

## BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

[C – 2018/15026]

29 NOVEMBER 2018. — Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot wijziging 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 veiligheids-toebehoren moeten voldoen

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Gelet op artikelen 1 en 2 van 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, zoals gewijzigd bij de wet van 18 juli 1990 en bij het koninklijk besluit van 23 december 1994;

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

Gelet op de gendertest zoals bedoeld in artikel 3, 2° van de ordonnantie van 29 maart 2012 houdende de integratie van de genderdimensie in de beleidslijnen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, uitgevoerd op 10/07/2018;

Gelet op het evaluatieverslag van de impact op de situatie van personen met een handicap van 20/11/2018;

Gelet op het advies van de Raadgevende commissie 'Administratie-Industrie', gegeven op 24 mei 2018;

Gelet op het advies nr. 64.185/4 van de Raad van State, gegeven op 26 september 2018, in toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Op de voordracht van Pascal Smet, minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Na beraadslaging,

Besluit :

HOOFDSTUK 1. — *Onderwerp en definities*

**Artikel 1.** Dit besluit voorziet:

1° in de gedeeltelijke omzetting van Richtlijn 2015/719/EU van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015, tot wijziging van Richtlijn 96/53/EG van de Raad houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten;

2° in de gedeeltelijke 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. — *Wijziging 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.** In 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 koninklijk besluiten van 13 september 1985, 21 mei 1987, 22 mei 1989, 9 april 1990, 23 september 1991, 15 december 1998, 17 december 2008 en 10 juli 2015, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de paragraaf worden debepalingen onder *4bis* en *4ter* ingevoegd, luidende:

*“4bis. “Brusselse minister”*: de Brusselse minister, bevoegd voor het verkeersveiligheidsbeleid;

*4ter. “bevoegde Brusselse instantie”*: de Brusselse minister of zijn gemachtigde;”;

2° in 5. worden de woorden “de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer - Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid - Dienst Voertuigen, waarvan de kantoren gelegen zijn in City Atrium - Vooruitgangstraat 56, 1210 Brussel,” vervangen door de woorden “de Gewestelijke Overheidsdienst Brussel – Brussel Mobiliteit – Directie Verkeersveiligheid”;

3° in 6. worden de woorden “de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer - Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid - Directie Certificering en Inspectie, waarvan de kantoren gelegen zijn in

## REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

[C – 2018/15026]

29 NOVEMBRE 2018. — Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant 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

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu les articles 1<sup>er</sup> et 2 de la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tous véhicules de transport par terre, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité, modifiés par la loi du 18 juillet 1990 et l'arrêté royal du 23 décembre 1994;

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 le test genre visé à l'article 3, 2°, de l'ordonnance du 29 mars 2012 portant intégration de la dimension de genre dans les lignes politiques de la Région de Bruxelles-Capitale, réalisé le 10/07/2018;

Vu le rapport d'évaluation de l'impact sur la situation des personnes handicapées du 20/11/2018;

Vu l'avis de la Commission consultative “Administration-Industrie”, donné le 24 mai 2018;

Vu l'avis n° 64.185/4 du Conseil d'Etat, donné le 26 septembre 2018, en application de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 2°, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Sur la proposition de Pascal Smet, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics,

Après délibération,

Arrête :

CHAPITRE 1<sup>er</sup>. — *Objet et définitions*

**Article 1<sup>er</sup>.** Le présent arrêté :

1° transpose partiellement la directive 2015/719/UE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril, modifiant la Directive 96/53/CE du Conseil fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international;

2° transpose partiellement 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. — *Modification 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.** A l'article 1<sup>er</sup>, § 2 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, modifié par les arrêtés royaux du 13 septembre 1985, 21 mai 1987, 22 mai 1989, 9 avril 1990, 23 septembre 1991, 15 décembre 1998, 17 décembre 2008 et 10 juillet 2015, sont apportées les modifications suivantes :

1° il est inséré les *4bis* et *4ter* rédigés comme suit :

« *4bis. « Ministre bruxellois »* : le Ministre bruxellois qui a la Sécurité routière dans ses attributions; »;

*4ter. « autorité bruxelloise compétente »* : le Ministre bruxellois ou son délégué; »;

2° dans le 5., les mots « le Service Public Fédéral Mobilité et Transports - Direction Générale Mobilité et Sécurité Routière - Service Véhicules, dont les bureaux sont établis City Atrium - Rue du Progrès 56, à 1210 Bruxelles » sont remplacés par « Service Public Régional de Bruxelles – Bruxelles Mobilité – Direction Sécurité routière »;

3° dans le 6., les mots « le Service Public Fédéral Mobilité et Transports – Direction Générale Mobilité et Sécurité Routière – Direction Certification et Inspection, dont les bureaux sont établis City

City Atrium - Vooruitgangstraat 56, 1210 Brussel," vervangen door de woorden "de Gewestelijke Overheidsdienst Brussel – Brussel Mobiliteit – Directie Verkeersveiligheid";

4° in 7. wordt het woord "Brusselse" ingevoegd tussen het woord "bevoegde" en het woord "instantie";

5° de paragraaf wordt aangevuld met 124, 125, 126, 127, 128 en 129 luidende:

« 124. "alternatieve brandstoffen": brandstoffen of energiebronnen die, op zijn minst gedeeltelijk, dienen als vervanging van fossiele oliebronnen in de energievoorziening voor vervoer en ertoe kunnen bijdragen dat de energievoorziening koolstofvrij wordt en de milieu-prestaties van de wegvervoerssector beter worden. Deze omvatten:

a) elektriciteit die wordt verbruikt in alle soorten elektrische voertuigen,

b) waterstof,

c) aardgas, met inbegrip van biomethaan, in gasvorm (Compressed Natural Gas — CNG) en in vloeibare vorm (Liquefied Natural Gas — LNG),

d) vloeibaar petroleumgas (Liquefied Petroleum Gas — LPG),

e) mechanische energie uit een opslagsysteem aan boord/bronnen aan boord, met inbegrip van afvalwarmte.

125. "door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuig": een motorvoertuig dat geheel of gedeeltelijk wordt aangedreven op basis van een alternatieve brandstof en dat is goedgekeurd in het kader van Richtlijn 2007/46/EG;

126. "gebreken": de technische defecten of andere incidenten van niet-naleving die tijdens een technische controle langs de weg worden vastgesteld;

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

128. "grote gebreken": gebreken die de veiligheid van het voertuig in gevaar kunnen brengen of gevolgen kunnen hebben voor het milieu, of andere weggebruikers in gevaar kunnen brengen, en andere belangrijke gevallen van niet-naleving;

129. "gevaarlijke gebreken": gebreken die een direct en onmiddellijk gevaar vormen voor de verkeersveiligheid of gevolgen hebben voor het milieu, en die rechtvaardigen dat een lidstaat of zijn bevoegde instanties het gebruik van het voertuig op de openbare weg kan of kunnen verbieden."

**Art. 3.** Artikel 2, § 2, 7°, eerste lid van hetzelfde besluit wordt vervangen als volgt:

"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 2, § 4 van hetzelfde besluit worden de woorden "op het Belgisch grondgebied" vervangen door de woorden "in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest", en de woorden "de Dienst Uitzonderlijk Vervoer van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer" vervangen door de woorden "de Dienst Uitzonderlijk Vervoer van de Directie Verkeersveiligheid bij Brussel Mobiliteit".

**Art. 5.** In artikel 3bis, § 10, van hetzelfde besluit wordt het woord "Ons" vervangen door de woorden "de Brusselse minister".

**Art. 6.** In artikel 4bis van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in 1, eerste lid, worden de woorden "door de Minister bevoegd voor het wegverkeer" vervangen door de woorden "bij besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering";

Atrium – rue du Progrès 56, à 1210 Bruxelles » sont remplacés par « Service Public Régional de Bruxelles – Bruxelles Mobilité – Direction Sécurité routière »;

4° dans le 7., le mot « bruxelloise » est inséré entre le mot « autorité » et le mot « compétente »;

5° il est complété par les 124, 125, 126, 127, 128 et 129 rédigés comme suit :

« 124. « carburants de substitution » : les carburants ou sources d'énergie qui servent, au moins partiellement, de substitut aux sources d'énergie fossile pour les transports et peuvent contribuer à la décarbonisation de ces derniers ainsi qu'à l'amélioration de la performance environnementale du secteur des transports; ils comprennent :

a) l'électricité consommée par tous les types de véhicules électriques,

b) l'hydrogène,

c) le gaz naturel, y compris le biométhane, sous forme gazeuse (gaz naturel comprimé — GNC) et sous forme liquéfiée (gaz naturel liquéfié — GNL),

d) le gaz de pétrole liquéfié (GPL),

e) l'énergie mécanique provenant d'un stockage embarqué/d'une source embarquée, y compris la chaleur résiduelle.

