insuffisant.	X	X	
		c) Mécanisme inopérant. Direction touchée.		X	X
		d) Mécanisme fêlé ou peu fiable. Direction touchée.		X	X

		e) Élément faussé ) ou frottant contre une autre pièce.  Direction touchée.		X	X
		f) Modification présentant un risque <sup>3</sup> )  Direction touchée.		X	X
		g) Endommagement ou corrosion excessive de câbles ou de flexibles.  Direction touchée.		X	X

2.2.

Volant, colonne de direction

2.2. État du 1. volant	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur et la masse du véhicule reposant sur le sol, alternativement pousser et tirer le volant de direction dans l'axe de la colonne de direction et pousser le volant dans différentes directions perpendiculairement à la colonne/fourche. Contrôle visuel du	a) Le mouvement relatif entre le volant et la colonne de direction dénote une mauvaise fixation.  Risque très grave de détachement.		X	X
		b) Absence de dispositif de retenue sur le moyeu du volant.  Risque très grave de détachement.		X	X



	jeu, état des raccords souples ou des joints universels.	c Fêlure ou ) mauvaise fixation du moyeu, de la couronne ou des rayons du volant.  Risque très grave de détachement.		X	X
2.2. Colonne/fourches de direction et amortisseurs de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur et la masse du véhicule reposant sur le sol, alternativement pousser et tirer le volant de direction dans l'axe de la colonne et pousser le volant dans différentes directions perpendiculairement à la colonne/fourche. Contrôle visuel du jeu, état des raccords souples ou des joints universels.	a Mouvement ) excessif du centre du volant vers le bas ou le haut.		X	
		b Mouvement ) excessif du haut de la colonne par rapport à l'axe de la colonne.		X	
		c Raccord souple ) détérioré.		X	
		d Mauvaise ) fixation.  Risque très grave de détachement.		X	X
		e Modification ) présentant un risque <sup>3</sup>			X
2.3 Jeu dans la direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, la masse du véhicule reposant sur les roues, le moteur en marche,	Jeu excessif dans la direction (par exemple mouvement d'un point de la couronne dépassant un cinquième du diamètre du volant)		X	X

	si possible pour les véhicules à direction assistée et les roues droites, tourner légèrement le volant dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse aussi loin que possible sans déplacement des roues. Contrôle visuel du mouvement libre.	ou non conforme aux exigences <sup>1</sup> . Direction touchée.			
2.4 Parallélisme (X) <sup>2</sup>	Contrôle du parallélisme des roues directrices à l'aide d'un équipement approprié.	Parallélisme non conforme aux données ou exigences du constructeur automobile <sup>1</sup> Conduite en ligne droite touchée ; stabilité directionnelle altérée.	X	X	
2.5. Plaque tournante de l'essieu directeur de la remorque	Contrôle visuel ou utilisation d'un détecteur de jeu spécialement adapté.	a Élément ) légèrement endommagé. Élément fortement endommagé ou fissuré.		X	X
		b Jeu excessif. ) Conduite en ligne droite touchée ; stabilité directionnelle altérée.		X	X

		c Mauvaise ) fixation.  Fixations gravement affectées.		X	X
2.6. Direction assistée électronique (EPS)	Contrôle visuel et contrôle de la cohérence entre l'angle du volant et l'angle des roues lors de l'arrêt et de la mise en marche du moteur, et/ou lors de l'utilisation de l'interface électronique du véhicule	a) L'indicateur de dysfonctionnement de l'EPS fait état d'une défaillance du système.		X	
		b Incohérence ) entre l'angle du volant et l'angle des roues.  Direction affectée.		X	X
		c L'assistance ne ) fonctionne pas.		X	
		d) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	

## 3.

## VISIBILITÉ

3.1. Champ de vision	Contrôle visuel depuis le siège du conducteur.	Obstruction dans le champ de vision du conducteur affectant la vue frontale ou latérale (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise).	X		
		Gêne à l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces et rétroviseurs			X

		extérieurs non visibles.			
3.2 État des vitrages	Contrôle visuel.	a) Vitre ou panneau transparent (si autorisé) fissuré ou décoloré (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise).	X		
		Gêne à l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces et rétroviseurs extérieurs non visibles.		X	
		b) Vitre ou panneau transparent (y compris les films réfléchissants ou teintés) non conforme aux exigences <sup>1</sup> (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise).	X		
		Gêne à l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces et rétroviseurs extérieurs non visibles.		X	
		c) Vitre ou panneau transparent dans un état inacceptable.		X	

		Visibilité fortement affectée dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise.			X
3.3. Miroirs ou dispositifs rétroviseurs	Contrôle visuel.	a) Miroir ou dispositif manquant ou fixé de manière non conforme aux exigences <sup>1</sup> (au moins deux dispositifs rétroviseurs disponibles).		X	
		Moins de deux dispositifs rétroviseurs disponibles.		X	
		b) Miroir ou ) dispositif légèrement endommagé ou mal fixé.	X		
		Miroir ou dispositif inopérant, gravement endommagé, mal fixé ou dangereux.		X	
		c) Champ de vision ) nécessaire non couvert		X	
3.4. Essuie-glace	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Essuie-glace inopérant ou manquant ou non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	
		b) Balai d'essuie- ) glace défectueux.	X		

		Balai d'essuie-glace manquant ou manifestement défectueux.		X	
3.5. Lave-glace du pare-brise	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Mauvais fonctionnement du lave-glace (liquide de lave-glace insuffisant mais pompe fonctionnelle ou jets mal alignés).	X		
		Lave-glace inopérant.		X	
3.6. Système de désembuage (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Système inopérant ou manifestement défectueux.	X		

4.

FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

4.1.

Phares

4.1. État et 1. fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Lampe/source lumineuse défectueuse ou manquante (lampes/sources lumineuses multiples; si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas).  Lampe/source lumineuse unique; si LED, visibilité fortement réduite.	X	X	
		b) Système de projection légèrement	X	X	

		défectueux (réflecteur et glace). Système de projection (réflecteur et glace) fortement défectueux ou manquant.			
		c Mauvaise ) fixation du feu.		X	
4.1. Orientation 2.	Déterminer l'orientation horizontale de chaque phare en feu de croisement à l'aide d'un dispositif d'orientation des phares ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a L'orientation ) d'un phare n'est pas dans les limites prescrites par les exigences <sup>1</sup> .		X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
4.1. Commutation 3.	Contrôle visuel et contrôle du dispositif d'alerte et/ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> (nombre de feux allumés en même temps). Dépassement de l'intensité lumineuse maximale autorisée à l'avant.	X	X	
		b Fonctionnement ) du dispositif de		X	

		commande perturbé.			
		c Le système ) signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
4.1. Conformité avec les exigences <sup>1</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	
		b Présence de ) produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise.		X	
		c Source ) lumineuse et lampe non compatibles.		X	
4.1. Dispositifs de réglage de la portée (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible, ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a Dispositif ) inopérant.		X	
		b) Le dispositif manuel ne peut être actionné depuis le siège du conducteur.		X	
		c Le système ) signale une défaillance via		X	



		l'interface électronique du véhicule.			
4.1. Lave-phares 6. (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible.	Dispositif inopérant. Si lampes à décharge gazeuse.	X	X	

## 4.2.

Feux de position avant et arrière, feux de gabarit, feux d'encombrement et feux de jour

4.2. État et 1. fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a Source lumineuse légèrement défectueuse.		X	
		b) Glace défectueuse.		X	
		c Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X	X	
4.2. Commutation 2.	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> . Les feux de position arrière et latéraux peuvent être éteints lorsque les feux principaux sont allumés.		X X	
		b Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X	

4.2. 3.	Conformité avec les exigences <sup>1</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences <sup>1</sup> .  Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.	X	X	
			b) Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise.  Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.	X	X	

4.3.

Feux stop

4.3. 1.	État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples ; si LED, moins de 1/3 ne	X	X	X
------------	------------------------	--	---	---	---	---

		<p>fonctionnent pas)</p> <p>Source lumineuse unique ; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.</p> <p>Toutes les sources lumineuses ne fonctionnent pas.</p>			
		<p>b Glace ) légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise).</p> <p>Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).</p>	X	X	
		<p>c Mauvaise ) fixation du feu.</p> <p>Très grand risque de chute.</p>	X	X	
4.3. Commutation 2.	Contrôle visuel et contrôle du dispositif d'alerte et/ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	<p>a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup>.</p> <p>Fonctionnement retardé.</p> <p>Totalement inopérant.</p>	X	X	X
		<p>b Fonctionnement ) du dispositif de commande perturbé.</p>		X	

		c Le système ) signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
		d Les fonctions du ) voyant du frein de secours sont hors service ou ne fonctionnent pas correctement.		X	
4.3. 3.	Conformité avec les exigences <sup>1</sup> Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences <sup>1</sup> . Feu blanc à l'arrière ; intensité lumineuse fortement réduite.	X	X	

4.4.

Indicateur de direction et feux de signal de détresse

4.4. 1.	État et fonctionnement Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a Source ) lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples ; si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas). Source lumineuse unique ; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.	X	X	
		b Glace ) légèrement	X	X	

		défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise).  Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).			
		c Mauvaise ) fixation du feu.  Très grand risque de chute.	X	X	
4.4. Commutation 2.	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> .  Totalemt inopérant.	X	X	
4.4. Conformité 3. avec les exigences <sup>1</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	
4.4. Fréquence de 4. clignotement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	La vitesse de clignotement n'est pas conforme aux exigences <sup>1</sup> (plus de 25 % de différence).	X		

## 4.5.

## Feux de brouillard avant et arrière

4.5. État et 1. fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a Source ) lumineuse défectueuse. (sources lumineuses multiples ; si LED, moins de 1/3 ne fonctionnent pas).	X	X	
-----------------------------------	--	--	---	---	--

		Source lumineuse unique ; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.			
		b Glace ) légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise). Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).	X	X	
		c Mauvaise ) fixation du feu. Très grand risque de chute ou d'éblouissement.	X	X	
4.5. Réglage (X) <sup>2</sup> 2	Vérification du fonctionnement et vérification à l'aide d'un dispositif d'orientation des feux.	Mauvaise orientation horizontale d'un feu de brouillard avant lorsque le faisceau lumineux présente une ligne de coupure (ligne de coupure trop basse). Ligne de coupure au-dessus de celle des feux de croisement.	X	X	
4.5. Commutation 3.	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> . Dispositif inopérant.	X	X	
4.5. Conformité 4. avec les exigences <sup>1</sup>		a) Feu, couleur émise, position, intensité ou		X	

	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	marquage non conforme aux exigences <sup>1</sup> .			
		b) Le système ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> .		X	

4.6.

## Feu de marche arrière

4.6. État et 1. fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse.	X		
		b) Glace défectueuse.	X		
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X	X	
4.6. Conformité avec les exigences <sup>1</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	
		b) Le système ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> .		X	
4.6. Commutation 3.	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> . Le feu de recul peut être allumé sans que la marche arrière soit enclenchée.	X	X	

4.7.

## Dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière

4.7. État et 1. fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a Le feu émet de ) la lumière directe ou blanche vers l'arrière.	X		
		b Source ) lumineuse défectueuse. Source lumineuse multiple. Source lumineuse défectueuse. Source lumineuse unique.	X	X	
		c Mauvaise ) fixation du feu. Très grand risque de chute.	X	X	
4.7. Conformité 2. avec les exigences <sup>1</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le système ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> .	X		

4.8.

Catadioptrés, marquage de visibilité (réfléchissant) et plaques réfléchissantes

4.8. État 1.	Contrôle visuel.	a Catadioptré ) défectueux ou endommagé. Catadioptré touché.	X	X	
		b Mauvaise ) fixation du catadioptré. Risque de chute.	X	X	



4.8. Conformité avec les exigences <sup>1</sup>	Contrôle visuel.	Dispositif, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences <sup>1</sup> . Manque ou réfléchit du rouge vers l'avant ou du blanc vers l'arrière.	X	X	
---	------------------	---	---	---	--

4.9.

## Témoins obligatoires pour le système d'éclairage

4.9. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Dispositif inopérant. Ne fonctionne pas pour les feux de route ou les feux de brouillard arrière.	X	X	
4.9.2. Conformité avec les exigences <sup>1</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Non conforme aux exigences <sup>1</sup> .	X		
4.10. Liaisons électriques entre le véhicule tracteur et la remorque ou semi-remorque	Contrôle visuel : si possible, examiner la continuité électrique de la connexion.	a Mauvaise fixation des composants fixes. Douille mal attachée.	X	X	
		b Isolation endommagée ou détériorée. Risque de court-circuit.	X	X	
		c Mauvais fonctionnement des connexions électriques de la remorque ou du véhicule tracteur. Les feux stop de la remorque ne		X	X

		fonctionnent pas du tout.			
4.11 Câblage électrique	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, y compris à l'intérieur du compartiment moteur (si applicable).	a Mauvaise fixation du câblage.  Fixations mal attachées, contact avec des arêtes vives, probabilité de déconnexion.  Câblage risquant de toucher des pièces chaudes, des pièces en rotation ou le sol, connexions (nécessaires au freinage, à la direction) débranchées.	X	X	X
		b Câblage légèrement détérioré.  Câblage gravement détérioré.  Câblage (nécessaire au freinage, à la direction) extrêmement détérioré.	X	X	X
		c Isolation endommagée ou détériorée.  Risque de court-circuit.  Risque imminent d'incendie, de	X	X	X

		formation d'étincelles.			
4.12. Feux et catadioptrés non obligatoires (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Fixation d'un feu ou catadioptré non conforme aux exigences <sup>1</sup> .  Feu émetteur/réflecteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière.	X	X	
		b) Le fonctionnement du feu n'est pas conforme aux exigences <sup>1</sup> .  Le nombre de feux fonctionnant simultanément dépasse l'intensité lumineuse autorisée ; feu émetteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière.	X	X	
		c) Mauvaise fixation du feu ou du catadioptré.  Très grand risque de chute.	X	X	
4.13. Accumulateur(s)	Contrôle visuel.	a) Mauvaise fixation.  Mauvaise fixation : risque de court-circuit.	X	X	

		b Manque ) d'étanchéité.  Perte de substances dangereuses.	X	X	
		c Coupe-circuit ) défectueux (si exigé).		X	
		d Fusibles ) défectueux (si exigés).		X	
		e Ventilation ) inadéquate (si exigée).		X	

5.

ESSIEUX, ROUES, PNEUS, SUSPENSION

5.1.

Essieux

5.1. Essieux 1.	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au- dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	a Essieu fêlé ou ) déformé.			X
		b) Mauvaise fixation au véhicule.  Stabilité perturbée, fonctionnement affecté : jeu excessif par rapport aux fixations.		X	X
		c ) Modification présentant un risque <sup>3</sup> .  Stabilité perturbée, fonctionnement affecté, distance		X	X

		insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule, garde au sol insuffisante.			
5.1. Porte-fusées 2.	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu.	a Fusée d'essieu ) fracturée.			X
		b Usure excessive ) du pivot et/ou des bagues.  Risque de jeu ; stabilité directionnelle perturbée.		X	X
		c Mouvement ) excessif entre la fusée et la poutre.  Risque de jeu ; stabilité directionnelle altérée.		X	X
		d Jeu de la fusée ) dans l'essieu.  Risque de jeu ; stabilité directionnelle perturbée.		X	X
5.1. Roulements 3. de roues	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être	a) Jeu excessif dans un roulement de roue.  Stabilité directionnelle altérée ; risque de destruction.		X	X

	utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement ascendant entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu.	b) Roulement de roue trop serré, bloqué.  Risque de surchauffe ; risque de destruction.		X	X
--	--	--	--	---	---

5.2.

## Roues et pneus

5.2. Moyeu de 1. roue	Contrôle visuel.	a) Écrous ou goujons de roue manquants ou desserrés.  Fixation manquante ou mauvaise fixation qui nuit très gravement à la sécurité routière.		X	X
		b) Moyeu usé ou endommagé.  Moyeu tellement usé ou endommagé que la fixation des roues n'est plus assurée.		X	X
5.2. Roues 2.	Contrôle visuel des deux côtés de	a) Fêlure ou défaut de soudure.			X

	chaque roue, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	b Mauvais placement des frettes de jante. Détachement probable.		X	X
		c Roue gravement déformée ou usée. La fixation au moyeu n'est plus assurée ; la fixation du pneu n'est plus assurée.		X	X
		d) Taille, conception technique, compatibilité ou type de roue non conforme aux exigences <sup>1</sup> et nuisant à la sécurité routière.		X	
5.2. Pneumatiques 3. s	Contrôle visuel de tout le pneumatique, soit par rotation de la roue libre, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, ou en faisant alternativement avancer et reculer le véhicule au-	a) La taille, la capacité de charge, la marque de réception ou la catégorie de l'indice de vitesse du pneumatique ne sont pas conformes aux exigences <sup>1</sup> et nuisent à la sécurité routière.		X	X

	dessus d'une fosse.	Capacité de charge ou catégorie de l'indice de vitesse insuffisante pour l'utilisation réelle, le pneu touche une partie fixe du véhicule, ce qui compromet la sécurité de la conduite.			
		b Pneumatiques ) de taille différente sur un même essieu ou sur des roues jumelées.		X	
		c) Pneumatiques de structure différente (radiale/diagonale) montés sur un même essieu.		X	
		d Pneumatique ) gravement endommagé ou entaillé. Corde visible ou endommagée.		X	X
		e) L'indicateur d'usure de la profondeur des sculptures devient apparent.		X	X



		La profondeur des sculptures n'est pas conforme aux exigences <sup>1</sup> .			
		f) Frottement du pneu contre d'autres éléments (dispositifs antiprojections souples).  Frottement du pneu contre d'autres composants (sécurité de conduite non compromise)	X	X	
		g) Pneumatiques retaillés non conformes aux exigences <sup>1</sup> .  Couche de protection de la corde affectée.		X	X
		h ) Le système de contrôle de la pression des pneumatiques fonctionne mal ou le pneumatique est manifestement sous-gonflé.  Manifestement inopérant.	X	X	

5.3.

Suspension

5.3. Ressorts et 1. stabilisateurs	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	a Mauvaise ) attache des ressorts au châssis ou à l'essieu.  Jeu visible. Fixations très mal attachées.		X	X
		b Un élément de ) ressort est endommagé ou fendu.  Principal ressort (à lames) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.		X	X
		c Ressort ) manquant.  Principal ressort (à lames) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.		X	X
		d) Modification présentant un risque <sup>3</sup> .  Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule ; ressorts inopérants.		X	X
5.3. Amortisseurs 2.	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus	a Mauvaise ) attache des amortisseurs au	X	X	

	d'une fosse ou sur un pont élévateur, ou à l'aide d'un équipement spécifique, si disponible.	châssis ou à l'essieu. Amortisseur mal fixé.			
		b Amortisseur ) endommagé donnant des signes de fuite ou de dysfonctionnement grave.		X	
5.3. 2.1	Essai de performance d'amortissage (X) <sup>2</sup>	Utilisation d'un équipement spécifique et comparaison des différences entre droite et gauche.	a Écart significatif ) entre la droite et la gauche.	X	
		b) Les valeurs minimales indiquées ne sont pas atteintes.		X	
5.3. 3.	Tubes de poussée, jambes de force, triangles et bras de suspension	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	a Mauvaise ) attache d'un composant au châssis ou à l'essieu. Risque de jeu ; stabilité directionnelle altérée.	X	X
		b Élément ) endommagé ou présentant une corrosion excessive. Stabilité de l'élément affectée ou élément fêlé.		X	X

		<p>c) Modification présentant un risque<sup>3</sup>.</p> <p>Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule; dispositif inopérant.</p>		X	X
<p>5.3. Joints de suspension</p> <p>4.</p>	<p>Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.</p>	<p>a ) Usure excessive du pivot de fusée et/ou des bagues ou au niveau des joints de suspension.</p> <p>Risque de jeu ; stabilité directionnelle altérée.</p>		X	X
		<p>b ) Capuchon antipoussière gravement détérioré.</p> <p>Capuchon antipoussière manquant ou cassé.</p>	X	X	
<p>5.3. Suspension pneumatique</p> <p>5.</p>	<p>Contrôle visuel</p>	<p>a ) Système inutilisable.</p>			X
		<p>b ) Un élément est endommagé, modifié ou détérioré d'une façon susceptible d'altérer le fonctionnement du système.</p>		X	X

		Fonctionnement du système gravement affecté.			
		c Fuite audible ) dans le système.		X	

6.

## CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS

6.1.

## Châssis ou cadre et accessoires

6.1. État général 1.	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a Légère fêlure ou ) déformation d'un longeron ou d'une traverse.  Fêlure ou déformation importante d'un longeron ou d'une traverse.		X	X
		b) Mauvaise fixation de plaques de renfort ou d'attaches.  Jeu dans la majorité des fixations ; résistance insuffisante des pièces.		X	X
		c Corrosion ) excessive affectant la rigidité de l'assemblage.  Résistance insuffisante des pièces.		X	X

6.1. Tuyaux 2. d'échappement et silencieux	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a Mauvaise ) fixation ou manque d'étanchéité du système d'échappement.		X	
		b) Pénétration de fumées dans la cabine ou dans l'habitacle du véhicule.  Risque pour la santé des passagers.		X	X
6.1. Réservoir et 3. conduites de carburant (y compris le système de réchauffage du réservoir et des conduites de carburant)	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, utilisation de dispositifs de détection des fuites en cas de systèmes GPL/GNC/ GNL.	a Mauvaise ) fixation du réservoir ou des conduites de carburant, posant un risque particulier d'incendie			X
		b Fuite de ) carburant ou bouchon de remplissage manquant ou inopérant.  Risque d'incendie ; perte excessive de substances dangereuses.		X	X
		c Conduites ) abrasées.  Conduites endommagées.	X	X	
		d Mauvais ) fonctionnement		X	

		du robinet d'arrêt du carburant (si exigé).			
		e) Risque d'incendie lié : — à une fuite de carburant  — à une mauvaise protection du réservoir de carburant ou du système d'échappement  — à l'état du compartiment moteur.			X
		f) Système GPL/GNC/GNL ou à hydrogène non conforme aux exigences, partie du système défectueuse <sup>1</sup> .			X
6.1. Pare-chocs, 4. protection latérale et dispositifs anti-encastrement arrière	Contrôle visuel.	a) Mauvaise fixation ou endommagement susceptible de causer des blessures en cas de contact.  Chute probable de pièces ; fonctionnement		X	X

		gravement affecté.			
		b) Dispositif manifestement non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	
6.1. Support de la roue de secours (le cas échéant)	Contrôle visuel.	a Support dans un état inacceptable.	X		
		b Support fêlé ou mal fixé.		X	
		c Roue de secours mal attachée au support. Très grand risque de chute.		X	X
6.1. Accouplement mécanique et dispositif de remorquage	Contrôle visuel de l'usure et du bon fonctionnement, en prêtant une attention particulière aux éventuels dispositifs de sécurité et/ou en utilisant un instrument de mesure.	a Élément endommagé, défectueux ou fissuré (si non utilisé). Élément endommagé, défectueux ou fissuré (si utilisé).		X	X
		b Usure excessive d'un élément. Limite d'usure dépassée.		X	X
		c Mauvaise fixation. Fixation mal attachée, avec un très grand risque de chute.		X	X



		d) Absence ou mauvais fonctionnement d'un dispositif de sécurité.		X	
		e) Témoin d'accouplement inopérant.		X	
		f) Obstruction, hors utilisation, de la plaque d'immatriculation ou d'un feu. Plaque d'immatriculation illisible (hors utilisation).	X	X	
		g) Modification présentant un risque <sup>3</sup> (pièces auxiliaires). Modification présentant un risque <sup>3</sup> (pièces principales).		X	X
		h) Accouplement trop faible.		X	
6.1. Transmission 7.	Contrôle visuel.	a) Boulons de fixation desserrés ou manquants. Boulons de fixation desserrés ou manquants au point de constituer une menace grave pour la sécurité routière.		X	X

		<p>b Usure excessive ) des roulements de l'arbre de transmission.  Très grand risque de jeu ou de fissure.</p>		X	X
		<p>c) Usure excessive des joints universels ou des chaînes/courroies de transmission.  Très grand risque de jeu ou de fissure.</p>		X	X
		<p>d) Raccords flexibles détériorés.  Très grand risque de jeu ou de fissure.</p>		X	X
		<p>e Arbre de ) transmission endommagé ou déformé.</p>		X	
		<p>f Cage de ) roulement fissurée ou mal fixée.  Très grand risque de jeu ou de fissure.</p>		X	X
		<p>g Capuchon ) antipoussière gravement détérioré.</p>	X	X	

		Capuchon antipoussière manquant ou cassé.			
		h Modification ) illégale de la transmission.		X	
6.1. Supports de 8. moteur	Contrôle visuel, le véhicule n'étant pas nécessairement placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	Fixations détériorées, manifestement gravement endommagées. Fixations desserrées ou fêlées.		X	X
6.1. Performance 9 du moteur (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a Unité de ) commande modifiée affectant la sécurité et/ou l'environnement		X	
		b Modification du ) moteur affectant la sécurité et/ou l'environnement			X

6.2.

## Cabine et carrosserie

6.2. État 1.	Contrôle visuel	a Panneau ou ) élément mal fixé ou endommagé susceptible de provoquer des blessures. Risque de chute.		X	X
		b) Montant mal fixé. Stabilité compromise.		X	X

		<p>c Entrée de ) fumées du moteur ou d'échappement.</p> <p>Risque pour la santé des passagers.</p>		X	X
		<p>d Modification ) présentant un risque<sup>3</sup></p> <p>Distance insuffisante par rapport aux pièces en rotation ou en mouvement ou à la route.</p>		X	X
6.2. Fixation 2.	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	<p>a Châssis ou ) cabine mal fixé(e).</p> <p>Stabilité altérée.</p>		X	X
		<p>b) Carrosserie/cabine manifestement mal centrée sur le châssis.</p>		X	
		<p>c) Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses et si symétrie.</p> <p>Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine</p>		X	X

		sur le châssis ou sur les traverses au point de constituer une menace très grave pour la sécurité routière.			
		d) Corrosion excessive aux points de fixation sur les caisses autoporteuses. Stabilité altérée.		X	X
6.2. Porte et 3. poignées de porte	Contrôle visuel.	a Une portière ne s'ouvre ou ne se ferme pas correctement.		X	
		b Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée (portes coulissantes). Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée (portes pivotantes).		X	X
		c) Portière, charnières, serrures ou gâches détériorées.	X	X	

		Portière, charnières, serrures ou gâches manquantes ou mal fixées.			
6.2. Plancher 4.	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	Plancher mal fixé ou gravement détérioré. Stabilité insuffisante.		X	X
6.2. Siège du 5. conducteur	Contrôle visuel.	a) Structure du ) siège défectueuse.  Siège mal fixé.		X	X
		b) Mauvais fonctionnement du mécanisme de réglage.  Siège mobile ou dossier impossible à fixer.		X	X
6.2. Autres sièges 6.	Contrôle visuel.	a) Sièges défectueux ou mal fixés (pièces auxiliaires).  Sièges défectueux ou mal fixés (pièces principales).	X	X	
		b) Sièges montés de façon non conforme aux exigences <sup>1</sup> .  Dépassement du nombre de	X	X	

		sièges autorisés ; disposition non conforme à la réception.			
6.2. Commandes 7. de conduite	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Une commande nécessaire à la conduite sûre du véhicule ne fonctionne pas correctement. Sécurité compromise.		X	X
6.2. Marchepieds 8. pour accéder à la cabine	Contrôle visuel.	a Marchepied ou ) anneau de marchepied mal fixé. Stabilité insuffisante.	X	X	
		b Marchepied ou ) anneau dans un état susceptible de blesser les utilisateurs.		X	
6.2. Autres 9. équipements et aménagements intérieurs et extérieurs	Contrôle visuel.	a Fixation ) défectueuse d'un accessoire ou équipement.		X	
		b) Autres accessoires ou équipements non conformes aux exigences <sup>1</sup> . Pièces rapportées risquant de causer des blessures ; sécurité compromise.	X	X	

		<p>c Équipement                  ) hydraulique non étanche.                  Perte excessive de substances dangereuses.</p>	X	X	
<p>6.2. Garde-boue                  10. (ailes),                  dispositifs antiprojections</p>	<p>Contrôle visuel.</p>	<p>a Manquants, mal                  ) fixés ou gravement rouillés.                  Risque de blessures ;                  risque de chute.</p>	X	X	
		<p>b) Distance insuffisante avec le pneu/la roue (dispositif antiprojections).                  Distance insuffisante avec le pneu/la roue (ailes).</p>	X	X	
		<p>c) Non conforme aux exigences<sup>1</sup>.                  Pneus non suffisamment couverts.</p>	X	X	
<p>6.2. Standard                  11</p>	<p>Contrôle visuel.</p>	<p>a Manquant, mal                  ) fixé ou gravement rouillé.</p>		X	
		<p>b) Non conforme aux exigences<sup>1</sup>.</p>		X	
		<p>c Risque de se                  ) déplier lorsque le véhicule est en mouvement.</p>			X



6.1. Poignées et 12 repose-pieds	Contrôle visuel.	a) Manquants, mal ) fixés ou gravement rouillés.		X	
		b) Non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	

7.

## AUTRE MATÉRIEL

7.1.

## Ceintures de sécurité, boucles et systèmes de retenue

7.1. Sûreté du 1. montage des ceintures de sécurité et de leurs boucles	Contrôle visuel.	a) Point d'ancrage gravement détérioré.  Stabilité réduite.		X	X
		b) Ancrage ) desserré.		X	
7.1. État des 2. ceintures de sécurité et de leurs attaches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Ceinture de ) sécurité obligatoire manquante ou non montée.		X	
		b) Ceinture de ) sécurité endommagée.  Coupure ou signes de distension	X	X	
		c) Ceinture de sécurité non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	
		d) Boucle de ) ceinture de sécurité endommagée ou ne fonctionnant		X	

		pas correctement.			
		e) Rétracteur de ceinture de sécurité endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.		X	
7.1. Limiteur d'effort de ceinture de sécurité endommagé	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a Limiteur d'effort ) manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.		X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
7.1. Prétensionneurs de ceinture de sécurité	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a Prétensionneur ) manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.		X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
7.1. Airbag	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a Airbags ) manifestement manquants ou ne convenant pas pour le véhicule.		X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface			X

		électronique du véhicule.			
		c Airbag ) manifestement inopérant.		X	
7.1. Système de retenue supplémentaire (SRS)	Contrôle visuel du témoin de dysfonctionnement et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) L'indicateur de dysfonctionnement du SRS fait état d'une défaillance du système.		X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
7.2 Extincteur (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel.	a) Manquant.		X	
		b) Non conforme aux exigences <sup>1</sup> . Si requis (par exemple taxi, bus, car, etc.).	X	X	
7.3. Serrures et dispositif antivol	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a Le dispositif ) antivol ne fonctionne pas.	X		
		b Défectueux. ) Le dispositif se verrouille ou se bloque inopinément.		X	X
7.4. Triangle de signalisation (si exigé) (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel.	a Manquant ou ) incomplet.	X		
		b) Non conforme aux exigences <sup>1</sup> .	X		

7.5.	Trousse de secours (si exigée) (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel.	Manquante, incomplète ou non conforme aux exigences <sup>1</sup> .	X		
7.6	Cales de roue (coins) (si exigées) (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel.	Manquantes ou en mauvais état, stabilité ou dimensions insuffisantes.		X	
7.7.	Avertisseur sonore	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a Ne fonctionne ) pas correctement. Totale­ment inopé­rant.	X	X	
			b Comman­de mal ) fixée.	X		
			c) Non conforme aux exigences <sup>1</sup> . Risque que le son émis soit confon­du avec celui des sirènes officielles.	X	X	
7.8.	Tachymètre	Contrôle visuel ou vérification du fonc­tionnement au cours d'un essai sur route, ou par des moyens élec­troniques.	a) Non réglé conformé­ment aux exigences <sup>1</sup> . Manquant (si requis).	X	X	
			b Fonc­tionnement ) altéré. Totale­ment inopé­rant.	X	X	
			c Éclairage ) insuffisant. Totale­ment dépourvu d'éclairage.	X	X	

7. 9. Tachygraphe (si monté/exigé)	Contrôle visuel.	a) Non réglé conformément aux exigences <sup>1</sup> .		X	
		b) Dispositif inopérant.		X	
		c) Scellés défectueux ou manquants.		X	
		d) Plaque d'installation manquante, illisible ou périmée.		X	
		e) Altération ou manipulation évidente.		X	
		f) La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage.		X	
7.10. Limiteur de vitesse (si monté/exigé)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement si l'équipement le permet.	a) Non réglé conformément aux exigences <sup>1</sup> .		X	
		b) Manifestement inopérant.		X	
		c) Vitesse de consigne incorrecte (si vérifiée).		X	
		d) Scellés défectueux ou manquants.		X	

		e Plaque ) manquante ou illisible.		X	
		f La taille des ) pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage.		X	
7.11	Compteur kilométrique (si disponible) (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a Manipulation ) évidente (fraude) pour réduire ou donner une représentation trompeuse du nombre de km parcourus par le véhicule.		X
			b Manifestement ) inopérant.		X
7.12	Contrôle électronique de stabilité (ESC) (si monté/exigé)	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé.		X
			b Câblage ) endommagé.		X
			c Autres ) composants manquants ou endommagés.		X
			d Commutateur ) endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.		X

		e) L'indicateur de dysfonctionnement de l'ESC fait état d'une défaillance du système.		X	
		f) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	

8.