125. « véhicule à carburant de substitution » : un véhicule à moteur alimenté totalement ou partiellement par un carburant de substitution et qui a fait l'objet d'une réception conformément au cadre établi par la directive 2007/46/CE;

126. « les défaillances » : les défauts techniques et autres cas d'anomalies constatés lors d'un contrôle technique routier;

127. « défaillances mineures » : défaillances n'ayant aucune incidence notable sur la sécurité du véhicule ou n'ayant pas d'incidence sur l'environnement, et autres anomalies mineures;

128. « défaillances majeures » : 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;

129. « défaillances critiques » : défaillances constituant un danger direct et immédiat pour la sécurité routière ou ayant une incidence sur l'environnement, justifiant qu'un État membre ou ses autorités compétentes puisse interdire l'utilisation du véhicule sur la voie publique. »

**Art. 3.** Dans l'article 2, § 2, 7°, du même arrêté, l'alinéa 1<sup>er</sup> est remplacé par ce qui suit :

« 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° et 3°, l'article 47, § 1<sup>er</sup>, point 1, alinéa 1<sup>er</sup>, article 54, § 1<sup>er</sup>, 1° et 3°, l'article 70, § 2 et à l'article 80 du présent arrêté. »

**Art. 4.** Dans l'article 2, § 4, du même arrêté, les mots « du territoire belge » sont remplacés par les mots « en Région bruxelloise » et les mots « le Service Transport Exceptionnel du Service public fédéral Mobilité et Transports » sont remplacés par les mots « le Service Transport Exceptionnel de la Direction Sécurité routière de Bruxelles Mobilité ».

**Art. 5.** Dans l'article 3bis, § 10, du même arrêté, le mot « Nous » est remplacé par les mots « le Ministre bruxellois ».

**Art. 6.** Dans l'article 4bis du même arrêté, les modifications suivantes sont apportées :

1° au 1, alinéa 1<sup>er</sup>, les mots « le Ministre compétent pour la circulation routière » sont remplacés par les mots « arrêté du Gouvernement bruxellois »;

2° in 2, eerste lid, worden de woorden “duidt de Minister bevoegd voor het wegverkeer” vervangen door de woorden “wijst de Brusselse minister”;

3° in 2, tweede lid, worden de woorden “door de Minister bevoegd voor het wegverkeer” vervangen door de woorden “bij besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering”.

**Art. 7.** In artikel 4<sup>ter</sup> van hetzelfde besluit wordt telkens het woord “Brusselse” ingevoegd tussen het woord “bevoegde” en het woord “instantie”.

**Art. 8.** In artikel 5 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in § 1 wordt het woord “Brusselse” ingevoegd tussen het woord “bevoegde” en het woord “instantie”;

2° in § 3, 3, tweede lid wordt het woord “Brusselse” ingevoegd tussen het woord “bevoegde” en het woord “instantie”;

3° in § 3, 4 wordt het woord “Brusselse” ingevoegd tussen het woord “bevoegde” en het woord “instantie”.

**Art. 9.** In artikel 8, § 5, zesde lid, van hetzelfde besluit worden de woorden “Minister bevoegd voor het wegverkeer” vervangen door de woorden “Brusselse minister”.

**Art. 10.** In artikel 10 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in § 1, derde lid, wordt het woord “Brusselse” ingevoegd tussen het woord “bevoegde” en het woord “instantie”;

2° in § 2, 8, tweede lid, worden de woorden “Minister bevoegd voor het wegverkeer,” vervangen door de woorden “Brusselse minister”;

3° in § 2, 8, derde lid, wordt het woord “Brusselse” ingevoegd tussen het woord “bevoegde” en het woord “instantie”;

4° in § 2, 10, b), worden de woorden “Minister bevoegd voor het wegverkeer” vervangen door de woorden “Brusselse minister”;

5° in § 4, 1, zevende lid, wordt het woord “Brusselse” ingevoegd tussen het woord “bevoegde” en het woord “instantie”;

6° in § 4, 2, worden de woorden “Minister bevoegd voor het wegverkeer” vervangen door de woorden “Brusselse minister”;

7° in § 4, 3, tweede lid, worden de woorden “Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer – Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid – Dienst Voertuigen, waarvan de kantoren gelegen zijn in City Atrium – Vooruitgangstraat 56, 1210 Brussel” vervangen door het woord “goedkeuringsinstantie”.

**Art. 11.** In artikel 14, § 1 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in 10 wordt het woord “Brusselse” ingevoegd tussen het woord “bevoegde” en het woord “instantie”;

2° in 11 worden de woorden “het Bestuur van de Verkeersreglementering en van de Infrastructuur” vervangen door de woorden “de goedkeuringsinstantie”.

**Art. 12.** In artikel 16<sup>ter</sup> van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in § 1, 1, worden de woorden “Minister bevoegd voor het wegverkeer” vervangen door de woorden “Brusselse minister”;

2° in § 1, 5, 4°, wordt de zin “Deze vereiste geldt echter niet voor de laatste fase van een meerfasentype-goedkeuringsprocedure zoals bedoeld in artikel 13, § 8” vervangen door de zin “Voor de laatste fase van een meerfasentype-goedkeuringsprocedure als vermeld in artikel 13, § 8, van dit besluit, moet hij evenwel de voorwaarden, vermeld in aanhangsel 3 van de bijlage 27, die bij dit besluit is gevoegd, naleven”;

3° in § 1, 5, 5°, worden de woorden de administratie” vervangen door de woorden “de goedkeuringsinstantie”;

4° in § 1, 5, 6°, worden de woorden “ambtenaren van de administratie” vervangen door de woorden “personeelsleden van de goedkeuringsinstantie”;

5° in § 2, 1, worden de woorden “een bevoegde instantie” vervangen door de woorden “de goedkeuringsinstantie”;

6° in § 3, 4, worden de woorden “Minister bevoegd voor het wegverkeer” vervangen door de woorden “Brusselse minister”;

7° in § 7, 1, worden de woorden “Minister bevoegd voor het wegverkeer” vervangen door de woorden “Brusselse minister”.

2° au 2, alinéa 1<sup>er</sup>, les mots « le Ministre compétent pour la circulation routière » sont remplacés par les mots « l'autorité bruxelloise compétente »;

3° au 2, alinéa 2, les mots « le Ministre compétent pour la circulation routière » sont remplacés par les mots « arrêté du Gouvernement bruxellois ».

**Art. 7.** Dans l'article 4<sup>ter</sup> du même arrêté, le mot « bruxelloise » est chaque fois inséré entre le mot « autorité » et le mot « compétente ».

**Art. 8.** A l'article 5 du même arrêté, les modifications suivantes sont apportées :

1° au § 1, le mot « bruxelloise » est inséré entre le mot « autorité » et le mot « compétente » ;

2° au § 3, 3, alinéa 2, le mot « bruxelloise » est inséré entre le mot « autorité » et le mot « compétente » ;

3° au § 3, 4, le mot « bruxelloise » est inséré entre le mot « autorité » et le mot « compétente » .

**Art. 9.** Dans l'article 8, § 5, alinéa 6, du même arrêté, les mots « Ministre compétent pour la circulation routière » sont remplacés par les mots « Ministre bruxellois ».

**Art. 10.** A l'article 10 du même arrêté, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans § 1<sup>er</sup>, alinéa 3, le mot « bruxelloise » est inséré entre le mot « autorité » et le mot « compétente » ;

2° dans le paragraphe 2, 8, alinéa 2, les mots « Ministre compétent pour la circulation routière » sont remplacés par les mots « Ministre bruxellois » ;

3° dans le paragraphe 2, 8, alinéa 3, le mot « bruxelloise » est inséré entre le mot « autorité » et le mot « compétente » ;

4° dans le paragraphe 2, 10, b), les mots « Ministre compétent pour la circulation routière » sont remplacés par les mots « Ministre bruxellois » ;

5° dans le paragraphe 4, 1, alinéa 7, le mot « bruxelloise » est inséré entre le mot « autorité » et le mot « compétente » ;

6° dans le paragraphe 4, 2, les mots « Ministre compétent pour la circulation routière » sont remplacés par les mots « Ministre bruxellois » ;

7° dans le paragraphe 4, 3, alinéa 2, les mots « du Service Public Fédéral Mobilité et Transports - Direction Générale Mobilité et Sécurité Routière - Service Véhicules, dont les bureaux sont établis à City Atrium - Rue du Progrès 56, à 1210 Bruxelles » sont remplacés par les mots « de l'autorité compétente en matière de réception ».

**Art. 11.** Dans l'article 14, § 1<sup>er</sup>, du même arrêté, les modifications suivantes sont apportées:

1° au 10, le mot « bruxelloise » est inséré entre le mot « autorité » et le mot « compétente » ;

2° au 11, les mots « l'Administration de la Réglementation de la Circulation et de l'Infrastructure » sont remplacés par les mots « l'autorité compétente en matière de réception ».