## NUISANCES

8.1.

## Nuisances sonores

8.1. Système de suppression du bruit	Évaluation subjective (à moins que l'inspecteur ne considère que le niveau de bruit se situe aux limites, auquel cas un sonomètre peut être utilisé pour mesurer le bruit émis par un véhicule en stationnement).	a) Niveaux de bruit dépassant les limites admissibles prévues dans les exigences <sup>1</sup> .		X	
		b) Un élément du système de suppression du bruit est desserré, endommagé, mal monté, manquant ou manifestement modifié d'une manière néfaste au niveau de bruit.  Très grand risque de chute.		X	X

8.2.

## Émissions à l'échappement

8.2.1. Émissions des moteurs à allumage commandé

8.2. Équipements 1.1 de réduction des émissions à l'échappement	Contrôle visuel.	a) L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent, modifié ou manifestement défectueux.		X	
		b Fuites ) susceptibles d'affecter les mesures des émissions.		X	



<p>8.2. Émissions 1.2 gazeuses</p>	<p>– Pour les véhicules jusqu'aux classes d'émission Euro 6 et Euro V<sup>(7)</sup> : mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences<sup>1</sup> ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD). Le contrôle à la sortie du tuyau d'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement. Sur base d'une appréciation de l'équivalence, et compte tenu de la législation applicable en matière de réception, les États membres peuvent autoriser l'utilisation de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et</p>	<p>a) Les émissions gazeuses dépassent les niveaux spécifiques indiqués par le constructeur,</p>	<p>X</p>	
--	---	--	----------	--

	<p>aux autres exigences applicables.</p> <p>— Pour les véhicules à partir des classes d'émission Euro 6 et Euro VI<sup>(8)</sup> : Mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences<sup>1</sup> ou lecture de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences<sup>1</sup> applicables.</p> <p>Mesures non applicables aux moteurs à deux temps.</p>	<p>b) si cette information n'est pas disponible, les émissions de CO dépassent,</p> <p>i) pour les véhicules non équipés d'un système avancé de réduction des émissions,</p> <p>— 4,5 %, ou — 3,5 %, selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences<sup>1</sup></p> <p>ii) pour les véhicules équipés d'un système avancé de réduction des émissions,</p> <p>— moteur tournant au</p>	X		
--	--	--	---	--	--

		<p>ralenti : 0,5 %</p> <p>— moteur tournan t au ralenti accélér é : 0,3 %</p> <p>ou</p> <p>— moteur tournan t au ralenti : 0,3 % ( 7)</p> <p>— moteur tournan t au ralenti accélér é : 0,2 %</p> <p>selon la date de première immatricula tion ou mise en circulation spécifiée dans les exigences<sup>1</sup></p>			
		<p>c) Coefficient lambda hors de la gamme <math>1 \pm 0,03</math> ou non conforme aux spécifications du constructeur.</p>		X	

		d Le relevé du système OBD indique un dysfonctionnement important.		X	
--	--	--	--	---	--

8.2.2.

## Émissions des moteurs à allumage par compression

8.2. Équipements de réduction des émissions à l'échappement	Contrôle visuel	a) L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent ou manifestement défectueux.		X	
		b Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.		X	
8.2. Opacité 2.2. Ces dispositions ne sont pas applicables aux véhicules immatriculés ou mis en circulation avant le 1er janvier 1980.	_ pour les véhicules jusqu'aux classes d'émission Euro 5 et Euro V <sup>(7)</sup> : Mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation), vitesses au point mort et pédale	a Véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences <sup>1</sup> : l'opacité dépasse le niveau consigné sur la plaque signalétique placée sur le véhicule par le constructeur;		X	

	<p>d'embrayage enfoncée ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD). Le contrôle de l'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement. Sur la base d'une appréciation de l'équivalence, les États membres peuvent autoriser l'utilisation de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences.</p> <p>— pour les véhicules à partir des classes d'émission Euro 6 et Euro VI<sup>(8)</sup> : Mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD) conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables<sup>1</sup>.</p> <p>Mise en condition du véhicule :</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Les véhicules peuvent être contrôlés sans mise en condition préalable, mais non sans qu'on se soit assuré, pour des raisons de sécurité, que le moteur est chaud et dans un état mécanique satisfaisant.</li><li>2. Exigences concernant la</li></ol>				
--	---	--	--	--	--

	<p>mise en condition :</p> <p>i) le moteur doit être chaud : autrement dit, la température de l'huile moteur mesurée par une sonde dans le tube de la jauge doit au moins être égale à 80 °C ou correspondre à la température de fonctionnement normale si celle-ci est inférieure , ou la température du bloc moteur, mesurée d'après le niveau du rayonnement infrarouge, doit atteindre</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>une valeur équivalente. Si, à cause de la configuration du véhicule, il n'est pas possible de procéder à ces mesures, la température normale de fonctionnement du moteur pourra être établie autrement, par exemple en se fondant sur le fonctionnement du ventilateur de refroidissement ;</p> <p>ii) le système d'échappement doit être</p>				
--	--	--	--	--	--



	purgé par trois coups d'accélération à vide ou par une méthode équivalente.				
		<p>b) Lorsque l'information fait défaut, ou que les exigences<sup>1</sup> n'autorisent pas l'utilisation de valeurs de référence,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>_ pour les moteurs à aspiration naturelle : 2,5 m<sup>-1</sup>,</li> <li>_ pour les moteurs turbocompressés : 3,0 m<sup>-1</sup>,</li> <li>_ pour les véhicules visés dans les exigences<sup>1</sup> ou immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée</li> </ul>		X	

		<p>dans les exigences<sup>1</sup> :  <math>1,5 \text{ m}^{-1}</math> (<sup>9</sup>)  ou <math>0,7 \text{ m}^{-1}</math> (<sup>10</sup>)</p>			
	<p>Procédure d'essai</p> <p>1. Le moteur et, le cas échéant, le turbocompresseur doivent tourner au ralenti avant le lancement de chaque cycle d'accélération libre. Pour les moteurs de poids lourds, cela signifie qu'il faut attendre au moins dix secondes après le relâchement de la commande des gaz.</p> <p>2. Au départ de chaque cycle d'accélération libre, la pédale des gaz doit être enfoncée rapidement et progressivement (en moins d'une seconde), mais non brutalement,</p>				

	<p>de manière à obtenir un débit maximal de la pompe d'injection.</p> <p>3. À chaque cycle d'accélération libre, le moteur doit atteindre la vitesse de coupure de l'alimentation ou, pour les voitures à transmission automatique, la vitesse indiquée par le constructeur ou, si celle-ci n'est pas connue, les deux tiers de la vitesse de coupure de l'alimentation avant que la commande des gaz ne soit relâchée. On pourra s'en assurer, par exemple, en surveillant le régime du moteur ou en laissant passer un laps de temps suffisant entre le moment où on enfonce la</p>				
--	---	--	--	--	--

	<p>pédale des gaz et le moment où on la relâche, soit au moins deux secondes pour les véhicules des catégories M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub>.</p> <p>4 Les véhicules ne doivent être refusés que si la moyenne arithmétique des valeurs observées dans au moins les trois derniers cycles d'accélération libre dépasse la valeur limite. Cette moyenne peut être calculée en ignorant les valeurs observées qui s'écartent fortement de la moyenne mesurée, ou être obtenue par un autre mode de calcul statistique qui tient compte de la dispersion des valeurs mesurées. Les États membres</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>peuvent limiter le nombre de cycles d'essai à effectuer.</p> <p>5 Pour éviter des essais inutiles, les États membres peuvent refuser des véhicules pour lesquels les valeurs observées dans moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement au-dessus des limites. Afin d'éviter des essais inutiles, les États membres peuvent accepter les véhicules pour lesquels les valeurs mesurées après moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement en dessous des limites.</p>				
--	--	--	--	--	--

8.3.

## Suppression des interférences électromagnétiques

Interférences radio (X) <sup>2</sup>		Non conforme aux exigences <sup>1</sup> .	X		
---	--	---	---	--	--

8.4.

## Autres points liés à l'environnement

8.4. Pertes de 1. liquides		Toute fuite excessive de liquide autre que de l'eau susceptible de porter atteinte à l'environnement ou constituant un risque pour la sécurité des autres usagers de la route.  Formation continue de gouttelettes constituant un risque très grave.		X	X
-------------------------------	--	--	--	---	---

9.

CONTRÔLES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT DE PASSAGERS DES CATÉGORIES M<sub>2</sub> ET M<sub>3</sub>

9.1.

## Portes

9.1. Portes 1. d'entrée ou de sortie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a Fonctionnement ) défectueux.		X	
		b Mauvais état. ) Risque de blessures.	X	X	
		c Commande ) d'urgence défectueuse.		X	
		d) Télécommande des portes ou dispositifs d'alerte défectueux.		X	
		e) Non conforme aux exigences <sup>1</sup> .	X	X	

		Largeur de porte insuffisante.			
9.1. Issues de secours	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin).	a Fonctionnement ) défectueux.		X	
		b Signalisation des ) "issues de secours" illisible. Signalisation des "issues de secours" manquante.	X	X	
		c Marteau brise- ) vitre manquant.	X		
		d) Non conforme aux exigences <sup>1</sup> . Largeur insuffisante ou accès bloqué.	X	X	
9.2. Système de désembuage et de dégivrage (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a Mauvais ) fonctionnement. Affecte la sécurité de la conduite.	X	X	
		b) Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle. Risque pour la santé des passagers.		X	X
		c Dégivrage ) défectueux (si obligatoire).		X	

9.3. Système de ventilation et de chauffage (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a Fonctionnement ) défectueux. Risque pour la santé des passagers.	X	X	
		b) Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle. Risque pour la santé des passagers.		X	X

9.4.

Sièges

9.4. Sièges de passagers (y compris les sièges pour le personnel d'accompagnement)	Contrôle visuel.	Les strapontins (s'ils sont autorisés) ne fonctionnent pas automatiquement. Issue de secours obstruée.	X	X	
9.4. Siège du conducteur (exigences complémentaires)	Contrôle visuel.	a Dispositifs ) spéciaux, tels qu'un pare-soleil, défectueux. Champ de vision réduit.	X	X	
		b) Protection du conducteur mal fixée ou non conforme aux exigences <sup>1</sup> . Risque de blessures.	X	X	



9.5.	Dispositifs d'éclairage intérieur et d'indication de parcours (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Dispositifs défectueux ou non conformes aux exigences <sup>1</sup> . Totalement inopérant.	X	X	
9.6	Couloirs, emplacements pour voyageurs debout	Contrôle visuel.	a Mauvaise fixation du plancher. Stabilité altérée.		X	X
			b Mains courantes ou poignées défectueuses. Mal fixées ou inutilisables.	X	X	
			c) Non conforme aux exigences <sup>1</sup> . Largeur ou espace insuffisant.	X	X	
9.7	Escaliers et marches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin).	a Mauvais état. Endommagés. Stabilité altérée.	X	X	X
			b Les marches escamotables ne fonctionnent pas correctement.		X	
			c) Non conforme aux exigences <sup>1</sup> . Largeur insuffisante ou hauteur excessive.	X	X	
9.8.	Système de communication avec les	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Système défectueux. Totalement inopérant.	X	X	

voyageurs (X) <sup>2</sup>					
9.9 Inscriptions (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel.	a Inscriptions ) manquantes, erronées ou illisibles.	X		
		b) Non conforme aux exigences <sup>1</sup> .  Informations erronées.	X	X	

## 9.10.

Exigences concernant le transport d'enfants. (X)<sup>2</sup>

9.10. Portes 1.	Contrôle visuel.	Protection des portières non conforme aux exigences <sup>1</sup> concerna nt cette forme de transport.		X	
9.10. Équipements 2 de signalisation et équipements spéciaux	Contrôle visuel.	Équipements de signalisation et équipements spéciaux absents ou non conformes aux exigences <sup>1</sup> .	X		

## 9.11.

Exigences concernant le transport de personnes à mobilité réduite (X)<sup>2</sup>

9.11. Portes, 1. rampes et ascenseurs	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	a Ne fonctionne ) pas correctement.  Sécurité compromise.	X	X	
		b Mauvais état. ) Stabilité altérée ; risque de blessures.	X	X	
		c Fonctionnement ) défectueux.	X	X	

		Sécurité compromise.			
		d) Avertisseur(s) défectueux. Totale­ment inopé­rant(s).	X	X	
		e) Non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	
9.11. Système de retenue du fauteuil roulant	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, au besoin.	a Ne fonctionne ) pas correcte­ment. Sécurité compromise.	X	X	
		b Mauvais état. ) Stabilité altérée ; risque de blessures.	X	X	
		c Fonctionnement ) défectueux. Sécurité compromise.	X	X	
		d) Non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	
9.11. Équipements de signalisation et équipements spéciaux	Contrôle visuel.	Équipements de signalisation et équipements spéciaux absents ou non conformes aux exigences <sup>1</sup> .		X	

## 9.12.

Autres équipements spéciaux (X)<sup>2</sup>

9.12. Installations pour la préparation d'aliments	Contrôle visuel.	a) Installation non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	
		b Installation ) endommagée au		X	

		point que son utilisation est dangereuse.			
9.12. Installations 2. sanitaires	Contrôle visuel.	Installation non conforme aux exigences <sup>1</sup> . Risque de blessures.	X	X	
9.12. Autres 3 dispositifs (par ex. les systèmes audiovisuels)	Contrôle visuel.	Non conforme aux exigences <sup>1</sup> . Sécurité de la conduite affectée.	X	X	

(<sup>1</sup>) Les catégories de véhicules ne relevant pas du champ d'application de la présente directive sont incluses à des fins d'orientation.

(<sup>2</sup>) 43 % pour les semi-remorques réceptionnés avant le 1er janvier 2012.

(<sup>3</sup>) 48 % pour les véhicules qui ne sont pas équipés d'ABS ou qui n'ont pas été réceptionnés avant le 1er octobre 1991.

(<sup>4</sup>) 45 % pour les véhicules immatriculés après 1988 ou à compter de la date indiquée dans les exigences si celle-ci est plus tardive.

(<sup>5</sup>) 43 % pour les remorques et semi-remorques immatriculées après 1988 ou à compter de la date indiquée dans les exigences si celle-ci est plus tardive.

(<sup>6</sup>) Exemple 2,5 m/s<sup>2</sup> pour les véhicules des catégories N 1, N 2 et N 3 immatriculés pour la première fois après le 1er janvier 2012.

(<sup>7</sup>) Réceptionnés conformément à la directive 70/220/CEE, au règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 5 (Euro 5), à la directive 88/77/CEE et à la directive 2005/55/CE.

(<sup>8</sup>) Réceptionnés conformément au règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 2 (Euro 6) et au règlement (CE) n° 595/2009 (Euro VI).

(<sup>9</sup>) Réceptionnés conformément aux valeurs limites figurant à la ligne B du point 5.3.1.4 de l'annexe I de la directive 70/220/CEE telle que modifiée par la directive 98/69/CE ou ultérieurement ; à la ligne B1, B2 ou C du point 6.2.1 de l'annexe I de la directive 88/77/CEE ou immatriculé ou mis en circulation pour la première fois après le 1er juillet 2008.