**Art. 12.** Dans l'article 16<sup>ter</sup> du même arrêté, les modifications suivantes sont apportées:

1° au § 1, 1, les mots « Ministre compétent pour la circulation routière » sont remplacés par les mots « Ministre bruxellois » ;

2° au § 1, 5, 4°, la phrase « Toutefois, cette obligation n'est pas applicable à la dernière étape d'une procédure de réception par type multiétape telle que visée à l'article 13, paragraphe 8. » est remplacée par la phrase « Pour la dernière étape d'une procédure de réception par type multiétape telle que visée à l'article 13, § 8, du présent arrêté, il doit toutefois respecter les conditions mentionnées à l'appendice 3 de l'annexe 27, jointe au présent arrêté » ;

3° au § 1, 5, 5°, les mots « l'Administration » sont remplacés par les mots « l'autorité compétente en matière de réception » ;

4° au § 1, 5, 6°, les mots « les agents de l'administration » sont remplacés par les mots « les membres du personnel de l'autorité compétente en matière de réception » ;

5° au § 2, 1, les mots « l'autorité compétente » sont remplacés par les mots « l'autorité compétente en matière de réception et » ;

6° au § 3, 4, les mots « Ministre compétent pour la circulation routière » sont remplacés par les mots « Ministre bruxellois » ;

7° au § 7, 1, les mots « Ministre compétent pour la circulation routière » sont remplacés par les mots « Ministre bruxellois ».

**Art. 13.** In artikel 18, § 3, van hetzelfde besluit worden de woorden “Minister van Verkeerswezen” vervangen door de woorden “Brusselse minister”.

**Art. 14.** In artikel 19, § 1, van hetzelfde besluit worden de woorden “Minister van Verkeerswezen” vervangen door de woorden “Brusselse minister”.

**Art. 15.** In artikel 20 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in § 1 worden de woorden “Minister van Verkeerswezen” vervangen door de woorden “Brusselse minister”;

2° in § 4 worden de woorden “Minister die de autokeuring onder zijn bevoegdheid heeft of door zijn gemachtigde,” vervangen door de woorden “bevoegde Brusselse instantie”.

**Art. 16.** In artikel 21, § 3, van hetzelfde besluit worden de woorden “Minister van Verkeerswezen” vervangen door de woorden “Brusselse minister”.

**Art. 17.** In artikel 22, eerste lid, van hetzelfde besluit worden de woorden “Minister van Verkeerswezen” vervangen door de woorden “Brusselse minister”.

**Art. 18.** In artikel 23, § 2, D, van hetzelfde besluit worden de woorden “Minister die de autokeuring onder zijn bevoegdheid heeft, of zijn gemachtigde,” vervangen door de woorden “bevoegde Brusselse instantie”.

**Art. 19.** In artikel 23ter van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° § 2 wordt aangevuld met 7° en 8°, luidende:

“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.”;

3° in § 4 worden de woorden “Minister die de autokeuring onder zijn bevoegdheid heeft,” vervangen door de woorden “Brusselse minister”.

**Art. 20.** In artikel 23quinquies van hetzelfde besluit worden de woorden “artikels 23ter, § 1, 4° tot 7°” vervangen door de woorden “artikelen 23ter, § 1, 1° tot 8°”.

**Art. 21.** In artikel 23sexies van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in § 1 wordt 3° aangevuld met de volgende zin:

“Als de titularis onder een van de categorieën personen, vermeld in artikel 5, § 1, 10°, 11°, 12° of 13°, van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen, valt, wordt geen keuring uitgevoerd als er een geldig keuringsbewijs bestaat, waarvan de geldigheidsduur de volledige geldigheidsduur van de transit

**Art. 13.** Dans l’article 18, § 3, du même arrêté, les mots « Ministre des Communications » sont remplacés par les mots « Ministre bruxellois ».

**Art. 14.** Dans l’article 19, § 1<sup>er</sup>, du même arrêté, les mots « Ministre des Communications » sont remplacés par les mots « Ministre bruxellois ».

**Art. 15.** Dans l’article 20 du même arrêté, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le § 1<sup>er</sup>, les mots « Ministre des Communications » sont remplacés par les mots « Ministre bruxellois »;

2° dans le § 4, les mots « Ministre qui a le Contrôle technique dans ses attributions ou par son délégué » sont remplacés par les mots « L’autorité bruxelloise compétente ».

**Art. 16.** Dans l’article 21, § 3, du même arrêté, les mots « Ministre des Communications » sont remplacés par les mots « Ministre bruxellois ».

**Art. 17.** Dans l’article 22, alinéa 1<sup>er</sup>, du même arrêté, les mots « Ministre des Communications » sont remplacés par les mots « Ministre bruxellois ».

**Art. 18.** Dans l’article 23, § 2, D, du même arrêté, les mots « Le Ministre qui a le contrôle technique dans ses attributions ou son délégué » sont remplacés par les mots « L’autorité bruxelloise compétente ».

**Art. 19.** A l’article 23ter, du même arrêté, les modifications suivantes sont apportées:

1° le paragraphe 2 est complété par les 7° et 8° rédigés comme suit :

« 7° les véhicules visés à l’article 2, § 2, deuxième alinéa, 7°, du présent arrêté, mis en circulation depuis trente à cinquante 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° les véhicules visés à l’article 2, § 2, deuxième alinéa, 7°, du présent arrêté, mis en circulation depuis plus de cinquante 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 présentés au 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. »;

3° dans le paragraphe 4, les mots « Ministre qui a le contrôle technique dans ses attributions, » sont remplacés par les mots « Ministre bruxellois ».

**Art. 20.** Dans l’article 23quinquies du même arrêté, les mots « articles 23ter, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 4° à 7° » sont remplacés par les mots « articles 23ter, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 1° jusqu’au 8° ».

**Art. 21.** A l’article 23sexies, du même arrêté, les modifications suivantes sont apportées:

1° Au § 1<sup>er</sup>, le point 3° est complété par la phrase suivante :

« Si le titulaire appartient à l’une des catégories de personnes visées à l’article 5, § 1<sup>er</sup>, 10°, 11°, 12° ou 13°, de l’arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l’immatriculation de véhicules, aucun contrôle n’est effectué lorsqu’il existe un certificat de contrôle technique valable dont la durée de validité couvre la durée complète de validité de la marque

exportkentekenplaat dekt, als de eerste controledatum niet wordt bereikt gedurende de volledige geldigheidsduur van de transit exportkentekenplaat of als er een vrijstelling van de keuringsplicht van toepassing is.”;

2° in § 3, worden de woorden “de Federaal Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer” vervangen door de woorden “Brussel Mobiliteit”;

4° In § 4, 3°, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° wordt het woord “Belgische” opgeheven;

2° de woorden “Europese Unie” worden vervangen door de woorden “Europese Economische Ruimte”;

3° 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. 22.** In artikel 23*novies*, § 1, van hetzelfde besluit worden de woorden “Minister die de autokeuring onder zijn bevoegdheid heeft of door zijn gemachtigde” vervangen door de woorden “bevoegde Brusselse instantie”.

**Art. 23.** In artikel 23*decies* van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in § 1, 2° worden de woorden “, als kleine gebreken ingedeelde” ingevoegd tussen het woord “bepaalde” en het woord “technische”;

2° in § 1, 2° worden de woorden “, als kleine gebreken ingedeelde” ingevoegd tussen het woord “bepaalde” en het woord “tekortkomingen”;

3° § 2 wordt vervangen als volgt:

“§ 2. De geldigheidsduur van het keuringsbewijs bedraagt drie maanden indien, niettegenstaande eventuele tekortkomingen zoals bepaald in § 1, enkel bepaalde, als administratieve tekortkomingen, omschreven door de bevoegde Brusselse instantie, vastgesteld worden.”;

4° § 3 wordt met de volgende zin aangevuld:

“Deze tekortkomingen worden bij de grote gebreken ingedeeld”;

5° § 4, eerste lid wordt met de volgende zin aangevuld:

“Deze tekortkomingen worden bij de gevaarlijke gebreken ingedeeld”;

6° in § 6, eerste lid, worden de woorden “de Minister die de autokeuring onder zijn bevoegdheid heeft of door zijn gemachtigde” vervangen door de woorden “de bevoegde Brusselse instantie”.