(<sup>10</sup>) Réceptionnés par type conformément au règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 2 (Euro 6). Réceptionnés par type conformément au règlement (CE) n° 595/2009 (Euro VI).

NOTES :

<sup>1</sup> 1 Les "exigences" sont énoncées dans les exigences de réception à la date de réception, de première immatriculation ou de première mise en circulation ainsi

que dans les obligations de mise en conformité ou la législation nationale du pays d'immatriculation. Ces causes de défaillances ne s'appliquent que lorsque la conformité avec les exigences a été contrôlée.

<sup>2</sup> Le signe (X) renvoie aux éléments liés à l'état du véhicule et à son aptitude à emprunter le réseau routier, mais qui ne sont pas considérés comme essentiels dans le cadre d'un contrôle technique.

<sup>3</sup> On entend par "modification présentant un risque" une modification qui nuit à la sécurité routière du véhicule ou exerce un effet néfaste disproportionné sur l'environnement.

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement flamand du 27 avril 2018 modifiant divers arrêtés concernant le contrôle technique.

Bruxelles, le 27 avril 2018

Le ministre-président du Gouvernement flamand,

Geert BOURGEOIS

Le ministre flamand de la Mobilité, des Travaux publics, de la Périphérie flamande de Bruxelles, du Tourisme et du Bien-être des Animaux,

Ben WEYTS

Annexe 2 à l'arrêté du Gouvernement flamand du 27 avril 2018 modifiant divers arrêtés concernant le contrôle technique

Annexe 41 à l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité

Annexe 41. Contrôle non périodique visé à l'article 23sexies, paragraphe 1er, 3°

## A. GÉNÉRALITÉS

La présente annexe indique les systèmes et composants de véhicules à contrôler, elle expose en détail la méthode de contrôle à utiliser et les critères sur lesquels se fonder pour déterminer si l'état du véhicule est acceptable.

Le contrôle porte au moins sur les points énumérés au point 3 ci-dessous, pour autant que ceux-ci concernent l'équipement du véhicule testé. Le contrôle peut aussi servir à vérifier si les pièces et composants de ce véhicule correspondent aux exigences en matière de sécurité et d'environnement qui étaient en vigueur au moment de la réception ou, selon le cas, de la mise en conformité.

Lorsque la conception du véhicule ne permet pas l'application des méthodes de contrôle énoncées dans la présente annexe, le contrôle est effectué conformément aux méthodes de contrôle recommandées acceptées par le Département. Le Département doit avoir la conviction que les consignes de sécurité et environnementales sont respectées.

Tous les points énumérés doivent être considérés comme obligatoires lors d'un contrôle périodique de véhicule, sauf ceux marqués d'une croix. Le signe (X) renvoie aux éléments liés à l'état du véhicule et à son aptitude à emprunter le réseau routier, mais qui ne sont pas considérés comme essentiels dans le cadre d'un contrôle technique.

Les « causes de la défaillance » ne s'appliquent pas lorsqu'elles se réfèrent à des exigences qui n'étaient pas prévues par la législation relative à la réception des véhicules en vigueur à la date de la première immatriculation ou de la première mise en circulation, ou à des exigences de mise en conformité.

Lorsqu'il est indiqué qu'une méthode de contrôle est "visuelle", cela signifie que l'inspecteur doit non seulement examiner les points concernés mais également, le cas échéant, manipuler les éléments, évaluer leur bruit ou recourir à tout autre moyen de contrôle approprié sans utiliser d'équipement.

## B. ÉTENDUE DU CONTRÔLE

Le contrôle couvre au moins les points suivants :

0. Identification du véhicule ;
1. Équipement de freinage ;
2. direction ;
3. Visibilité ;
4. Éclairage et éléments du circuit électrique ;
5. Essieux, roues, pneumatiques et suspension ;
6. Châssis et accessoires du châssis ;
7. Équipements divers ;
8. Nuisances ;

9. Contrôles supplémentaires pour les véhicules de transport de passagers des catégories M2 et M3.

### C. CONTENU ET MÉTHODES DE CONTRÔLE, ÉVALUATION DES DÉFAILLANCES DES VÉHICULES

Le contrôle doit porter au moins sur les points suivants et appliquer les normes minimales et les méthodes indiquées dans le tableau suivant.

Pour chacun des systèmes et composants du véhicule soumis au contrôle technique, l'évaluation des défaillances est effectuée conformément aux critères énoncés dans le tableau, cas par cas.

Les défaillances qui ne sont pas énumérées dans la présente annexe sont évaluées en fonction des risques pour la sécurité routière.

Les points abordés lors des contrôles ainsi que les normes minimum et les méthodes qui sont appliquées, sont énumérés ci-dessous. Les « Motifs de refus » sont des exemples des défaillances qui sont appliquées.

Point	Méthode	Motifs de refus	Évaluation des défaillances		
			Minimale	Majeure	Critique

0.

#### IDENTIFICATION DU VÉHICULE

0.1. Plaques d'immatriculation (si prévu par les exigences <sup>1</sup> )	Contrôle visuel.	a) Plaque(s) manquante(s) ou, si mal fixée(s), elle(s) risque(nt) de tomber.		X	
		b) Inscription manquante ou illisible.		X	
		c) Ne correspond pas aux documents du véhicule ou aux registres.		X	

0.2. Identification /châssis/numéro de série du véhicule	Contrôle visuel.	a Manquant ou ) introuvable.		X	
		b) Incomplet, illisible, manifestement falsifié ou ne correspondant pas aux documents du véhicule.		X	
		c) Documents du véhicule illisibles ou comportant des imprécisions matérielles.	X		

1.

## ÉQUIPEMENT DE FREINAGE

1.1.

## État mécanique et fonctionnement

1.1. Pivot du frein de service ou du levier de frein à main	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage Note : Les véhicules équipés d'un système de freinage assisté devraient être contrôlés moteur éteint.	a Pivot trop serré. )		X	
		b Usure fortement ) avancée ou jeu.		X	
1.1. État et 2. course de la pédale ou du levier de frein à main	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage Note : Les véhicules équipés d'un système de	a Course trop ) grande, réserve de course insuffisante.		X	
		b La pédale de ) frein ou le levier de frein à main	X	X	



	freinage assisté devraient être contrôlés moteur éteint.	ne se libère pas facilement. Mauvais fonctionnement.			
		c Caoutchouc de la ) pédale de frein manquant, mal fixé ou usé.		X	
1.1. Pompe à vide 3. ou compresseur et réservoirs	Contrôle visuel des éléments à pression de service normal. Vérification du temps nécessaire pour que le vide ou la pression d'air atteigne une valeur de fonctionnement sûre et du fonctionnement du dispositif d'alerte, de la soupape de protection multicircuits et de la soupape de surpression.	a) Pression ou vide insuffisant pour assurer un freinage répété (au moins quatre actionnements) après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone « danger ») ;  au moins deux actionnements des freins après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone « danger »).		X	X
		b ) Le temps nécessaire pour obtenir une pression ou un vide d'une valeur de fonctionnement		X	

		sûr est trop long par rapport aux exigences <sup>1</sup> .			
		c La valve de ) protection à circuits multiples ou le clapet de décharge ne fonctionne pas.		X	
		d Fuite d'air ) provoquant une chute de pression sensible ou fuites d'air perceptibles.		X	
		e Dommage ) externe susceptible de nuire au bon fonctionnement du système de freinage.  Performances du frein de secours insuffisantes.		X	X
1.1. Manomètre 4. ou indicateur de pression basse	Contrôle fonctionnel.	Dysfonctionnement ou défectuosité du manomètre ou de l'indicateur.  Faible pression non détectable.	X	X	
1.1. Robinet de 5. freinage à main	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a Robinet fissuré, ) endommagé ou présentant une usure fortement avancée.		X	
		b Manque de ) fiabilité de la commande de la		X	

		valve ou défaut de la valve de nature à compromettre la sécurité.			
		c Connexions mal ) fixées ou mauvaise étanchéité dans le système.		X	
		d Mauvais ) fonctionnement.		X	
1.1. Commande du frein de stationnement, levier de commande, dispositif de verrouillage, frein de stationnement électronique	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage	a Verrouillage ) insuffisant.		X	
		b Usure au niveau ) de l'axe du levier ou du mécanisme du levier à cliquet. Usure excessive.	X	X	
		c Course trop ) longue (réglage incorrect).		X	
		d Actionneur ) manquant, endommagé ou ne fonctionnant pas.		X	
		e Mauvais ) fonctionnement, signal avertisseur indiquant un dysfonctionnement.		X	
1.1. Valves de freinage	Contrôle visuel des éléments lors de	a Valve ) endommagée ou		X	X

(robinets commandés au pied, valve d'échappement rapide, régulateurs de pression)	l'actionnement du système de freinage	fuite d'air excessive. Fonctionnalité réduite.			
		b Pertes d'huile ) trop importantes au niveau du compresseur.	X		
		c Manque de ) fiabilité de la valve ou valve mal montée.		X	
		d Fuite de liquide ) hydraulique. Fonctionnalité réduite.		X	X
1.1. Têtes 8. d'accouplement pour freins de remorque (électrique et pneumatique )	Déconnexion et reconnexion de l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque.	a Robinets ou ) valve à fermeture automatique défectueux. Fonctionnalité réduite.	X	X	
		b Manque de ) fiabilité du robinet ou de la valve ou valve mal montée. Fonctionnalité réduite.	X	X	
		c Étanchéité ) insuffisante. Fonctionnalité réduite.		X	X
		d Ne fonctionne ) pas correctement.		X	X

		Fonctionnement du frein affecté.			
1.1. Accumulateur 9. , réservoir de pression	Contrôle visuel.	a Réservoir ) légèrement endommagé ou présentant une légère corrosion.  Réservoir gravement endommagé. Corrosion ou fuite.	X	X	
		b) Fonctionnement du purgeur affecté.  Purgeur inopérant.	X	X	
		c Manque de ) fiabilité du réservoir ou réservoir mal monté.		X	
1.1. Dispositif de 10. freinage assisté, maître-cylindre (systèmes hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible	a Dispositif de ) freinage assisté défectueux ou inopérant.  Ne fonctionne pas.		X	X
		b Maître-cylindre ) défectueux, mais frein toujours opérant.  Maître-cylindre défectueux ou non étanche.		X	X

		<p>c Fixation ) insuffisante du maître-cylindre, mais frein toujours opérant.</p> <p>Fixation insuffisante du maître-cylindre.</p>		X	X
		<p>d Niveau ) insuffisant du liquide de frein sous la marque MIN.</p> <p>Niveau du liquide de frein largement sous la marque MIN.</p> <p>Pas de liquide de frein visible.</p>	X	X	X
		<p>e Capuchon du ) réservoir du maître-cylindre manquant.</p>	X		
		<p>f Témoin du ) liquide de frein allumé ou défectueux.</p>	X		
		<p>g) Fonctionnement défectueux du dispositif avertisseur en cas de niveau insuffisant du liquide.</p>	X		
1.1. Conduites 11. rigides des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du	<p>a Risque imminent ) de défaillance ou de rupture.</p>			X

	système de freinage, si possible	<p>b Manque ) d'étanchéité des conduites ou des raccords (systèmes de freinage à air comprimé). Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (freins hydrauliques).</p>		X	X
		<p>c Endommagement ) ou corrosion excessive des conduites. Endommagement ou corrosion des conduites nuisant au bon fonctionnement des freins par blocage ou risque imminent de perte d'étanchéité.</p>		X	X
		<p>d Conduites mal ) placées. Risques d'endommagement.</p>	X	X	
1.1. Flexibles des 12. freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible	<p>a Risque imminent ) de défaillance ou de rupture.</p>			X
		<p>b Endommagement ) t, points de friction, flexibles torsadés ou trop courts.</p>	X	X	

		Flexibles endommagés ou frottant contre une autre pièce.		
		c Manque ) d'étanchéité des flexibles ou des raccords (systèmes de freinage à air comprimé).  Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (systèmes de freinage hydraulique).	X	X
		d Gonflement ) excessif des flexibles par mise sous pression.  Câble altéré.	X	X
		e Flexibles poreux. )	X	
1.1. Garnitures et 13. plaquettes de frein	Contrôle visuel.	a Usure excessive ) des garnitures ou des plaquettes de freins. (Marque minimale atteinte).  Usure excessive des garnitures ou des plaquettes de freins. (Marque minimale non visible).	X	X



		<p>b Garniture ou ) plaquette souillée (huile, graisse, etc.).</p> <p>Performances de freinage réduites.</p>		X	X
		<p>c Garnitures ou ) plaquettes absentes ou mal montées.</p>			X
1.1. 14. Tambours de freins, disques de freins	Contrôle visuel.	<p>a Tambour ou ) disque usé.</p> <p>Disque ou tambour excessivement rayé, fissuré, mal fixé ou cassé.</p>		X	X
		<p>b Tambour ou ) disque souillé (huile, graisse, etc.).</p> <p>Performances de freinage réduites.</p>		X	X
		<p>c Absence de ) tambour ou de disque.</p>			X
		<p>d Flasque mal fixé. )</p>		X	
1.1. 15. Câbles de freins, timonerie	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible	<p>a Câbles ) endommagés, flambage.</p> <p>Performances de freinage réduites.</p>		X	X

		<p>b Usure ou ) corrosion fortement avancée de l'élément.</p> <p>Performances de freinage réduites.</p>		X	X
		<p>c Défaut des ) jonctions de câbles ou de tringles de nature à compromettre la sécurité.</p>		X	
		<p>d Fixation des ) câbles défectueuse.</p>		X	
		<p>e) Entrave du mouvement du système de freinage.</p>		X	
		<p>f) Mouvement anormal de la timonerie dénotant un mauvais réglage ou une usure excessive.</p>		X	
1.1. Cylindres de 16. frein (y compris les freins à ressort et les cylindres hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible	<p>a Cylindre fissuré ) ou endommagé.</p> <p>Performances de freinage réduites.</p>		X	X
		<p>b Étanchéité ) insuffisante du cylindre.</p>		X	X

		Performances de freinage réduites.			
		c Défaut du ) cylindre compromettant la sécurité ou actionneur mal monté.  Performances de freinage réduites.		X	X
		d Corrosion ) excessive du cylindre.  Risque de fissure.		X	X
		e) Course excessive ou insuffisante du piston ou de la membrane.  Performances de freinage réduites (réserve insuffisante pour le mouvement).		X	X
		f Capuchon ) antipoussière endommagé.  Capuchon antipoussière manquant ou excessivement endommagé.	X	X	

<p>1.1. Correcteur 17. automatique de freinage suivant la charge</p>	<p>Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible</p>	<p>a Liaison ) défectueuse.</p>		X	
		<p>b Mauvais réglage ) de la liaison.</p>		X	
		<p>c) Valve grippée ou inopérante. (l'ABS fonctionne).  Valve grippée ou inopérante.</p>		X	X
		<p>d) Valve manquante. (Si requise).</p>			X
		<p>e Plaque ) signalétique manquante.</p>	X		
		<p>f Données illisibles ) ou non conformes aux exigences<sup>1</sup>.</p>	X		
<p>1.1. Leviers de 18. frein réglables et indicateurs</p>	<p>Contrôle visuel.</p>	<p>a Levier ) endommagé, grippé ou présentant un mouvement anormal, une usure excessive ou un mauvais réglage.</p>		X	
		<p>b Levier ) défectueux.</p>		X	
		<p>c Mauvais ) montage ou remontage.</p>		X	