**Art. 24.** In artikel 23*undecies* van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° § 1 wordt aangevuld met 29°, luidende:

“29° terbeschikkingstelling van personeel voor de keuringen op een keuringslijn op verplaatsing: de in 1° tot 28° beoogde bijdragen voor de prestaties die er verricht worden, met een minimum van:

- a) 700 EUR ..... voor een halve dag;
- b) 1.300 EUR .....voor een volledige dag”;

2° § 2 wordt vervangen als volgt:

“§ 2. Jaarlijks worden de in § 1 vermelde bedragen op 1 januari werktuiglijk aangepast in het licht van de evolutie van de gezondheidsindex van de maand november van het voorgaande jaar. Bij de indexering wordt het resultaat afgerond naar de dichtstbijzijnde decimaal.

Het indexcijfer van de maand november 2009 vormt het basisindexcijfer.”;

3° in § 3, eerste lid, worden de woorden “Minister of zijn gemachtigde” vervangen door de woorden “bevoegde Brusselse instantie”;

4° in § 3, tweede lid, worden de woorden “Minister of zijn gemachtigde” vervangen door de woorden “bevoegde Brusselse instantie”;

d’immatriculation d’exportation transit, lorsque la première date de contrôle n’est pas atteinte au cours de la durée complète de validité de la marque d’immatriculation d’exportation transit ou lorsqu’une dispense de l’obligation de contrôle s’applique. »;

2° Au § 3, les mots « Service public fédéral Mobilité et Transports » sont remplacés par les mots « Bruxelles Mobilité »;

3° Au § 4, 3°, les modifications suivantes sont apportées :

1° le mot « belge » est abrogé;

2° les termes « Union européenne » sont remplacés par le segment de phrase « Espace économique européen »;

3° 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. 22.** Dans l’article 23*novies*, § 1<sup>er</sup>, du même arrêté, les mots « le Ministre compétent pour le contrôle technique des véhicules ou par son délégué » sont remplacés par les mots « l’autorité bruxelloise compétente ».

**Art. 23.** A l’article 23*decies*, du même arrêté, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans le paragraphe 1<sup>er</sup>, 2°, les mots « catégorisées comme défaillances mineures » sont insérés entre le mot « techniques » et le mot « qui »;

2° dans le paragraphe 1<sup>er</sup>, 3°, les mots « catégorisés comme défaillances mineures » sont insérés entre le mot « réglementaires » et les mots «, qui peuvent »;

3° le paragraphe 2 est remplacé par ce qui suit :

« § 2. La période de validité du certificat de contrôle technique est de trois mois lorsque, malgré des déficiences éventuelles telles que fixées au paragraphe 1<sup>er</sup>, il n’est relevé que certains manquements administratifs déterminés par l’autorité bruxelloise compétente.»

4° le paragraphe 3 est complété par la phrase suivante :

« Ces défaillances sont catégorisées comme défaillances majeures »;

5° le paragraphe 4, alinéa 1<sup>er</sup> est complété par la phrase suivante :

« Ces défaillances sont catégorisées comme défaillances critiques.»;

6° dans le paragraphe 6, alinéa 1<sup>er</sup>, les mots « le Ministre qui a le contrôle technique dans ses attributions ou par son délégué » sont remplacés par les mots « l’autorité bruxelloise compétente ».

**Art. 24.** A l’article 23*undecies*, du même arrêté, les modifications suivantes sont apportées :

1° le paragraphe 1<sup>er</sup> est complété par le 29° rédigé comme suit :

« 29° Mise à disposition du personnel pour la réalisation de contrôles sur une ligne délocalisée : redevances prévues aux 1° à 28° pour les prestations y réalisées avec un minimum de :

- a) Demi journée ..... 700 euros;
- b) Journée complète ..... 1300 euros. »;

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

« § 2. Les montants mentionnés au paragraphe 1<sup>er</sup> sont automatiquement adaptés le 1<sup>er</sup> janvier de chaque année en fonction de l’évolution de l’indice santé du mois de novembre de l’année précédente. Lors de l’indexation, le résultat est arrondi à la décimale la plus proche.

L’indice de départ est celui du mois de novembre 2009. »;

3° dans le paragraphe 3, alinéa 1<sup>er</sup>, les mots « le Ministre ou par son délégué » sont remplacés par les mots « l’autorité bruxelloise compétente »;

4° dans le paragraphe 3, alinéa 2, les mots « le Ministre ou par son délégué » sont remplacés par les mots « l’autorité bruxelloise compétente »;

5° in paragraaf 3, derde lid, 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. 25.** In artikel 28 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in § 4, 2, worden de woorden “Minister van Verkeerswezen, Bestuur van de Verkeersreglementering en van de Infrastructuur, Wegverkeer – Technische Directie, Wetstraat 155, 1040 Brussel” vervangen door het woord “goedkeuringsinstantie”;

2° in § 4, 4, worden de woorden “Minister van Verkeerswezen of diens afgevaardigde” vervangen door de woorden “bevoegde Brusselse instantie”;

3° in § 4, 8.1., laatste lid, en 8.2., laatste lid, worden de woorden “bevoegde autoriteiten” vervangen door het woord “goedkeuringsinstantie”;

4° in § 4, 9, wordt het woord “ambtenaren” telkens vervangen door het woord “personeelsleden”, worden de woorden “het Bestuur van de Verkeersreglementering en van de Infrastructuur” vervangen door de woorden “de goedkeuringsinstantie”, worden de woorden “Minister van Verkeerswezen of diens afgevaardigde” vervangen door de woorden “bevoegde Brusselse instantie” en wordt het woord “België” vervangen door de woorden “het Brussels Hoofdstedelijk Gewest”;

5° in § 4, 10, worden de woorden “Minister van Verkeerswezen of diens afgevaardigde” vervangen door de woorden “bevoegde Brusselse instantie”;

6° in § 4, 12, worden de woorden “Minister van Verkeerswezen of diens afgevaardigde” vervangen door de woorden “bevoegde Brusselse instantie”;

7° in § 5, 1°, worden de woorden “Minister of zijn gemachtigde” vervangen door de woorden “bevoegde Brusselse instantie” en worden de woorden “Dienst Voertuigen van het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid” vervangen door het woord “goedkeuringsinstantie”;

8° in § 6, 3, 1°, worden de woorden “FOD Mobiliteit en Vervoer” telkens vervangen door het woord “goedkeuringsinstantie”.

**Art. 26.** In artikel 31, § 1, 4°, tweede lid, van hetzelfde besluit worden de woorden “Minister van Verkeerswezen” vervangen door de woorden “bevoegde Brusselse instantie”.

**Art. 27.** In artikel 32bis van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in 1.1.3., worden de woorden “Minister van Openbare Werken, of zijn afgevaardigde, en die voldoet aan de voorwaarden die hij” vervangen door de woorden “bevoegde Brusselse instantie, en die voldoet aan de voorwaarden die zij”.

2° in 2.1.2., worden de woorden “Minister van Verkeerswezen of zijn afgevaardigde” telkens vervangen door de woorden “bevoegde Brusselse instantie”.

3° in 8.2., worden de woorden “het Bestuur van de Verkeersreglementering en van de Infrastructuur, Wegverkeer – Technische Directie, Wetstraat 155, 1040 Brussel, 1000 Brussel” vervangen door de woorden “de goedkeuringsinstantie”.

**Art. 28.** In artikel 34, § 1, van hetzelfde besluit worden de woorden “Minister of zijn gemachtigde” vervangen door de woorden “bevoegde Brusselse instantie” en worden de woorden “Dienst Voertuigen van het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid” vervangen door het woord “goedkeuringsinstantie”.

**Art. 29.** In artikel 39 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in § 2, 5., worden de woorden “Minister van Verkeerswezen” vervangen door de woorden “bevoegde Brusselse instantie”;

2° in § 3, 1., d), worden de woorden “het Bestuur van de Verkeersreglementering en van de Infrastructuur, Dienst Wegverkeer, Technische Directie, Wetstraat 155, te 1040 Brussel” vervangen door de woorden “de goedkeuringsinstantie”;

5° dans le paragraphe 3, alinéa 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. A cet égard, le SPF Mobilité et Transports vérifie auprès des organismes de contrôle technique si la convocation n’a pas été envoyée. » sont abrogées.

**Art. 25.** Dans l’article 28 du même arrêté, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans le paragraphe 4, 2, les mots « du Ministre des Communications, Administration de la Réglementation de la Circulation et de l’Infrastructure, Circulation Routière - Direction Technique, Rue de la Loi 155, 1040 Bruxelles » sont remplacés par les mots « de l’autorité compétente en matière de réception »;

2° dans le paragraphe 4, 4, les mots « le Ministre des Communications ou son délégué » sont remplacés par les mots « l’autorité bruxelloise compétente »;

3° dans le paragraphe 4, 8.1. et 8.2., dernier alinéa, les mots « des autorités compétentes » sont remplacés par les mots « de l’autorité compétente en matière de réception »;

4° dans le paragraphe 4, 9, le mot « fonctionnaires » est chaque fois remplacé par les mots « membres du personnel », les mots « l’Administration de la Réglementation de la Circulation et de l’Infrastructure » sont remplacés par les mots « l’autorité compétente en matière de réception », les mots « le Ministre des Communications ou son délégué » sont remplacés par les mots « l’autorité bruxelloise compétente » et le mot « Belgique » est remplacé par les mots « Région bruxelloise »;

5° dans le paragraphe 4, 10, les mots « le Ministre des Communications ou son délégué » sont remplacés par les mots « l’autorité bruxelloise compétente »;

6° dans le paragraphe 4, 12, les mots « le Ministre des Communications ou son délégué » sont remplacés par les mots « l’autorité bruxelloise compétente »;

7° dans le paragraphe 5, 1°, les mots « Le Ministre ou son délégué » sont remplacés par les mots « l’autorité bruxelloise compétente » et les mots « Le Service Véhicules de la Direction générale Mobilité et Sécurité routière » sont remplacés par les mots « l’autorité compétente en matière de réception »;

8° dans le paragraphe 6, 3, 1°, les mots « le SPF Mobilité et Transports » sont chaque fois remplacés par les mots « l’autorité compétente en matière de réception ».

**Art. 26.** Dans l’article 31, § 1<sup>er</sup>, 4°, alinéa 2, du même arrêté, les mots « Le Ministre des Communications » sont remplacés par les mots « L’autorité bruxelloise compétente ».

**Art. 27.** Dans l’article 32bis du même arrêté, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans le 1.1.3., les mots « le Ministre des Travaux Publics ou son délégué, aux conditions qu’il » sont remplacés par les mots « l’autorité bruxelloise compétente aux conditions qu’elle ».

2° dans le 2.1.2., les mots « Le Ministre des Communications ou son délégué » sont remplacés par les mots « l’autorité bruxelloise compétente ».

3° dans le 8.2., les mots « l’Administration de la Réglementation de la Circulation et de l’Infrastructure, Circulation Routière - Direction Technique, Rue de la Loi 155, 1040 Bruxelles » sont remplacés par les mots « l’autorité compétente en matière de réception ».

**Art. 28.** Dans l’article 34, § 1<sup>er</sup> du même arrêté, les mots « Le Ministre ou son délégué » sont remplacés par les mots « L’autorité bruxelloise compétente » et les mots « Le Service Véhicules de la Direction générale Mobilité et Sécurité routière est chargé » sont remplacés par les mots « L’autorité compétente en matière de réception est chargée ».

**Art. 29.** Dans l’article 39 du même arrêté, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans le paragraphe 2, 5., les mots « Le Ministre des Communications est chargé » sont remplacés par les mots « L’autorité bruxelloise compétente est chargée »;

2° dans le paragraphe 3, 1., d), les mots « l’Administration de la Réglementation de la Circulation et de l’Infrastructure, Circulation Routière - Direction Technique, Rue de la Loi 155, 1040 Bruxelles » sont remplacés par les mots « l’autorité compétente en matière de réception »;

3° in § 3, 2., d), worden de woorden “het Bestuur van de Verkeersreglementering en van de Infrastructuur, Dienst Wegverkeer, Technische Directie, Wetstraat 155, te 1040 Brussel” vervangen door de woorden “de goedkeuringsinstantie”;

4° in § 3, 5., worden de woorden “Minister of zijn gemachtigde” vervangen door de woorden “bevoegde Brusselse instantie” en worden de woorden “Dienst Voertuigen van het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid” vervangen door het woord “goedkeuringsinstantie”.

**Art. 30.** In artikel 40 van hetzelfde besluit worden de woorden “het Bestuur van de Verkeersreglementering en van de Infrastructuur, Wegverkeer – Technische Directie, Wetstraat 155, te 1040 Brussel” telkens vervangen door de woorden “de goedkeuringsinstantie”.

**Art. 31.** In artikel 43 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in § 3, 3°, b), worden de woorden “het Bestuur van de Verkeersreglementering en van de Infrastructuur, Wegverkeer – Technische Directie, Wetstraat 155, te 1040 Brussel” vervangen door de woorden “de goedkeuringsinstantie”;

2° in § 4, 1., worden de woorden “minister bevoegd voor het wegverkeer of zijn afgevaardigde” vervangen door de woorden “bevoegde Brusselse instantie”.

**Art. 32.** In artikel 54 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in § 1, 2°, worden de woorden “Minister van Verkeerswezen of zijn afgevaardigde” vervangen door de woorden “bevoegde Brusselse instantie”;

2° in § 5, worden de woorden “Minister van Verkeerswezen of zijn gemachtigde” vervangen door de woorden “bevoegde Brusselse instantie”;

3° in § 6, 1°, worden de woorden “het Bestuur van de Verkeersreglementering en van de Infrastructuur” vervangen door de woorden “de goedkeuringsinstantie”;

4° in § 6, 2°, worden de woorden “Minister van Verkeerswezen of zijn gemachtigde” vervangen door de woorden “bevoegde Brusselse instantie”;

5° in § 6, 4°, worden de woorden “Minister van Verkeerswezen of zijn gemachtigde” telkens vervangen door de woorden “bevoegde Brusselse instantie”;

6° in § 6, 5°, worden de woorden “Minister van Verkeerswezen” vervangen door de woorden “Brusselse minister”.

**Art. 33.** In artikel 57, § 10, 2°, van hetzelfde besluit worden de woorden “het Bestuur van de Verkeersreglementering en van de Infrastructuur, Wegverkeer – Technische Directie, Wetstraat 155, te 1040 Brussel” vervangen door de woorden “de goedkeuringsinstantie”.

**Art. 34.** In artikel 58 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in 4.3., worden de woorden “Minister van Verkeerswezen of diens gemachtigde” vervangen door de woorden “bevoegde Brusselse instantie”;

2° in 5.1., worden de woorden “het Bestuur van de Verkeersreglementering en van de Infrastructuur, Wegverkeer – Technische Directie, Wetstraat 155, te 1040 Brussel” vervangen door de woorden “de goedkeuringsinstantie”;

3° in 6., worden de woorden “Minister van Verkeerswezen of zijn gemachtigde” vervangen door de woorden “bevoegde Brusselse instantie”.

**Art. 35.** In artikel 59 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in 1.2.1.2. en 1.2.2.2., worden de woorden “het Bestuur van de Verkeersreglementering en van de Infrastructuur, Wegverkeer – Technische Directie, Wetstraat 155, te 1040 Brussel” telkens vervangen door de woorden “de goedkeuringsinstantie”;

3° dans le paragraphe 3, 2., d), les mots « L’Administration de la Réglementation de la Circulation et de l’Infrastructure, Circulation Routière - Direction Technique, Rue de la Loi 155, 1040 Bruxelles » sont remplacés par les mots « l’autorité compétente en matière de réception »;

4° dans le paragraphe 3, 5., les mots « Le Ministre ou son délégué » sont remplacés par les mots « L’autorité bruxelloise compétente » et les mots « Le Service Véhicules de la Direction générale Mobilité et Sécurité routière est chargé » sont remplacés par les mots « L’autorité compétente en matière de réception est chargée ».

**Art. 30.** Dans l’article 40 du même arrêté, les mots « L’Administration de la Réglementation de la Circulation et de l’Infrastructure, Circulation Routière - Direction Technique, Rue de la Loi 155, 1040 Bruxelles » sont chaque fois remplacés par les mots « l’autorité compétente en matière de réception ».

**Art. 31.** Dans l’article 43 du même arrêté, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans le paragraphe 3, 3°, b), les mots « L’Administration de la Réglementation de la Circulation et de l’Infrastructure, Circulation Routière - Direction Technique, Rue de la Loi 155, 1040 Bruxelles » sont remplacés par les mots « l’autorité compétente en matière de réception »;

2° dans le paragraphe 4, 1., les mots « le ministre ayant la circulation routière dans ses attributions ou son délégué » sont remplacés par les mots « l’autorité bruxelloise compétente »;

**Art. 32.** Dans l’article 54 du même arrêté, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans le paragraphe 1<sup>er</sup>, 2°, les mots « le Ministre des Communications ou son délégué » sont remplacés par les mots « l’autorité bruxelloise compétente »;

2° dans le paragraphe 5, les mots « le Ministre des Communications ou son délégué » sont remplacés par les mots « l’autorité bruxelloise compétente »;

3° dans le paragraphe 6, 1°, les mots « L’Administration de la Réglementation de la Circulation et de l’Infrastructure » sont remplacés par les mots « l’autorité compétente en matière de réception »;

4° dans le paragraphe 6, 2°, les mots « le Ministre des Communications ou son délégué » sont remplacés par les mots « l’autorité bruxelloise compétente ».