1.1. 19. Systèmes de freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif ou si requis)	Contrôle visuel.	a Mauvais montage ou défaut de connexion. Fonctionnalité réduite.	X	X	
		b Système manifestement défectueux ou manquant.		X	
1.1. 20. Fonctionnement automatique des freins de la remorque	Déconnexion de l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque.	Le frein de remorque ne se serre pas automatiquement lorsque l'accouplement est déconnecté.			X
1.1. 21. Système de freinage complet	Contrôle visuel.	a D'autres dispositifs (pompe à antigel, dessiccateur d'air, etc.) sont endommagés extérieurement ou présentent une corrosion excessive qui porte atteinte au système de freinage. Performances de freinage réduites.		X	X
		b) Fuite d'air ou d'antigel. Fonctionnalité du système réduite.	X	X	

		c Défaut de tout ) élément de nature à compromettre la sécurité ou élément mal monté.		X	
		d Modification dangereuse d'un élément <sup>3</sup> .  Performances de freinage réduites.		X	X
1.1. Prises 22. d'essai (lorsqu'elles sont installées ou requises sur le véhicule)	Contrôle visuel.	a) Manquantes.		X	
		b Endommagées. ) Inutilisables ou non étanches.	X	X	
1.1. Frein à 23. inertie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Efficacité insuffisante.		X	

## 1.2.

## Performances et efficacité du frein de service

1.2. Performance 1.	Essai sur un banc d'essai de freinage ou, si ce n'est pas possible, essai sur route avec freinage progressif jusqu'à l'effort maximal.	a Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues.  Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.		X	X
		b Effort de freinage d'une roue est inférieur à 70 %		X	X

		<p>de l'effort maximal de l'autre roue sur le même essieu. Ou, en cas d'essai sur route : déport excessif du véhicule.</p> <p>Effort de freinage d'une roue est inférieur à 50 % de l'effort maximal de l'autre roue sur le même essieu en cas d'essieux directeurs.</p>			
		c Absence de ) progressivité du freinage (broutement).		X	
		d Temps de ) réponse trop long sur l'une des roues.		X	
		e Fluctuation ) excessive de la force de freinage pendant chaque tour de roue complet.		X	

<p>1.2. Efficacité 2.</p>	<p>Essai sur un banc d'essai de freinage ou, si c'est impossible pour des raisons techniques, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre enregistreur pour établir le coefficient de freinage, par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les semi-remorques, par rapport à la somme des charges autorisées par essieu. Les véhicules ou les remorques dont la masse maximale admissible dépasse 3,5 tonnes doivent être contrôlés conformément aux normes indiquées dans l'ISO 21069 ou selon des méthodes équivalentes. Les essais sur route doivent être réalisés par temps sec sur une route droite et plane.</p>	<p>Ne donne pas au moins les valeurs minimales suivantes <sup>(1)</sup>:</p> <p>1. Véhicules immatriculés pour la première fois après le 1er janvier 2012 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Catégorie M<sub>1</sub>: 58 %</li> <li>— catégorie N<sub>1</sub>: 50 %</li> </ul>		X	
		<p>2 Véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1er janvier 2012 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Catégorie M<sub>1</sub>: 50 % <sup>(3)</sup></li> <li>— Catégorie N<sub>1</sub>: 45 %</li> </ul>		X	



--	--	--	--	--	--

## 1.3.

Performances et efficacité du freinage de secours (si assuré par un système séparé)

1.3. Performance 1.	Si le frein de secours est distinct du frein de service, utiliser la méthode indiquée au point 1.2.1.	a Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues.  Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.		X	X
		b L'effort de freinage d'une roue est inférieur à 70 % de l'effort maximal d'une autre roue du même essieu. Ou, en cas d'essai sur route : déport excessif du véhicule.  L'effort de freinage d'une roue est inférieur à 50 % de l'effort maximal de l'autre roue sur le même essieu en cas d'essieux directeurs.		X	X
		c Absence de progressivité du		X	

		freinage (broutement).			
1.3. Efficacité 2.	Si le frein de secours est distinct du frein de service, utiliser la méthode indiquée au point 1.2.2.	L'effort de freinage est inférieur à 50 % <sup>(6)</sup> de la capacité du frein de service exigée telle que définie au point 1.2.2) par rapport à la masse maximale autorisée. Moins de 50 % des valeurs définies ci-dessus sont atteintes.		X	X

1.4.

## Performances et efficacité du frein de stationnement

1.4. Performance 1.	Appliquer le frein durant un essai sur un banc d'essai de freinage.	Frein inopérant d'un côté ou, dans le cas d'un essai sur route, déport excessif du véhicule. Moins de 50 % des valeurs de l'effort de freinage visées au point 1.4.2 sont atteintes par rapport à la masse du véhicule pendant l'essai.		X	X
1.4. Efficacité 2.	Essai sur un banc d'essai de freinage. Si ce n'est pas possible, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre indicateur ou enregistreur ou avec le véhicule roulant sur une	Ne donne pas pour tous les véhicules un coefficient de freinage d'au moins 16 % par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les véhicules à moteur, d'au moins 12 % par rapport à la masse maximale autorisée de l'ensemble du		X	X

	pente de gradient connu.	véhicule, si celle-ci est la plus élevée. Moins de 50 % des valeurs définies ci-dessus sont atteintes.			
1.5. Performanc e du système de freinage d'endurance	Contrôle visuel et, lorsque c'est possible, essai visant à déterminer si le système fonctionne.	a Absence de ) progressivité (ne s'applique pas aux systèmes de freinage sur échappement).		X	
		b Le système ne ) fonctionne pas.		X	
1.6. Système antiblocage (ABS)	Contrôle visuel et contrôle du dispositif d'alerte et/ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Mauvais fonctionnement du dispositif d'alerte.		X	
		b) Le dispositif d'alerte indique un mauvais fonctionnement du système.		X	
		c) Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé.		X	
		d Câblage ) endommagé.		X	
		e Autres ) composants manquants ou endommagés.		X	
		f Le système ) signale une défaillance via l'interface		X	

		électronique du véhicule.			
1.7 Système de freinage électronique (EBS)	Contrôle visuel et contrôle du dispositif d'alerte et/ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Mauvais fonctionnement du dispositif d'alerte.		X	
		b) Le dispositif d'alerte indique un mauvais fonctionnement du système.		X	
		c) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
1.8 Liquide de frein	Contrôle visuel.	Liquide de frein contaminé ou sédimenté. Risque imminent de défaillance.		X	X

2.

## DIRECTION

2.1.

## État mécanique

2.1. État de la direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues hors sol ou sur des plaques tournantes, tourner le volant de butée à butée. Contrôle visuel du fonctionnement de la direction.	a) Conduite dure.		X	
		b) Axe de secteur tordu ou cannelures usées. Fonctionnalité affectée.		X	X
		c) Usure excessive de l'axe de secteur.		X	X

		Fonctionnalité affectée.			
		d Mouvement ) excessif de l'axe de secteur. Fonctionnalité affectée.		X	X
		e Manque ) d'étanchéité. Formation de gouttes.	X	X	
2.1. Fixation du 2. boîtier de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur avec le poids des roues reposant sur le sol, tourner le volant dans le sens des aiguilles d'une montre puis en sens inverse, ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel de la fixation du boîtier de direction au châssis.	a Mauvaise ) fixation du boîtier de direction. Fixations dangereusement mal attachées ou jeu par rapport au châssis/à la carrosserie visible.		X	X
		b) Ovalisation des trous de fixation dans le châssis. Fixations gravement affectées.		X	X
		c) Boulons de fixation manquants ou fêlés. Fixations gravement affectées.		X	X

		d Boîtier de ) direction fêlé.  Stabilité ou fixation du boîtier affectée.		X	X
2.1. État de la 3. timonerie de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues reposant sur le sol, tourner le volant alternativement dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel des éléments de la direction en vue de déceler de l'usure, des fêlures et d'évaluer la sûreté.	a Jeu entre des ) organes qui devraient être fixes.  Jeu excessif ou risque de dissociation.		X	X
		b Usure excessive ) des connexions.  Risque très grave de détachement.		X	X
		c Fêlure ou ) déformation d'un élément.  Fonctionnement affecté.		X	X
		d Absence de ) dispositifs de verrouillage.		X	
		e Désalignement ) d'éléments (par exemple barre d'accouplement ou barre de direction).		X	
		f Modification ) présentant un risque <sup>3</sup>  Fonctionnement affecté.		X	X

		g Capuchon ) antipoussière endommagé ou détérioré.  Capuchon antipoussière manquant ou gravement détérioré.	X	X	
2.1. Fonctionnement de la timonerie de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues reposant sur le sol, tourner le volant alternativement dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel des éléments de la direction en vue de déceler de l'usure, des fêlures et d'évaluer la sûreté.	a) Frottement d'une partie mobile de la timonerie contre une partie fixe du châssis.		X	
		b Butées ) inopérantes ou manquantes.		X	
2.1. Direction assistée	Vérifier l'étanchéité du circuit de direction et le niveau de liquide hydraulique (s'il est visible). Les roues sur le sol et le moteur en marche, vérifier le fonctionnement de	a Fuite de liquide ) ou fonctions affectées.		X	
		b Niveau ) insuffisant du liquide (sous la marque MIN).  Réservoir insuffisant.	X	X	

	la direction assistée.	c Mécanisme ) inopérant. Direction touchée.		X	X
		d Mécanisme fêlé ) ou peu fiable. Direction touchée.		X	X
		e Élément faussé ) ou frottant contre une autre pièce. Direction touchée.		X	X
		f Modification ) présentant un risque <sup>3</sup> Direction touchée.		X	X
		g) Endommagement ou corrosion excessive de câbles ou de flexibles. Direction touchée.		X	X

2.2.

Volant, colonne de direction

2.2. État du 1. volant	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur et la masse du véhicule reposant sur le sol, alternativement pousser et tirer le	a Le mouvement ) relatif entre le volant et la colonne dénote une mauvaise fixation. Risque très grave de détachement.		X	X
---------------------------	---	---	--	---	---



	volant de direction dans l'axe de la colonne et pousser le volant dans différentes directions perpendiculairement à la colonne/fourche. Contrôle visuel du jeu, état des raccords souples ou des joints universels.	b Absence de ) dispositif de retenue sur le moyeu du volant.  Risque très grave de détachement.		X	X
		c Fêlure ou ) mauvaise fixation du moyeu, de la couronne ou des rayons du volant.  Risque très grave de détachement.		X	X
2.2. Colonne/fourches de direction et amortisseurs de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur et la masse du véhicule reposant sur le sol, alternativement pousser et tirer le volant de direction dans l'axe de la colonne et pousser le volant dans différentes directions perpendiculairement à la colonne/fourche. Contrôle visuel du jeu, état des raccords souples	a Mouvement ) excessif du centre du volant vers le bas ou le haut.		X	
		b Mouvement ) excessif du haut de la colonne par rapport à l'axe de la colonne.		X	
		c Raccord souple ) détérioré.		X	
		d Mauvaise ) fixation.  Risque très grave de détachement.		X	X

	ou des joints universels.	e ) Modification présentant un risque <sup>3</sup>			X
2.3 .	Jeu dans la direction Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, la masse du véhicule reposant sur les roues, le moteur en marche, si possible pour les véhicules à direction assistée et les roues droites, tourner légèrement le volant dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse aussi loin que possible sans déplacement des roues. Contrôle visuel du mouvement libre.	Jeu excessif dans la direction (par exemple mouvement d'un point de la couronne dépassant un cinquième du diamètre du volant) ou non conforme aux exigences <sup>1</sup> . Direction touchée.		X	X
2.4 .	Parallélisme (X) <sup>2</sup> Contrôle du parallélisme des roues directrices à l'aide d'un équipement approprié.	Parallélisme non conforme aux données ou exigences du constructeur automobile <sup>1</sup> Conduite en ligne droite touchée ; stabilité directionnelle altérée.	X	X	
2.5 .	Plaque tournante de l'essieu directeur de la remorque Contrôle visuel ou utilisation d'un détecteur de jeu spécialement adapté.	a ) Élément légèrement endommagé. Élément fortement		X	X

		endommagé ou fissuré.			
		b Jeu excessif. ) Conduite en ligne droite touchée ; stabilité directionnelle altérée.		X	X
		c Mauvaise ) fixation.  Fixations gravement affectées.		X	X
2.6. Direction assistée électronique (EPS)	Contrôle visuel et contrôle de la cohérence entre l'angle du volant et l'angle des roues lors de l'arrêt et de la mise en marche du moteur, et/ou lors de l'utilisation de l'interface électronique du véhicule	a) L'indicateur de dysfonctionnement de l'EPS fait état d'une défaillance du système.		X	
		b Incohérence ) entre l'angle du volant et l'angle des roues.  Direction touchée.		X	X
		c L'assistance ne ) fonctionne pas.		X	
		d) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	

3.

VISIBILITÉ

3.1. Champ de vision	Contrôle visuel depuis le siège du conducteur.	Obstruction dans le champ de vision du conducteur affectant la vue frontale ou latérale (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise).	X		
		Gêne à l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces et rétroviseurs extérieurs non visibles.		X	
3.2 État des vitrages	Contrôle visuel.	a) Vitre ou panneau transparent (si autorisé) fissuré ou décoloré (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise).	X		
		Gêne à l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces et rétroviseurs extérieurs non visibles.		X	
		b) Vitre ou panneau transparent (y compris les films réfléchissants ou teintés) non conforme aux exigences <sup>1</sup> (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise).	X		

		Gêne à l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces et rétroviseurs extérieurs non visibles.		X	
		c Vitre ou panneau ) transparent dans un état inacceptable.		X	
		Visibilité fortement affectée dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise.			X
3.3. Miroirs ou dispositifs rétroviseurs	Contrôle visuel.	a) Miroir ou dispositif manquant ou fixé de manière non conforme aux exigences <sup>1</sup> (au moins deux dispositifs rétroviseurs disponibles).		X	
		Moins de deux dispositifs rétroviseurs disponibles.		X	
		b Miroir ou ) dispositif légèrement endommagé ou mal fixé.	X		
		Miroir ou dispositif inopérant, gravement endommagé, mal fixé ou dangereux.		X	

		c Champ de vision ) nécessaire non couvert		X	
3.4. Essuie-glace	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Essuie-glace inopérant ou manquant ou non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	
		b Balai d'essuie-glace défectueux.	X		
		Balai d'essuie-glace manquant ou manifestement défectueux.		X	
3.5. Lave-glace du pare-brise	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Mauvais fonctionnement du lave-glace (liquide de lave-glace insuffisant mais pompe fonctionnelle ou jets mal alignés).	X		
		Lave-glace inopérant.			X
3.6. Système de désembuage (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Système inopérant ou manifestement défectueux.	X		

4.

FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

4.1.

Phares

4.1. État et 1. fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Lampe/source lumineuse défectueuse ou manquante (lampes/sources lumineuses multiples; si LED, jusqu'à	X	X	
--------------------------------	--	--	---	---	--

		1/3 ne fonctionnent pas). Lampe/source lumineuse unique; si LED, visibilité fortement réduite.			
		b Système de projection légèrement défectueux (réflecteur et glace). Système de projection (réflecteur et glace) fortement défectueux ou manquant.	X	X	
		c Mauvaise fixation du feu.		X	
4.1. Orientation 2.	Déterminer l'orientation horizontale de chaque phare en feu de croisement à l'aide d'un dispositif d'orientation des phares ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a L'orientation d'un phare n'est pas dans les limites prescrites par les exigences <sup>1</sup> .		X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
4.1. Commutation 3.	Contrôle visuel et contrôle du dispositif d'alerte et/ou à l'aide de l'interface	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup>	X	X	

	électronique du véhicule.	(nombre de feux allumés en même temps). Dépassement de l'intensité lumineuse maximale autorisée à l'avant.			
		b Fonctionnement ) du dispositif de commande perturbé.		X	
		c Le système ) signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
4.1. Conformité avec les exigences <sup>1</sup> 4.	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	
		b Présence de ) produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise.		X	
		c Source ) lumineuse et lampe non compatibles.		X	



4.1. Dispositifs 5. de réglage de la portée (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible, ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a Dispositif ) inopérant.		X	
		b) Le dispositif manuel ne peut être actionné depuis le siège du conducteur.		X	
		c Le système ) signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
4.1. Lave-phares (s 6. obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible.	Dispositif inopérant. Si lampes à décharge gazeuse :	X	X	

## 4.2.

Feux de position avant et arrière, feux de gabarit, feux d'encombrement et feux de jour.

4.2. État et 1. fonctionneme nt	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a Source ) légèrement lumineuse défectueuse.		X	
		b) Glace défectueuse.		X	
		c Mauvaise ) fixation du feu.  Très grand risque de chute.	X	X	
4.2. Commutation 2.	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> .  Les feux de position arrière et latéraux		X X	

		peuvent être éteints lorsque les feux principaux sont allumés.			
		b Fonctionnement ) du dispositif de commande perturbé.		X	
4.2. Conformité avec les exigences <sup>1</sup> 3.	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences <sup>1</sup> .  Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.	X	X	
		b Présence de ) produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise.  Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.	X	X	

4.3.

## Feux stop

4.3. État et 1. fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples ; si LED, moins de 1/3 ne fonctionnent pas). Source lumineuse unique ; si LED, moins de 2/3 fonctionnent. Toutes les sources lumineuses ne fonctionnent pas.	X	X	X
		b Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise). Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).	X	X	
		c Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X	X	
4.3. Commutation 2.	Contrôle visuel et contrôle du dispositif d'alerte et/ou à l'aide de l'interface	a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> .	X	X	X

	électronique du véhicule.	Fonctionnement retardé. Totalemment inopérant.			
		b Fonctionnement ) du dispositif de commande perturbé.		X	
		c Le système ) signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
		d Les fonctions du ) voyant du frein de secours sont hors service ou ne fonctionnent pas correctement.		X	
4.3.3.	Conformité avec les exigences <sup>1</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement. Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences <sup>(1)</sup> . Feu blanc à l'arrière ; intensité lumineuse fortement réduite.	X	X	

4.4.

Indicateur de direction et feux de signal de détresse

4.4.1.	État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a Source ) lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples ; si LED, jusqu'à 1/3	X	X	
--------	------------------------	--	--	---	---	--

		ne fonctionnent pas). Source lumineuse unique ; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.			
		b Glace ) légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise). Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).	X	X	
		c Mauvaise ) fixation du feu. Très grand risque de chute.	X	X	
4.4. Commutation 2.	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> . Totalemment inopérant.	X	X	
4.4. Conformité 3. avec les exigences <sup>1</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	
4.4. Fréquence de 4. clignotement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	La vitesse de clignotement n'est pas conforme aux exigences <sup>1</sup> (plus de 25 % de différence).	X		

4.5.

Feux de brouillard avant et arrière

<p>4.5. État et 1. fonctionnement</p>	<p>Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.</p>	<p>a Source lumineuse défectueuse. (sources lumineuses multiples ; si LED, moins de 1/3 ne fonctionnent pas).  Source lumineuse unique ; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	
		<p>b Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise).  Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	
		<p>c Mauvaise fixation du feu.  Très grand risque de chute ou d'éblouissement.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	
<p>4.5. Réglage (X) <sup>2</sup> 2</p>	<p>Vérification du fonctionnement et vérification à l'aide d'un dispositif d'orientation des feux.</p>	<p>Mauvais réglage horizontal d'un feu de brouillard avant lorsque le faisceau lumineux présente une ligne de coupure (ligne de coupure trop basse).</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	

		Ligne de coupure au-dessus de celle des feux de croisement.			
4.5. Commutation 3.	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> . Dispositif inopérant.	X	X	
4.5. Conformité avec les exigences <sup>1</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	
		b) Le système ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> .		X	

## 4.6.

## Feu de marche arrière

4.6. État et 1. fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse.	X		
		b) Glace défectueuse.	X		
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X	X	
4.6. Conformité avec les exigences <sup>1</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	
		b) Le système ne fonctionne pas		X	

		conformément aux exigences <sup>1</sup> .			
4.6. Commutation 3.	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> . Le feu de recul peut être allumé sans que la marche arrière soit enclenchée.	X	X	

4.7.

## Dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière

4.7. État et 1. fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a Le feu émet de ) la lumière directe ou blanche vers l'arrière.	X		
		b Source ) lumineuse défectueuse. Plusieurs sources lumineuses. Source lumineuse défectueuse. Source lumineuse unique.	X	X	
		c Mauvaise ) fixation du feu. Très grand risque de chute.	X	X	
4.7. Conformité 2. avec les exigences <sup>1</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le système ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> .	X		

4.8.

Catadioptrés, marquage de visibilité (réfléchissant) et plaques réfléchissantes arrière



4.8. État 1.	Contrôle visuel.	a Catadioptr ) défectueux ou endommagé.  Catadioptr touché.	X	X	
		b Mauvaise ) fixation du catadioptr.  Risque de chute.	X	X	
4.8. Conformité 2. avec les exigences <sup>1</sup>	Contrôle visuel.	Dispositif, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences <sup>1</sup> .  Manque ou réfléchit du rouge vers l'avant ou du blanc vers l'arrière.	X	X	

## 4.9.

## Témoins obligatoires pour le système d'éclairage

4.9. État et 1. fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Dispositif inopérant.  Ne fonctionne pas pour les feux de route ou les feux de brouillard arrière.	X	X	
4.9. Conformité 2. avec les exigences <sup>1</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Non conforme aux exigences <sup>1</sup> .	X		
4.10. Liaisons électriques entre le véhicule tracteur et la remorque ou semi-remorque	Contrôle visuel : si possible, examiner la continuité électrique de la connexion.	a Mauvaise ) fixation des composants fixes.  Douille mal attachée.	X	X	
		b Isolation ) endommagée ou détériorée.	X	X	

		<p>Risque de court-circuit.</p>			
		<p>c Mauvais ) fonctionnement des connexions électriques de la remorque ou du véhicule tracteur.</p> <p>Les feux stop de la remorque ne fonctionnent pas du tout.</p>		X	X
4.11 Câblage électrique	<p>Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, y compris à l'intérieur du compartiment moteur (si applicable).</p>	<p>a Mauvaise ) fixation du câblage.</p> <p>Fixations mal attachées, contact avec des arêtes vives, probabilité de déconnexion.</p> <p>Câblage risquant de toucher des pièces chaudes, des pièces en rotation ou le sol, connexions (nécessaires au freinage, à la direction) débranchées.</p>	X	X	X
		<p>b Câblage ) légèrement détérioré.</p> <p>Câblage gravement détérioré.</p> <p>Câblage (nécessaire au</p>	X	X	X

		freinage, à la direction) extrêmement détérioré.			
		c Isolation ) endommagée ou détériorée. Risque de court-circuit. Risque imminent d'incendie, de formation d'étincelles.	X	X	X
4.12.	Feux et catadioptrés non obligatoires (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.			
		a) Fixation d'un feu ou catadioptré non conforme aux exigences <sup>1</sup> . Feu émetteur/réflecteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière.	X	X	
		b) Le fonctionnement du feu n'est pas conforme aux exigences <sup>1</sup> . Le nombre de feux fonctionnant simultanément dépasse l'intensité lumineuse autorisée ; feu émetteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière.	X	X	

		c) Mauvaise fixation du feu ou du catadioptré. Très grand risque de chute.	X	X	
4.13. Accumulateur(s)	Contrôle visuel.	a Mauvaise fixation. Mauvaise fixation : risque de court-circuit.	X	X	
		b Manque d'étanchéité. Perte de substances dangereuses.	X	X	
		c Coupe-circuit défectueux (si exigé).		X	
		d Fusibles défectueux (si exigés).		X	
		e Ventilation inadéquate (si exigée).		X	

5.

ESSIEUX, ROUES, PNEUS, SUSPENSION

5.1.

Essieux

5.1. Essieux 1.	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être	a Essieu fêlé ou déformé.			X
		b) Mauvaise fixation au véhicule. Stabilité perturbée,		X	X

	utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	fonctionnement affecté : jeu excessif par rapport aux fixations.			
		c ) Modification présentant un risque <sup>3</sup> .  Stabilité perturbée, fonctionnement affecté, distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule, garde au sol insuffisante.		X	X
5.1. Porte-fusées 2.	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu.	a ) Fusée d'essieu fracturée.			X
		b ) Usure excessive du pivot et/ou des bagues.  Risque de jeu ; stabilité directionnelle altérée.		X	X
		c ) Mouvement excessif entre la fusée et la poutre.  Risque de jeu ; stabilité directionnelle altérée.		X	X
		d ) Jeu de la fusée dans l'essieu.  Risque de jeu ; stabilité		X	X

		directionnelle altérée.			
5.1. Roulements 3. de roues	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement ascendant entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu.	a) Jeu excessif dans un roulement de roue.  Stabilité directionnelle altérée ; risque de destruction.		X	X
		b) Roulement de roue trop serré, bloqué.  Risque de surchauffe ; risque de destruction.		X	X

5.2.

Roues et pneus

5.2. Moyeu de 1. roue	Contrôle visuel.	a) Écrous ou goujons de roue manquants ou desserrés.  Fixation manquante ou mauvaise fixation qui nuit très gravement à la sécurité routière.		X	X
		b) Moyeu usé ou endommagé.		X	X

		Moyeu tellement usé ou endommagé que la fixation des roues n'est plus assurée.			
5.2. Roues 2.	Contrôle visuel des deux côtés de chaque roue, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a Fêlure ou défaut de soudure.			X
		b Mauvais placement des frettes de jante. Risque de jeu.		X	X
		c Roue gravement déformée ou usée.  La fixation au moyeu n'est plus assurée ; la fixation du pneu n'est plus assurée.		X	X
		d) Taille, conception technique, compatibilité ou type de roue non conforme aux exigences <sup>1</sup> et nuisant à la sécurité routière.		X	
5.2. Pneumatiques 3.	Contrôle visuel de tout le pneumatique, soit par rotation de la roue libre, le véhicule étant placé au-dessus	a) La taille, la capacité de charge, la marque de réception ou la catégorie de l'indice de		X	X

	d'une fosse ou sur un pont élévateur, ou en faisant alternativement avancer et reculer le véhicule au-dessus d'une fosse.	<p>vitesse du pneumatique ne sont pas conformes aux exigences<sup>1</sup> et nuisent à la sécurité routière.</p> <p>Capacité de charge ou catégorie de l'indice de vitesse insuffisante pour l'utilisation réelle, le pneu touche une partie fixe du véhicule, ce qui compromet la sécurité de la conduite.</p>			
		b Pneumatiques ) de taille différente sur un même essieu ou sur des roues jumelées.		X	
		c) Pneumatiques de structure différente (radiale/diagonale) montés sur un même essieu.		X	
		d Pneumatique ) gravement endommagé ou entaillé.		X	X
		Corde visible ou endommagée.			



		e) L'indicateur d'usure de la profondeur des sculptures devient apparent. La profondeur des sculptures n'est pas conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	X
		f) Le pneumatique frotte contre d'autres éléments (dispositifs antiprojections souples).  Le pneumatique frotte contre d'autres éléments (sécurité de conduite non compromise)	X	X	
		g) Pneumatiques retaillés non conformes aux exigences <sup>1</sup> .  Couche de protection de la corde affectée.		X	X
		h) Le système de contrôle de la pression des pneumatiques fonctionne mal ou le pneumatique est manifestement sous-gonflé.	X	X	

		Manifestement inopérant.			
--	--	--------------------------	--	--	--

5.3.

Suspension

5.3. Ressorts et 1. stabilisateurs	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	a Mauvaise ) attache des ressorts au châssis ou à l'essieu.  Jeu visible. Fixations très mal attachées.		X	X
		b Un élément de ) ressort est endommagé ou fendu.  Principal ressort (à lames) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.		X	X
		c Ressort ) manquant.  Principal ressort (à lames) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.		X	X
		d) Modification présentant un risque <sup>3</sup> .  Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule ;		X	X

		ressorts inopérants.			
5.3. Amortisseurs 2.	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, ou à l'aide d'un équipement spécifique, si disponible.	a Mauvaise ) attache des amortisseurs au châssis ou à l'essieu.  Amortisseur mal fixé.	X	X	
		b Amortisseur ) endommagé donnant des signes de fuite ou de dysfonctionnement grave.		X	
5.3. Essai de performance 2.1. d'amortissage (X) <sup>2</sup>	Utilisation d'un équipement spécifique et comparaison des différences entre droite et gauche.	a Écart significatif ) entre la droite et la gauche.		X	
		b) Les valeurs minimales indiquées ne sont pas atteintes.		X	
5.3. Tubes de 3. poussée, jambes de force, triangles et bras de suspension	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	a Mauvaise ) attache d'un composant au châssis ou à l'essieu.  Risque de jeu ; stabilité directionnelle altérée.		X	X
		b Élément ) endommagé ou présentant une corrosion excessive.		X	X

		Stabilité de l'élément affectée ou élément fêlé.			
		c) Modification présentant un risque <sup>3</sup> . Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule; dispositif inopérant.		X	X
5.3. Joints de suspension	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	a Usure excessive ) du pivot de fusée et/ou des bagues ou au niveau des joints de suspension. Risque de jeu ; stabilité directionnelle altérée.		X	X
		b Capuchon ) antipoussière gravement détérioré. Capuchon antipoussière manquant ou cassé.	X	X	
5.3. Suspension pneumatique	Contrôle visuel	a Système ) inutilisable.			X
		b Un élément est ) endommagé, modifié ou détérioré d'une façon		X	X

		<p>susceptible d'altérer le fonctionnement du système.</p> <p>Fonctionnalité du système gravement touchée.</p>			
		c Fuite audible ) dans le système.		X	

6.

## CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS

6.1.

## Châssis ou cadre et accessoires

6.1. État général 1.	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a Légère fêlure ou ) déformation d'un longeron ou d'une traverse.  Fêlure ou déformation importante d'un longeron ou d'une traverse.		X	X
		b) Mauvaise fixation de plaques de renfort ou d'attaches.  Jeu dans la majorité des fixations ; résistance insuffisante des pièces.		X	X
		c Corrosion ) excessive affectant la rigidité de l'assemblage.		X	X

		Résistance insuffisante des pièces.			
6.1. Tuyaux 2. d'échappement et silencieux	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a Mauvaise fixation ou manque d'étanchéité du système d'échappement.		X	
		b) Pénétration de fumées dans la cabine ou dans l'habitacle du véhicule.  Risque pour la santé des passagers.		X	X
6.1. Réservoir et conduites de carburant (y compris le système de réchauffage du réservoir et des conduites de carburant)	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, utilisation de dispositifs de détection des fuites en cas de systèmes GPL/GNC/ GNL.	a Mauvaise fixation du réservoir ou des conduites de carburant, posant un risque particulier d'incendie			X
		b Fuite de carburant ou bouchon de remplissage manquant ou inopérant.  Risque d'incendie ; perte excessive de substances dangereuses.		X	X
		c Conduites abrasées.	X	X	

		Conduites endommagées.			
		d Mauvais ) fonctionnement du robinet d'arrêt du carburant (si exigé).		X	
		e) Risque d'incendie lié : — à une fuite de carburant  — à une mauvaise protection du réservoir de carburant ou du système d'échappement  — à l'état du compartiment moteur.			X
		f ) Système GPL/GNC/GNL ou à hydrogène non conforme aux exigences, partie du système défectueuse <sup>1</sup> .			X
6.1. Pare-chocs, 4. protection latérale et dispositifs anti-	Contrôle visuel.	a Mauvaise ) fixation ou endommagement susceptible de causer des		X	X

encastrement arrière		blessures en cas de contact.  Chute probable de pièces ; fonctionnement gravement affecté.			
		b) Dispositif manifestement non conforme aux exigences <sup>1</sup>		X	
6.1. Support de la 5. roue de secours (le cas échéant)	Contrôle visuel.	a Support dans un ) état inacceptable.	X		
		b Support fêlé ou ) mal fixé.		X	
		c Roue de secours ) mal attachée au support.  Très grand risque de chute.		X	X
6.1. Accouplemen 6. t mécanique et dispositif de remorquage	Contrôle visuel de l'usure et du bon fonctionnement, en prêtant une attention particulière aux éventuels dispositifs de sécurité et/ou en utilisant un instrument de mesure.	a Élément ) endommagé, défectueux ou fissuré (si non utilisé).  Élément endommagé, défectueux ou fissuré (si utilisé).		X	X
		b Usure excessive ) d'un élément.  Limite d'usure dépassée.		X	X
		c Mauvaise ) fixation.		X	X



		Fixation mal attachée, avec un très grand risque de chute.			
		d) Absence ou mauvais fonctionnement d'un dispositif de sécurité.		X	
		e) Témoin d'accouplement inopérant.		X	
		f) Obstruction, hors utilisation, de la plaque d'immatriculation ou d'un feu.  Plaque d'immatriculation illisible (hors utilisation).	X	X	
		g) Modification présentant un risque <sup>3</sup> (pièces auxiliaires). Modification présentant un risque <sup>3</sup> (pièces principales).		X	X
		h) Accouplement trop faible.		X	
6.1. Transmission 7.	Contrôle visuel.	a) Boulons de fixation desserrés ou manquants.		X	X

		Boulons de fixation desserrés ou manquants au point de constituer une menace grave pour la sécurité routière.		
		b Usure excessive ) des roulements de l'arbre de transmission. Très grand risque de jeu ou de fissure.	X	X
		c) Usure excessive des joints universels ou des chaînes/courroies de transmission. Très grand risque de jeu ou de fissure.	X	X
		d) Raccords flexibles détériorés. Très grand risque de jeu ou de fissure.	X	X
		e Arbre de ) transmission endommagé ou déformé.	X	
		f Cage de ) roulement	X	X

		fissurée ou mal fixée. Très grand risque de jeu ou de fissure.			
		g Capuchon ) antipoussière gravement détérioré. Capuchon antipoussière manquant ou cassé.	X	X	
		h Modification ) illégale de la transmission.		X	
6.1. Supports de 8. moteur	Contrôle visuel, le véhicule n'étant pas nécessairement placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	Fixations détériorées, manifestement gravement endommagées. Fixations desserrées ou fêlées.		X	X
6.1. Performance 9 du moteur (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a Unité de ) commande modifiée affectant la sécurité et/ou l'environnement		X	
		b Modification du ) moteur affectant la sécurité et/ou l'environnement			X

6.2.