5° dans le paragraphe 6, 4°, les mots « le Ministre des Communications ou son délégué » sont remplacés par les mots « l’autorité bruxelloise compétente »;

6° dans le paragraphe 6, 5°, les mots « le Ministre des Communications » sont remplacés par les mots « le Ministre bruxellois ».

**Art. 33.** A l’article 57, § 10, 2°, du même arrêté, les mots « L’Administration de la Réglementation de la Circulation et de l’Infrastructure, Circulation Routière - Direction Technique, Rue de la Loi 155, 1040 Bruxelles » sont remplacés par les mots « l’autorité compétente en matière de réception ».

**Art. 34.** Dans l’article 58 du même arrêté, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans le 4.3., les mots « le Ministre des Communications ou son délégué » sont remplacés par les mots « l’autorité bruxelloise compétente »;

2° dans le 5.1., les mots « L’Administration de la Réglementation de la Circulation et de l’Infrastructure, Circulation Routière - Direction Technique, Rue de la Loi 155, 1040 Bruxelles » sont remplacés par les mots « l’autorité compétente en matière de réception »;

3° dans le 6., les mots « Le Ministre des Communications ou son délégué » sont remplacés par les mots « L’autorité bruxelloise compétente ».

**Art. 35.** Dans l’article 59 du même arrêté, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans les 1.2.1.2. et 1.2.2.2., les mots « L’Administration de la Réglementation de la Circulation et de l’Infrastructure, Circulation Routière - Direction Technique, Rue de la Loi 155, 1040 Bruxelles » sont remplacés par les mots « l’autorité compétente en matière de réception »;

2° in 2.4.1.5., worden de woorden “Minister van Verkeerswezen of zijn gevolmachtigde” vervangen door de woorden “bevoegde Brusselse instantie”.

**Art. 36.** In artikel 60 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in 3.2.3., worden de woorden “Minister van Verkeerswezen of zijn gevolmachtigde” vervangen door de woorden “bevoegde Brusselse instantie”;

2° in 4.3.1., worden de woorden “Minister van Verkeerswezen of zijn gevolmachtigde” vervangen door de woorden “bevoegde Brusselse instantie”.

**Art. 37.** In artikel 72, tweede lid, van hetzelfde besluit worden de woorden “door de Brusselse minister” ingevoegd tussen het woord “kan” en het woord “worden”.

**Art. 38.** In artikel 78bis van hetzelfde besluit wordt het woord “is” vervangen door de woorden “en de Brusselse minister zijn, ieder wat hem betreft”.

**Art. 39.** In bijlage 1 bij hetzelfde besluit worden de woorden “het Ministerie van Verkeerswezen” vervangen door de woorden “de goedkeuringsinstantie”.

**Art. 40.** In bijlage 11 bij hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in aanhangsel I worden de woorden “Minister van Verkeerswezen of zijn gemachtigde” telkens vervangen door de woorden “bevoegde Brusselse instantie”;

2° in aanhangsel III, punt 1.1, worden de woorden “Minister van Verkeerswezen of zijn afgevaardigde” vervangen door de woorden “bevoegde Brusselse instantie”;

3° in aanhangsel III, bijvoegsel 1, worden de woorden “Minister van Verkeerswezen of zijn gemachtigde” vervangen door de woorden “bevoegde Brusselse instantie”;

4° in aanhangsel IV worden de woorden “Namens de Minister: Voor de Directeur-Generaal: De Hoofdingenieur-Directeur,” vervangen door de woorden “Namens de Brusselse minister of zijn gemachtigde”.

**Art. 41.** 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. 42.** In bijlage 29 bij hetzelfde besluit worden de woorden “Dienst Voertuigen” vervangen door het woord “goedkeuringsinstantie”.

**Art. 43.** 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.

**Art. 44.** Dit besluit treedt in werking op één december 2018.

**Art. 45.** De Brusselse minister die de autokeuring onder zijn bevoegdheid heeft is belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, 29 november 2018.

Voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

De minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid,

R. VERVOORT

De minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken,

P. SMET

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,

B. DEBAETS

2° dans le 2.4.1.5., les mots « le Ministre des Communications ou son délégué » sont remplacés par les mots « l'autorité bruxelloise compétente ».

**Art. 36.** Dans l'article 60 du même arrêté, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans le 3.2.3., les mots « le Ministre des Communications ou son délégué » sont remplacés par les mots « l'autorité bruxelloise compétente »;

2° dans le 4.3.1., les mots « le Ministre des Communications ou son délégué » sont remplacés par les mots « l'autorité bruxelloise compétente ».

**Art. 37.** A l'article 72, alinéa 2, du même arrêté, les mots « peut être imposée » sont complétés par les mots « par le Ministre bruxellois ».

**Art. 38.** Dans l'article 78bis du même arrêté, les mots « est habilité » sont remplacés par les mots « et le Ministre bruxellois sont habilités, chacun en ce qui le concerne, ».

**Art. 39.** A l'annexe 1<sup>re</sup> du même arrêté, les mots « le Ministère des Communications » sont remplacés par les mots « l'autorité compétente en matière de réception ».

**Art. 40.** A l'annexe 11 du même arrêté, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans l'appendice I, les mots « le Ministre des Communications ou son délégué » sont chaque fois remplacés par les mots « l'autorité bruxelloise compétente »;

2° dans l'appendice III, point 1.1, les mots « le Ministre des Communications ou son délégué » sont remplacés par les mots « l'autorité bruxelloise compétente »;

3° dans l'appendice III, annexe 1<sup>re</sup>, les mots « le Ministre des Communications ou son délégué » sont remplacés par les mots « l'autorité bruxelloise compétente »;

4° dans l'appendice IV, les mots « Au nom du Ministre : Pour le Directeur général : L'Ingénieur en chef-directeur, » sont remplacés par les mots « Au nom du Ministre bruxellois ou son délégué ».

**Art. 41.** 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. 42.** A l'annexe 29 du même arrêté, les mots « le Service Véhicules » sont remplacés par les mots « autorité compétente en matière de réception ».

**Art. 43.** L'annexe 41 du même arrêté, ajoutée par l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> 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.

**Art. 44.** Le présent arrêté entre en vigueur le premier décembre 2018.

**Art. 45.** Le Ministre bruxellois qui a le contrôle technique des véhicules dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 29 novembre 2018.

Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la Ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique,

R. VERVOORT

Le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

P. SMET

La Secrétaire d'Etat à la Mobilité,

B. DEBAETS



**Bijlage 1 bij het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 29 november 2018 tot wijziging 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**

**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 de goedkeuringsinstantie aanvaarde aanbevolen controlemethodes. De goedkeuringsinstantie 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.

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
<b>0. IDENTIFICATIE VAN HET VOERTUIG</b>					
0.1. Kentekenplaten (indien dit in de eisen is voorgeschreven <sup>1</sup> )	Visuele controle	a) Kentekenplaat (-platen) ontbreekt (ontbreken) of zit(ten) zo los dat de plaat (platen) ervan af zou(den) kunnen vallen.		X	
		b) Opschrift ontbreekt of is onleesbaar.		X	
		c) Is niet in overeenstemming met voertuigdocumenten of geregistreerde gegevens.		X	
0.2. Voertuigidentificatie-/chassis-/serienummer	Visuele controle	a) Ontbreekt of is onvindbaar.		X	
		b) Onvolledig, onleesbaar, duidelijk vervalst, of klopt niet met de voertuigdocumenten.		X	
		c) Onleesbare voertuigdocumenten of onnauwkeurige gegevens.	X		
<b>1. REMUITRUSTING</b>					
<b>1.1. Mechanische toestand en werking</b>					
1.1.1 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	
1.1.2 Staat en slag van het bedieningspedaal/de handrem	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend. Noot: Voor de controle van voertuigen met een bekrachtigde reminstallatie	a) De vrije slag is te groot of te klein.		X	
		Rem kan niet volledig worden gebruikt of is geblokkeerd.			X
		b) Het pedaal of de handrem komt moeilijk terug in de rustpositie.	X		
		Functioneert niet goed.		X	
c) Het antisliprubber op het rempedaal ontbreekt, zit los of is door slijtage glad			X		