Cabine et carrosserie

6.2. État 1.	Contrôle visuel	a Panneau ou ) élément mal fixé ou endommagé		X	X
--------------	-----------------	--	--	---	---

		<p>susceptible de provoquer des blessures.</p> <p>Risque de chute.</p>		
		<p>b) Montant mal fixé.</p> <p>Stabilité compromise.</p>	X	X
		<p>c) Entrée de fumées du moteur ou d'échappement.</p> <p>Risque pour la santé des passagers.</p>	X	X
		<p>d) Modification présentant un risque<sup>3</sup></p> <p>Distance insuffisante par rapport aux pièces en rotation ou en mouvement ou à la route.</p>	X	X
6.2. Fixation 2.	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	<p>a) Châssis ou cabine mal fixé(e).</p> <p>Stabilité altérée.</p>	X	X
		<p>b) Carrosserie/cabine manifestement mal centrée sur le châssis.</p>	X	
		<p>c) Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie</p>	X	X

		<p>ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses et si symétrie.</p> <p>Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses au point de constituer une menace très grave pour la sécurité routière.</p>		
		<p>d) Corrosion excessive aux points de fixation sur les caisses autoporteuses.</p> <p>Stabilité altérée.</p>		X X
6.2. Porte et 3. poignées de porte	Contrôle visuel.	<p>a Une portière ne s'ouvre ou ne se ferme pas correctement.</p>		X
		<p>b Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée (portes coulissantes).</p> <p>Une portière est susceptible de s'ouvrir</p>		X X

		inopinément ou ne reste pas fermée (portes pivotantes).			
		c) Portière, charnières, serrures ou gâches détériorées.  Portière, charnières, serrures ou gâches manquantes ou mal fixées	X	X	
6.2. Plancher 4.	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	Plancher mal fixé ou gravement détérioré. Stabilité insuffisante.		X	X
6.2. Siège du 5. conducteur	Contrôle visuel.	a) Structure du ) siège défectueuse.  Siège mal fixé.		X	X
		b) Mauvais fonctionnement du mécanisme de réglage.  Siège mobile ou dossier impossible à fixer.		X	X
6.2. Autres sièges 6.	Contrôle visuel.	a) Sièges défectueux ou mal fixés (pièces auxiliaires).  Sièges défectueux ou	X	X	

		mal fixés (pièces principales).			
		b) Sièges montés de façon non conforme aux exigences <sup>1</sup> . Dépassement du nombre de sièges autorisés ; disposition non conforme à la réception.	X	X	
6.2. Commandes de conduite	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Une commande nécessaire à la conduite sûre du véhicule ne fonctionne pas correctement. Sécurité compromise.		X	X
6.2. Marchepieds pour accéder à la cabine	Contrôle visuel.	a) Marchepied ou anneau de marchepied mal fixé. Stabilité insuffisante.	X	X	
		b) Marchepied ou anneau dans un état susceptible de blesser les utilisateurs.		X	
6.2. Autres équipements et aménagements intérieurs et extérieurs	Contrôle visuel.	a) Fixation défectueuse d'un accessoire ou équipement.		X	
		b) Autres accessoires ou équipements	X	X	

		<p>non conformes aux exigences<sup>1</sup>.</p> <p>Pièces rapportées risquant de causer des blessures ; sécurité compromise.</p>			
		<p>c Équipement ) hydraulique non étanche.</p> <p>Perte excessive de substances dangereuses.</p>	X	X	
<p>6.2. Garde-boue 10. (ailes), dispositifs antiprojections</p>	<p>Contrôle visuel.</p>	<p>a Manquant, mal ) fixé ou gravement rouillé.</p> <p>Risque de blessures ; risque de chute.</p>	X	X	
		<p>b) Distance insuffisante avec le pneu/la roue (dispositif antiprojections).</p> <p>Distance insuffisante avec le pneu/la roue (ailes).</p>	X	X	
		<p>c) Non conforme aux exigences<sup>1</sup>.</p> <p>Pneus non suffisamment couverts.</p>	X	X	
<p>6.2. Standard 11</p>	<p>Contrôle visuel.</p>	<p>a Manquant, mal ) fixé ou</p>		X	



		gravement rouillé.			
		b) Non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	
		c) Risque de se déplier lorsque le véhicule est en mouvement.			X
6.1. Poignées et 12 repose-pieds	Contrôle visuel.	a) Manquant, mal fixé ou gravement rouillé.		X	
		b) Non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	

7.

## AUTRE MATÉRIEL

7.1.

## Ceintures de sécurité, boucles et systèmes de retenue

7.1. Sûreté du 1. montage des ceintures de sécurité et de leurs boucles	Contrôle visuel.	a) Point d'ancrage gravement détérioré. Stabilité altérée.		X	X
		b) Ancrage desserré.		X	
7.1. État des 2. ceintures de sécurité et de leurs attaches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Ceinture de sécurité obligatoire manquante ou non montée.		X	
		b) Ceinture de sécurité endommagée. Coupure ou signes de distension	X	X	

		c) Ceinture de sécurité non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	
		d) Boucle de ceinture de sécurité endommagée ou ne fonctionnant pas correctement.		X	
		e) Rétracteur de ceinture de sécurité endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.		X	
7.1. Limiteur d'effort de ceinture de sécurité endommagé	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Limiteur d'effort manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.		X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
7.1. Prétensionneurs de ceinture de sécurité	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Prétensionneur manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.		X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	

7.1. Airbag 5.	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Coussins gonflables manifestement manquants ou ne convenant pas pour le véhicule.		X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.			X
		c) Coussin gonflable manifestement inopérant.		X	
7.1. Système de retenue supplémentaire (SRS) 6.	Contrôle visuel du témoin de dysfonctionnement et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) L'indicateur de dysfonctionnement du SRS fait état d'une défaillance du système.		X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
7.2 Extincteur (X) <sup>2</sup> .	Contrôle visuel.	a) Manquant.		X	
		b) Non conforme aux exigences <sup>1</sup> . Si requis (par exemple taxi, bus, car, etc.).	X	X	
7.3. Serrures et dispositif antivol	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le dispositif antivol ne fonctionne pas.	X		

		b Défectueux. ) Le dispositif se verrouille ou se bloque inopinément.		X	X
7.4. Triangle de signalisation (si exigé) (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel.	a Manquant ou ) incomplet.	X		
		b) Non conforme aux exigences <sup>1</sup> .	X		
7.5. Trousse de secours (si exigée) (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel.	Manquante, incomplète ou non conforme aux exigences <sup>1</sup> .	X		
7.6 Cales de roue (coins) (si exigées) (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel.	Manquantes ou en mauvais état, stabilité ou dimensions insuffisantes.		X	
7.7. Avertisseur sonore	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a Ne fonctionne ) pas correctement.  Totalemment inopérant.	X	X	
		b Commande mal ) fixée.	X		
		c) Non conforme aux exigences <sup>1</sup> .  Risque que le son émis soit confondu avec celui des sirènes officielles.	X	X	
7.8. Tachymètre	Contrôle visuel ou vérification du fonctionnement au cours d'un essai	a) Non conforme aux exigences <sup>1</sup> .  Manquant (si exigé).	X	X	

	sur route, ou par des moyens électroniques.	b Fonctionnement ) altéré. Totalem inopérant.	X	X	
		c Éclairage ) insuffisant. Totalem dépourvu d'éclairage.	X	X	
7.9. Tachygraphe (si monté/exigé)	Contrôle visuel.	a) Non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	
		b) Dispositif inopérant.		X	
		c Scellés ) défectueux ou manquants.		X	
		d Plaque ) d'installation manquante, illisible ou périmée.		X	
		e Altération ou ) manipulation évidente.		X	
		f La taille des ) pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage.		X	
7.10. Limiteur de vitesse (si	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement si	a) Non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	
		b Manifestement ) inopérant.		X	

	monté/exigé)	l'équipement le permet.	c Vitesse de ) consigne incorrecte (si vérifiée).		X	
			d Scellés ) défectueux ou manquants.		X	
			e Plaque ) manquante ou illisible.		X	
			f La taille des ) pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage.		X	
7.11	Compteur kilométrique (si disponible) (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a Manipulation ) évidente (fraude) pour réduire ou donner une représentation trompeuse du nombre de km parcourus par le véhicule.		X	
			b Manifestement ) inopérant.		X	
7.12	Contrôle électronique de stabilité (ESC) (si monté/exigé)	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé.		X	
			b Câblage ) endommagé.		X	
			c Autres ) composants		X	

		manquants ou endommagés.			
		d Commutateur ) endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.		X	
		e) L'indicateur de dysfonctionnement de l'ESC fait état d'une défaillance du système.		X	
		f Le système ) signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	

8.

## NUISANCES

8.1.

## Nuisances sonores

8.1. Système de 1 suppression du bruit	Évaluation subjective (à moins que l'inspecteur ne considère que le niveau de bruit se situe aux limites, auquel cas un sonomètre peut être utilisé pour mesurer le bruit émis par un véhicule en stationnement).	a Niveaux de bruit dépassant les limites admissibles prévues dans les exigences <sup>1</sup> .		X	
		b) Un élément du système de suppression du bruit est desserré, endommagé, mal monté, manquant ou		X	X

		<p>manifestement modifié d'une manière néfaste au niveau de bruit.</p> <p>Très grand risque de chute.</p>			
--	--	---	--	--	--

8.2.

## Émissions à l'échappement

8.2.1. Émissions des moteurs à allumage commandé					
8.2. Équipements 1.1. de réduction des émissions à l'échappement	Contrôle visuel.	a) L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent, modifié ou manifestement défectueux.		X	
		b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.		X	



<p>8.2. Émissions 1.2. gazeuses</p>	<p>– pour les véhicules jusqu'aux classes d'émission Euro 6 et Euro V <sup>(7)</sup> : mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences<sup>1</sup> ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD). Le contrôle à la sortie du tuyau d'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement. Sur la base d'une appréciation de l'équivalence, et compte tenu de la législation applicable en matière de réception, les États membres peuvent autoriser l'utilisation de l'OBD conformément aux recommandatio</p>	<p>a) Les émissions gazeuses dépassent les niveaux spécifiques indiqués par le constructeur.</p>	<p>X</p>	
		<p>b) si cette information</p>	<p>X</p>	

	<p>ns du constructeur et aux autres exigences.</p> <p>— pour les véhicules à partir des classes d'émission Euro 6 et Euro VI <sup>(8)</sup> : Mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences<sup>1</sup> ou lecture de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences<sup>1</sup> applicables.</p> <p>Mesures non applicables aux moteurs à deux temps.</p>	<p>n'est pas disponible, les émissions de CO dépassent,</p> <p>i) pour les véhicules non équipés d'un système avancé de réduction des émissions,</p> <p>— 4,5 %, ou — 3,5 %, selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences<sup>1</sup></p> <p>ii) pour les véhicules équipés d'un système avancé de réduction des émissions,</p> <p>— moteur tournant au ralenti : 0,5 %</p>			
--	---	--	--	--	--

		<p>— moteur tournant au ralenti accéléré : 0,3 %</p> <p>ou</p> <p>— moteur tournant au ralenti : 0,3 % (7)</p> <p>— moteur tournant au ralenti accéléré : 0,2 %</p> <p>selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences<sup>1</sup></p>			
		c) Coefficient lambda hors de la gamme $1 \pm 0,03$ ou non conforme aux spécifications du constructeur.		X	
		d) Le relevé du système OBD indique un		X	

		dysfonctionnement important.			
--	--	------------------------------	--	--	--

8.2.2.

## Émissions des moteurs à allumage par compression

8.2. Équipements 2.1. de réduction des émissions à l'échappement	Contrôle visuel	a) L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent ou manifestement défectueux.		X	
		b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.		X	
8.2. Opacité 2.2. Ces dispositions ne sont pas applicables aux véhicules immatriculés ou mis en circulation avant le 1er janvier 1980.	– pour les véhicules jusqu'aux classes d'émission Euro 5 et Euro V <sup>(7)</sup> : Mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée ou relevé du système de	a) Véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences <sup>1</sup> : l'opacité dépasse le niveau consigné sur la plaque signalétique placée sur le véhicule par le constructeur;		X	

	<p>diagnostic embarqué (OBD). Le contrôle de l'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement. Sur la base d'une appréciation de l'équivalence, les États membres peuvent autoriser l'utilisation de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences.</p> <p>— pour les véhicules des classes d'émission Euro 6 et Euro VI <sup>(8)</sup> : Mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation),</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD) conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences<sup>1</sup>.</p> <p>Mise en condition du véhicule :</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Les véhicules peuvent être contrôlés sans mise en condition préalable, mais non sans qu'on se soit assuré, pour des raisons de sécurité, que le moteur est chaud et dans un état mécanique satisfaisant.</li><li>2. Exigences concernant la mise en condition :<ol style="list-style-type: none"><li>i) le moteur doit être chaud :</li></ol></li></ol>				
--	--	--	--	--	--

	<p>autrement dit, la température de l'huile moteur mesurée par une sonde dans le tube de la jauge doit au moins être égale à 80 °C ou correspondre à la température de fonctionnement normale si celle-ci est inférieure, ou la température du bloc moteur, mesurée d'après le niveau du rayonnement infrarouge, doit atteindre une valeur équivalente. Si, à cause de la</p>				
--	---	--	--	--	--

	<p>configurat ion du véhicule, il n'est pas possible de procéder à ces mesures, la températ ure normale de fonctionn ement du moteur pourra être établie autremen t, par exemple en se fondant sur le fonctionn ement du ventilateu r de refroidiss ement ;</p> <p>ii) le système d'échappe ment doit être purgé par trois coups d'accéléra tion à vide ou</p>				
--	--	--	--	--	--



	par une méthode équivalente.				
		<p>b) Lorsque l'information fait défaut, ou que les exigences<sup>1</sup> n'autorisent pas l'utilisation de valeurs de référence,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— pour les moteurs à aspiration naturelle : <math>2,5 \text{ m}^{-1}</math>,</li> <li>— pour les moteurs turbocompressés : <math>3,0 \text{ m}^{-1}</math>,</li> <li>— ou, pour les véhicules visés dans les exigences<sup>1</sup> ou immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences<sup>1</sup> : <math>1,5 \text{ m}^{-1}</math> <sup>(9)</sup> ou <math>0,7 \text{ m}^{-1}</math> <sup>(10)</sup></li> </ul>		X	
	Procédure d'essai :				

	<p>1. Le moteur et, le cas échéant, le turbocompresseur doivent tourner au ralenti avant le lancement de chaque cycle d'accélération libre. Pour les moteurs de poids lourds, cela signifie qu'il faut attendre au moins dix secondes après le relâchement de la commande des gaz.</p> <p>2. Au départ de chaque cycle d'accélération libre, la pédale des gaz doit être enfoncée rapidement et progressivement (en moins d'une seconde), mais non brutalement, de manière à obtenir un débit maximal de la pompe d'injection.</p> <p>3. À chaque cycle</p>				
--	---	--	--	--	--

	<p>d'accélération libre, le moteur doit atteindre la vitesse de coupure de l'alimentation ou, pour les voitures à transmission automatique, la vitesse indiquée par le constructeur ou, si celle-ci n'est pas connue, les deux tiers de la vitesse de coupure de l'alimentation avant que la commande des gaz ne soit relâchée. On pourra s'en assurer, par exemple, en surveillant le régime du moteur ou en laissant passer un laps de temps suffisant entre le moment où on enfonce la pédale des gaz et le moment où on la relâche, soit au moins deux secondes pour les véhicules</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>des catégories <math>M_2</math>, <math>M_3</math>, <math>N_2</math> ou <math>N_3</math>.</p> <p>4 Les véhicules . ne doivent être refusés que si la moyenne arithmétique des valeurs observées dans au moins les trois derniers cycles d'accélération libre dépasse la valeur limite. Cette moyenne peut être calculée en ignorant les valeurs observées qui s'écartent fortement de la moyenne mesurée, ou être obtenue par un autre mode de calcul statistique qui tient compte de la dispersion des valeurs mesurées. Les États membres peuvent limiter le nombre de cycles d'essai à effectuer.</p> <p>5 Pour éviter des . essais inutiles,</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>les États membres peuvent refuser des véhicules pour lesquels les valeurs observées dans moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement au-dessus des limites. Afin d'éviter des essais inutiles, les États membres peuvent accepter les véhicules pour lesquels les valeurs mesurées après moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement en dessous des limites.</p>				
--	---	--	--	--	--

8.3.