	moet de motor worden afgezet.		geworden.			
1.1.3 Vacuümpomp of compressor en reservoirs	Visuele controle van de onderdelen bij normale werkdruk. Controle hoe lang het duurt totdat het vacuüm of de luchtdruk een veilige waarde heeft bereikt; controle van de werking van de signaalinrichting, de veiligheids-klep voor dubbel remcircuit en de overdruk-klep.	a)	Er is te weinig lucht- en/of vacuümdruk voor het ten minste viermaal gebruik van de rem nadat het waarschuwingssignaal in werking is getreden (of een meetinstrument gevaar signaleert).		X	
			Ten minste tweemaal gebruik van de rem nadat het waarschuwingssignaal in werking is getreden (of een meetinstrument gevaar signaleert).			X
		b)	Het tot stand komen van de benodigde lucht- en/of vacuümdruk voor het bereiken van veilige waarden duurt te lang volgens de vereisten <sup>1</sup> .		X	
		c)	De veiligheidsklep voor dubbel remcircuit of overdruk-klep functioneert niet.		X	
		d)	Er is duidelijk drukverlies ten gevolge van een lucht-lek of er zijn waarneembare lucht-lekken.		X	
		e)	Er is uitwendige schade die het functioneren van de reminstallatie negatief kan beïnvloeden.		X	
			Prestaties van de hulprem onvoldoende.			X
1.1.4 Lage drukverklikker of manometer	Functionele controle		Verklikker of manometer werkt slecht of is defect.	X		
			Lage druk kan niet worden vastgesteld.		X	
1.1.5 Handremregelklep	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend.	a)	De bedieningsschakelaar vertoont barsten, beschadiging of te grote slijtage.		X	
		b)	De bedieningsschakelaar is niet goed op de klep bevestigd of de klep zit los.		X	
		c)	De koppelingen zitten los of het systeem lekt.		X	
		d)	Functioneert niet behoorlijk.		X	
1.1.6 Parkeerremcilinder, bedieningshendel, parkeerremvergrendeling, elektronische parkeerrem	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend.	a)	De vergrendeling blijft niet goed vastzitten.		X	
		b)	De scharnierpin van de hefboom of de vergrendeling vertoont slijtage.	X		
			Te veel slijtage.		X	
		c)	Te grote beweeglijkheid van de hendel wijst op een verkeerde afstelling.		X	
		d)	Cilinder ontbreekt, is beschadigd of werkt niet.		X	
e)	Slechte werking, verklikker defect.		X			
1.1.7 Remkleppen (voetkleppen, ontluchtingsventielen, regelkleppen)	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend.	a)	Klep is beschadigd of er is een te grote lucht-lekkage.		X	
			Het functioneren daarvan is aangetast.			X
		b)	Het olie-verlies uit de compressor is te groot.	X		
		c)	Klep zit los of is slecht gemonteerd.		X	
d)	Verlies of lekkage van hydraulische vloeistof.		X			

			Het functioneren daarvan is aangetast.			X
1.1.8 Koppelingskoppelen voor remmen voor aanhangwagen (elektrisch en pneumatisch)	Koppel de koppelingskoppelen van de reminstallatie tussen het trekkende voertuig en de aanhangwagen los en weer vast.	a)	Kraan of zelfsluitende klep defect.	X		
			Het functioneren daarvan is aangetast.		X	
		b)	Kraan of klep zit los of is slecht gemonteerd.	X		
			Het functioneren daarvan is aangetast.		X	
		c)	Ernstige lekken.		X	
			Het functioneren daarvan is aangetast.			X
		d)	Functioneert niet correct.		X	
			De werking van de rem is aangetast.			X
1.1.9 Energie- en drukreservoir	Visuele controle	a)	Reservoir is licht beschadigd of verroest.	X		
			Reservoir ernstig beschadigd, is verroest of lekt.		X	
		b)	Het ontwateringsventiel werkt niet.		X	
		c)	Reservoir zit los of is slecht gemonteerd.		X	
1.1.10. Rembekrachtiging, hoofdcilinder (hydraulische systemen)	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	a)	De rembekrachtiging is defect of werkt niet goed.		X	
			Inrichting werkt niet.			X
		b)	De hoofdcilinder is defect, maar de rem werkt nog.		X	
			De hoofdcilinder is defect of lekt.			X
		c)	De hoofdcilinder zit los, maar de rem werkt nog.		X	
			De hoofdcilinder zit los.			X
		d)	Onvoldoende remvloeistof, onder MIN-teken.	X		
			Remvloeistof ver onder het MIN-teken.		X	
			Geen remvloeistof zichtbaar.			X
		e)	De kap van het reservoir van de hoofdcilinder ontbreekt.	X		
f)	Het controlelampje voor de remvloeistof licht op of is defect.	X				
g)	Het waarschuwingssignaal met betrekking tot de remvloeistof werkt slecht.	X				
1.1.11. Niet-flexibele remleidingen	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	a)	Er is dreigend gevaar voor defecten en breuken.			X
		b)	Leidingen of koppelingen lekken (pneumatische remsystemen).		X	
			Leidingen of koppeling lekken (hydraulische remsystemen).			X
		c)	Leidingen vertonen beschadiging of te veel corrosie.		X	
			Tast de werking van de remmen aan door blokkering of een dreigend risico van lekkage.			X
d)	Leidingen zijn verkeerd gemonteerd.	X				
Risico van schade.	X					
1.1.12. Flexibele remleidingen	Visuele controle van de onderdelen	a)	Er is dreigend gevaar voor defecten en breuken.			X

	terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	b)	De slangen zijn beschadigd, gescheurd, gedraaid of te kort. Leidingen zijn beschadigd of gescheurd.	X		
		c)	Leidingen of koppelingen lekken (pneumatische remsystemen). Leidingen of koppelingen lekken (hydraulische remsystemen).		X	X
		d)	Leidingen vertonen door de druk veroorzaakte verwijdingen. Koord beschadigd.		X	X
		e)	Leidingen zijn poreus.		X	
1.1. Remvoering- 13. en -blok-ken	Visuele controle.	a)	Remvoering of -blok vertoont te veel slijtage. (het minimumteken is bereikt) Remvoering of -blok vertoont te veel slijtage. (het minimumteken is bereikt).		X	X
		b)	Remvoering of -blok is vuil (olie, vet enz.). Remvermogen aangetast.		X	X
		c)	Remvoering of -blok is niet aanwezig of verkeerd gemonteerd.			X
1.1. Remtrommels 14. en -schijven	Visuele controle.	a)	Trommel of schijf versleten. Trommel of schijf vertoont te veel kerven, scheuren, zit los of is gebroken..		X	X
		b)	Trommel of schijf is vuil (olie, vet enz.). Het remvermogen is ernstig aangetast.		X	X
		c)	Trommel of schijf ontbreekt.			X
		d)	Ankerplaat zit los.		X	
1.1. Remkabels, 15. stangen, hendels, overbrenging	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	a)	Kabel is beschadigd of geknikt. Remvermogen aangetast.		X	X
		b)	Onderdeel vertoont te veel slijtage of corrosie. Remvermogen aangetast.		X	X
		c)	Bevestiging van de kabel, stang of verbinding is niet geborgd.		X	
		d)	Kabelgeleiding is defect.		X	
		e)	Werking van de reminstallatie wordt belemmerd.		X	
		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 vertoont barsten of beschadiging. Remvermogen aangetast.		X	X
		b)	Cilinder lekt. Remvermogen aangetast.		X	X
		c)	Cilinder zit los of is niet goed gemonteerd. Remvermogen aangetast.		X	X
		d)	Cilinder vertoont te veel corrosie. Kans op scheuren.		X	X

		e)	De slag van de zuiger of van het diafragma-mechanisme is te klein of te groot.		X		
			Remprestaties aangetast (gebrek aan bewegingsruimte).			X	
		f)	Stofkap beschadigd.	X			
			Stofkap ontbreekt of vertoont te veel beschadiging.		X		
1.1. 17.	Automatische lastafhankelijke 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)	Remkrachtregelaar is geblokkeerd of werkt niet. (Werking van het ABS).		X	
				Remkrachtregelaar is geblokkeerd of werkt niet.			X
			d)	Remkrachtregelaar ontbreekt. (Indien voorgeschreven).			X
			e)	Identificatieplaat ontbreekt.	X		
			f)	De identificatie is niet leesbaar of niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .	X		
1.1. 18.	Remhefbo-men en indicatoren	Visuele controle.	a)	Remhefboom is beschadigd, geblokkeerd of vertoont abnormale beweeglijkheid die wijst op te veel slijtage of verkeerde afstelling.		X	
			b)	Remhefboom is defect.		X	
			c)	Niet correct geïnstalleerd of vervangen.		X	
1.1. 19.	Continu-rem-installatie (indien gemonteerd of voorgeschreven)	Visuele controle.	a)	Onveilige koppelstukken of bevestigingen.	X		
				Het functioneren daarvan is aangetast.		X	
			b)	Installatie is duidelijk defect of ontbreekt.		X	
1.1. 20.	Automatische bediening van remmen voor aanhang-wagen	Koppel de remkoppelings-koppen tussen het trekkende voertuig en de aanhangwagen los.		De rem voor de aanhangwagen wordt niet automatisch aangetrokken wanneer de koppelingskop losgekoppeld is.			X
1.1. 21.	Volledige reminstallatie	Visuele controle.	a)	Andere apparatuur (bv. antivriespomp, luchtdroger, enz.) vertoont uitwendige beschadiging of te veel corrosie waardoor de reminstallatie minder goed werkt.		X	
				Remvermogen aangetast.			X
			b)	Luchtlekkage of antivrieslekkage.	X		
				Systeemfunctionaliteit aangetast.		X	
			c)	Onderdelen zitten los of zijn slecht gemonteerd.		X	
			d)	Onveilige modificatie van een onderdeel <sup>3</sup> .		X	
				Remvermogen aangetast.			X
1.1. 22.	Testkoppelingen (indien gemonteerd of voorge-	Visuele controle.	a)	Ontbreekt.		X	
			b)	Beschadigd.	X		
				Onbruikbaar of lekkend.		X	