## Suppression des interférences électromagnétiques

Interférences radio (X) <sup>2</sup>		Non conforme aux exigences <sup>1</sup> .	X		
--------------------------------------	--	---	---	--	--

8.4.

## Autres points liés à l'environnement

8.4. Pertes de 1. liquides		Toute fuite excessive de liquide autre que de l'eau susceptible de porter atteinte à l'environnement ou constituant un risque pour la sécurité des autres usagers de la route.  Formation continue de gouttelettes constituant un risque très grave.		X	X
-------------------------------	--	--	--	---	---

## 9. POINTS DIAGNOSTICS

### 9.1. État général

9.1.1 Corrosion qui n'influence pas la sécurité 9.1.2 Traces d'accident/réparation/effraction 9.1.3 État de l'intérieur 9.1.4 Infiltration d'eau
---

### 9.2 On Board Diagnostics (si possible)

9.2.1 EOBD 9.2.2 Éléments de sécurité actifs 9.2.3 Éléments de sécurité passifs
---

### 9.3 Pièces mécaniques

9.3.1 Alternateur 9.3.2 Courroies d'entraînement 9.3.3 Carburateur/injection/injection diesel 9.3.4 Embrayage 9.3.5 Moteur 9.3.6 Démarreur 9.3.7 Transmission 9.3.8 Boîte de vitesses
--

### 9.4 Pièces de garnissage

9.4.1 Pare-chocs 9.4.2 Couvercles 9.4.3 Portières 9.4.4 Capot 9.4.5 Ailes 9.4.6 Ailerons
---

### 9.5 Feux

9.5.1 Lave-phares et essuie-phares 9.5.2 Phares antibrouillard avant
---

### 9.6 Équipements

9.6.1 Climatisation
---------------------

9.6.2	Commande des vitres
9.6.3	Commandes intérieures
9.6.4	Extincteur
9.6.5	Douille pour boulons de sécurité
9.6.6	Verrouillage central
9.6.7	Triangle de danger
9.6.8	Tableau de bord
9.6.9	Cric
9.6.10	Toit ouvrant
9.6.11	Roue de secours
9.6.12	Ventilation
9.6.13	Boîte de secours
9.6.14	Chauffage
9.6.15	Enjoliveurs
9.6.16	Clé pour écrous de roue

---

(<sup>1</sup>) Les catégories de véhicules ne relevant pas du champ d'application de la présente directive sont incluses à des fins d'orientation.

(<sup>2</sup>) 43 % pour semi-remorques, approuvé avant le 1er janvier 2012.

(<sup>3</sup>) 48 % pour les véhicules qui ne sont pas équipés d'ABS ou qui n'ont pas été réceptionnés avant le 1er octobre 1991.

(<sup>4</sup>) 45 % pour les véhicules immatriculés après 1988 ou à compter de la date indiquée dans les exigences si celle-ci est plus tardive.

(<sup>5</sup>) 43 % pour les remorques et semi-remorques immatriculées après 1988 ou à compter de la date indiquée dans les exigences si celle-ci est plus tardive.

(<sup>6</sup>) Exemple 2,5 m/s<sup>2</sup> pour les véhicules des catégories N 1, N 2 et N 3 immatriculés pour la première fois après le 1er janvier 2012.

(<sup>7</sup>) Réceptionnés conformément à la directive 70/220/CEE, au règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 5 (Euro 5), à la directive 88/77/CEE et à la directive 2005/55/CE.

(<sup>8</sup>) Réceptionnés conformément au règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 2 (Euro 6) et au règlement (CE) n° 595/2009 (Euro VI).

(<sup>9</sup>) Réceptionnés conformément aux valeurs limites figurant à la ligne B du point 5.3.1.4 de l'annexe I de la directive 70/220/CEE telle que modifiée par la directive 98/69/CE ou ultérieurement ; à la ligne B1, B2 ou C du point 6.2.1 de l'annexe I de la directive 88/77/CEE ou immatriculé ou mis en circulation pour la première fois après le 1er juillet 2008.

(<sup>10</sup>) Réceptionnés conformément au règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 2 (Euro 6). Réceptionnés conformément au règlement (CE) n° 595/2009 (Euro VI).

*NOTES :*

- <sup>1</sup> Les "exigences" sont énoncées dans les exigences de réception à la date de réception, de première immatriculation ou de première mise en circulation ainsi que dans les obligations de mise en conformité ou la législation nationale du pays d'immatriculation. Ces causes de défaillances ne s'appliquent que lorsque la conformité avec les exigences a été contrôlée.
- <sup>2</sup> Le signe (X) renvoie aux éléments liés à l'état du véhicule et à son aptitude à emprunter le réseau routier, mais qui ne sont pas considérés comme essentiels dans le cadre d'un contrôle technique.
- <sup>3</sup> On entend par modification présentant un risque une modification qui nuit à la sécurité routière du véhicule ou a un effet néfaste disproportionné sur l'environnement.

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement flamand du 27 avril 2018 modifiant divers arrêtés concernant le contrôle technique.

Bruxelles, le 27 avril 2018

Le ministre-président du Gouvernement flamand,

Geert BOURGEOIS

Le ministre flamand de la Mobilité, des Travaux publics, de la Périphérie flamande de Bruxelles, du Tourisme et du Bien-être des Animaux,

Ben WEYTS



Annexe 3 à l'arrêté du Gouvernement flamand du 27 avril 2018 modifiant divers arrêtés concernant le contrôle technique

Annexe 5 à l'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation

Annexe 5. Ressorts desservis par les organismes

#### 1. A.I.B.V.

Centre de contrôle technique - Asse - Mollem / Centre de contrôle technique 58 - Zellik

- Affligem
- Asse
- Dilbeek
- Hekelgem
- Liedekerke
- Merchtem
- Opwijk
- Roosdaal
- Ternat
- Wemmel

Centre de contrôle technique 14 - Hal

- Beersel
- Biévène
- Drogenbos
- Gammerages
- Gooik
- Hal
- Herne
- Hoeilaart
- Lennik
- Linkebeek
- Pepingen
- Rhode-Saint-Genèse
- Sint-Pieters-Leeuw

Centre de contrôle technique 15 - Zemst

- Kampenhout
- Kraainem
- Machelen
- Steenokkerzeel
- Vilvorde
- Wezembeek-Oppem
- Zaventem
- Zemst (en partie)

Centre de contrôle technique 59 - Londerzeel

- Grimbergen
- Kapelle-op-den-Bos
- Londerzeel

- Meise
- Zemst

## 2. A.V.

### Centre de contrôle technique 42 - Turnhout

- Arendonk
- Baerle-Duc
- Beerse
- Kasterlee
- Lille
- Merksplas
- Oud-Turnhout
- Ravels
- Retie
- Rijkevorsel
- Turnhout
- Vosselaar

### Centre de contrôle technique 43 - Malines

- Bonheiden
- Duffel
- Malines
- Sint-Katelijne-Waver

### Centre de contrôle technique 44 - Diest-Webbekom

- Aarschot (code postal 3201 et 3202)
- Bekkevoort
- Beringen (code postal 3580 et 3583)
- Diest
- Halen
- Laakdal
- Lummen
- Montaigu-Zichem
- Tessenderloo

### Centre de contrôle technique 45 - Geel

- Baelen
- Dessel
- Geel
- Grobbendonk
- Herentals
- Herenthout
- Meerhout
- Mol
- Olen
- Vorselaar
- Westerlo

### Centre de contrôle technique 46 - Heist-op-den-Berg

- Aarschot (code postal 3200)
- Berlaar
- Heist-op-den-Berg

- Herselt
- Hulshout
- Lierre
- Nijlen
- Putte

Centre de contrôle technique 50 - Willebroek

- Malines
- Puurs
- Sint-Amands
- Willebroek

Centre de contrôle technique 51 - Alken

- Alken
- Bilzen
- Diepenbeek
- Hasselt
- Herck-la-Ville
- Heusden-Zolder
- Hoeselt
- Kortesseem
- Neuve-Église (Limb.)
- Saint-Trond
- Wellen
- Zonhoven

Centre de contrôle technique 52 - Hechtel-Eksel

- Beringen (code postal 3581 et 3582)
- Bocholt
- Ham
- Hamont-Achel
- Hechtel-Eksel
- Houthalen-Helchteren
- Bourg-Léopold
- Lommel
- Neerpelt
- Overpelt
- Peer

Centre de contrôle technique 53 - Heers

- Borgloon
- Gingelom
- Heers
- Herstappe
- Riemst
- Tongres
- Fourons

Centre de contrôle technique 54 - As

- As
- Bree
- Dilsen-Stokkem
- Genk

- Kinrooi
- Lanaken
- Maaseik
- Maasmechelen
- Meeuwen-Gruitrode
- Opglabbeek
- Zutendaal

### 3. B.T.C.

#### Centre de contrôle technique 40 - Hoboken

- Aartselaar
- Anvers (en partie)
- Berchem (Anvers)
- Hemiksem
- Hoboken
- Niel
- Schelle
- Wilrijk
- Zwijndrecht

#### Centre de contrôle technique 41 - Anvers

- Anvers (en partie)
- Ekeren
- Stabroek

#### Centre de contrôle technique 47 - Kontich

- Boechout
- Boom
- Edegem
- Hove
- Kontich
- Lint
- Mortsel
- Rumst

#### Centre de contrôle technique 48 - Brasschaat

- Brasschaat
- Essen
- Kalmthout
- Kapellen
- Schoten
- Wuustwezel

#### Centre de contrôle technique 49 - Tourinnes-la-Grosse

- Anvers (en partie)
- Borgerhout
- Borsbeek (Anvers)
- Tourinnes-la-Grosse
- Merksem (Anvers)
- Ranst
- Wijnegem
- Wommelgem

Centre de contrôle technique 55 - Malle

- Brecht
- Hoogstraten
- Malle (Oost- en Westmalle)
- Schilde
- Zandhoven
- Zoersel

4. C.T.A.

Centre de contrôle technique 16 - Rotselaar

- Begijnendijk
- Bertem
- Bierbeek
- Boortmeerbeek
- Haacht
- Herent
- Holsbeek
- Huldenberg
- Keerbergen
- Kortenberg
- Louvain
- Oud-Heverlee
- Rotselaar
- Tervuren
- Tremelo

Centre de contrôle technique 17 - Tirlemont

- Boutersem
- Geetbets
- Glabbeek
- Glabbeek (Zuurbemde)
- Hoegaarden
- Kortenaaken
- Landen
- Linter
- Lubbeek
- Overijse
- Tielt-Winge
- Tirlemont
- Léau

5. K.M.

Centre de contrôle technique 20 - Deerlijk

- Anzegem
- Avelgem
- Deerlijk
- Waregem
- Wielsbeke
- Zwevegem

## Centre de contrôle technique 21 - Bruges

- Beernem
- Blankenberge
- Bruges
- Damme
- Knokke-Heist
- Oostkamp
- Zuienkerke

## Centre de contrôle technique 22 - Tielt

- Dentergem
- Ingelmunster
- Meulebeke
- Oostrozebeke
- Pittem
- Ruiselede
- Tielt
- Wingene

## Centre de contrôle technique 23 - Harelbeke

- Harelbeke
- Courtrai
- Kurne
- Espierres-Helchin

## Centre de contrôle technique 24 - Roulers

- Ardoie
- Hooglede
- Izegem
- Lichtervelde
- Roulers
- Staden

## Centre de contrôle technique 25 - Ypres

- Heuvelland
- Ypres
- Langemark-Poelkapelle
- Messines
- Poperinge
- Vleteren

## Centre de contrôle technique 26 - Dixmude-Kaaskerke

- Alveringem
- La Panne
- Dixmude
- Houthulst
- Coxyde
- Lo-Reninge
- Nieuport
- Furnes

## Centre de contrôle technique 27 - Ichtegem

- Gistel

- Ichtegem
- Koekelare
- Kortemark
- Torhout
- Zedelgem

Centre de contrôle technique 28 - Ostende

- Bredene
- Coq-sur-Mer
- Jabbeke
- Middelkerke
- Ostende
- Oudenburg

Centre de contrôle technique 29 - Wevelgem

- Ledegem
- Lendeledede
- Menin
- Moorslede
- Wervik
- Wevelgem
- Zonnebeke

6. S.B.A.T.

Centre de contrôle technique 30 - Gand (Zwijnaarde) / Centre de contrôle technique 37 - Gand (Sint-Denijs-Westrem)

- Destelbergen
- Gand (en partie)
- Laarne
- Melle
- Merelbeke
- Oosterzele
- Sint-Martens-Latem

Centre de contrôle technique 31 - Gand (Wondelgem)

- Destelbergen (en partie)
- Evergem
- Gand (en partie)
- Laarne (en partie)
- Lovendegem
- Zelzate

Centre de contrôle technique 32 - Saint-Nicolas

- Kruibeke
- Saint-Nicolas
- Tamise
- Waasmunster

Centre de contrôle technique 33 - Stekene

- Biévène
- Lochristi
- Lokeren

- Moerbeke-Waas
- Sint-Gillis-Waas
- Saint-Nicolas (en partie)
- Stekene
- Wachtebeke

Centre de contrôle technique 34 - Erembodegem

- Alost
- Denderleeuw
- Erpe-Mere
- Haaltert
- Herzele
- Lede
- Ninove
- Sint-Lievens-Houtem

Centre de contrôle technique 35 - Brakel

- Brakel
- Grammont
- Horebeke
- Kluisbergen
- Lierde
- Maarkedal
- Audenarde
- Ronse
- Zottegem
- Zwalm

Centre de contrôle technique 36 - Eeklo

- Aalter
- Assenede
- Eeklo
- Kaprijke
- Knesselare
- Maldegem
- Sint-Laureins
- Waarschoot
- Zomergem

Centre de contrôle technique 38 - Nazareth

- Deinze
- De Pinte
- Gavere
- Gand (Zwijnaarde)
- Kruishoutem
- Melle (en partie)
- Merelbeke (en partie)
- Nazareth
- Nevele
- Oosterzele (en partie)
- Sint-Martens-Latem (en partie)
- Wortegem-Petegem
- Zulte



- Zingem

Centre de contrôle technique 39 - Termonde

- Alost (en partie)
- Berlare
- Bornem
- Buggenhout
- Termonde
- Hamme
- Lebbeke
- Wetteren
- Wichelen
- Zele

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement flamand du 27 avril 2018 modifiant divers arrêtés concernant le contrôle technique.

Bruxelles, le 27 avril 2018

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,

Geert BOURGEOIS

Le Ministre flamand de la Mobilité, des Travaux publics, de la Périphérie flamande de Bruxelles, du Tourisme et du Bien-être animal,

Ben WEYTS