schreven)						
1.1. Oplooptijd 23.	Visuele controle en controle door bediening.	Onvoldoende efficiënt.		X		
1.2. Remkracht en bedrijfszekerheid van de bedrijfsrem						
1.2. De prestaties 1. (E)	Trap de rem geleidelijk in tot de maximale opgevoerde kracht tijdens een test op een remtestmachine.	a)	Onvoldoende remkracht op een of meer wielen.	X		
			Geen remkracht op een of meer wielen.			X
		b)	De remkracht is voor een of meer wielen kleiner dan 70 % van de maximale geregistreerde remkracht voor het andere wiel op dezelfde as. Of het voertuig wijkt te veel van een rechte lijn af in het geval van een test op de weg.	X		
			De remkracht van een wiel is kleiner dan 50 % van de maximaal geregistreerde remkracht van het andere wiel op dezelfde as in geval van gestuurde assen.			X
		c)	De remkracht loopt niet geleidelijk op (blokkering).		X	
		d)	Abnormaal hoge reactietijd voor een of meer wielen.		X	
e)	Remkracht vertoont te grote schommelingen tijdens een volledige wielwenteling.		X			
1.2.2. Efficiëntie (E) (E)	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 toegestane maximummassa van meer dan 3,5 ton moeten overeenkomstig de ISO 21069-normen of gelijkwaardige methoden worden gecontroleerd.	Levert niet minstens de volgende waarden op <sup>(1)</sup> :				
		1. Voertuigen die voor het eerst zijn geregistreerd na 1/1/2012 : — Categorie M 1 : 58 % — Categorie M 2 en M 3 : 50 % — Categorie N 1 : 50 % — Categorie N 2 en N 3 : 50 % — Categorie O 2, O 3 en O 4 : — voor opleggers : 45 % <sup>(2)</sup> — voor aanhangwagens met trekstang : 50 %		X		
		2. Voertuigen die voor het eerst zijn geregistreerd voor 1/1/2012 : — Categorie M 1, M 2 en M 3 : 50 % <sup>(3)</sup> — Categorie N 1 : 45 % — Categorie N 2 en N 3 : 43 % <sup>(4)</sup> — Categorie O 2, O 3 en O 4 : 40 % <sup>(5)</sup>			X	
		3. Andere categorieën : Categorieën L (beide remmen samen): — Categorie L1e : 42 % — Categorie L2e, L6e : 40 % — Categorie L3e : 50 % — Categorie L4e : 46 % — Categorie L5e, L7e : 44 % Categorieën L (achterwielrem): 25 % van totale voertuigmassa			X	
Minder dan 50 % van bovenstaande waarden bereikt.					X	

	Testen op de weg moeten worden uitgevoerd onder droge weersomstandigheden op een vlakke, rechte weg.				
1.3. Remkracht en bedrijfszekerheid van de hulprem (indien afzonderlijk werkend systeem).					
1.3.1. De prestaties (E)	Indien de hulprem afzonderlijk van de bedrijfsreminstallatie werkt, gebruik de methode in 1.2.1.	a)	Onvoldoende remkracht op een of meer wielen.		X
			Geen remkracht op een of meer wielen.		X
		b)	De remkracht is voor een of meer wielen kleiner dan 70 % van de maximale geregistreerde remkracht voor een ander wiel op dezelfde as. Of het voertuig wijkt te veel van een rechte lijn af in het geval van een test op de weg.		X
			De remkracht van een wiel is kleiner dan 50 % van de maximaal geregistreerde remkracht van het andere wiel op dezelfde as in geval van gestuurde assen.		X
		c)	De remkracht loopt niet geleidelijk op (blokkering).		X
1.3.2. Efficiëntie (E)	Indien de hulprem afzonderlijk van de bedrijfsreminstallatie werkt, gebruik de methode in 1.2.2.		Remkracht minder dan 50 % <sup>(6)</sup> van de vereiste remkracht gedefinieerd in 1.2.2. in vergelijking met toegelaten maximummassa.		X
			Minder dan 50 % van de bovengenoemde remkracht bereikt in relatie tot de massa van het voertuig tijdens de controle.		X
1.4. Remkracht en bedrijfszekerheid van de parkeerrem					
1.4.1. De prestaties (E)	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.		X
			Minder dan 50 % van de efficiëntiewaarden bereikt in relatie tot de massa van het voertuig tijdens de controle.		X
1.4.2. Efficiëntie (E)	Test op een remtestmachine. Indien dat niet kan, dan een test op de weg met een vertragingsmeter die slechts aanduidt of ook registreert, of met het voertuig op een helling met een bekende hellingsgraad.		Geeft niet voor alle categorieën voertuigen minstens een rempercentage van ten minste 16 % bij de maximaal toegestane massa, of, voor motorvoertuigen, ten minste 12 % bij de maximummassa van de voertuigcombinatie, waarbij moet worden uitgegaan van de grootste waarde.		X
			Minder dan 50 % van de bovengenoemde remkracht bereikt in relatie tot de massa van het voertuig tijdens de controle.		X
1.5 Remkracht van continue reminstallatie	Visuele controle en, indien mogelijk, testen of de installatie werkt.	a)	Niet regelbaar (niet van toepassing op motorremmen).		X
		b)	Installatie werkt niet.		X
1.6 Antiblokkeersysteem (ABS)	Visuele controle en controle van het waarschuwingssignaal en/of met	a)	Waarschuwingssignaal is defect.		X
		b)	Waarschuwingssignaal vertoont systeemstoringen.		X
		c)	Wielnelheidssensoren ontbreken of zijn		X



	gebruikmaking van elektronische voertuig-interface.		beschadigd.			
		d)	Bedrading is beschadigd.		X	
		e)	Andere onderdelen ontbreken of zijn beschadigd.		X	
		f)	Systeem geeft defect aan via elektronische voertuig interface.		X	
1.7 Elektronisch remsysteem (EBS)	Visuele controle en controle van het waarschuwingssignaal en/of met gebruikmaking van elektronische voertuig-interface.	a)	Waarschuwingssignaal is defect.		X	
		b)	Waarschuwingssignaal vertoont systeemstoringen.		X	
		c)	Systeem geeft defect aan via elektronische voertuig interface.		X	
		d)	Verbinding tussen trekkend voertuig en aanhangwagen past niet of ontbreekt.			X
1.8. Remvloeistof	Visuele controle		Remvloeistof vervuld of bezonken.		X	
			Dreigend gevaar van defecten.			X
2. STUURINRICHTING						
2.1. Mechanische toestand						
2.1.1 Toestand van de stuurinrichting	Visuele controle van de werking van de stuurinrichting terwijl het stuurwiel wordt gedraaid.	a)	De werking van de stuurinrichting verloopt ruw.		X	
		b)	Stuuras gedraaid of spieassen vertonen slijtage.		X	
			Aantasting van de functionaliteit.			X
		c)	Stuuras vertoont te veel slijtage.		X	
			Aantasting van de functionaliteit.			X
		d)	Stuuras is te beweeglijk.		X	
			Aantasting van de functionaliteit.			X
		e)	Lekt.		X	
			Vorming van druppels.			X
2.1.2 Bevestiging van stuurhuis	Visuele controle van de bevestiging van het stuurhuis aan het chassis terwijl het stuurwiel met de klok mee en tegen de klok in wordt gedraaid.	a)	Stuurhuis niet correct bevestigd.		X	
			Bevestigingen gevaarlijk los of beweging ten opzichte van het chassis/de carrosserie zichtbaar.			X
		b)	Bevestigingsgaten in het chassis groter geworden door slijtage.		X	
			Bevestigingen ernstig aangetast.			X
		c)	Bevestigingsbouten ontbreken of zijn gebroken.		X	
			Bevestigingen ernstig aangetast.			X
		d)	Stuurhuis is gebroken.		X	
			Stabiliteit van bevestiging of behuizing aangetast.			X
2.1.3 Toestand stuuroverbrenging	Visuele controle of de stuuronderdelen geen slijtage, breuken of veiligheidsproblemen vertonen terwijl het stuurwiel met de	a)	Relatieve beweging tussen onderdelen die vast zouden moeten zitten.		X	
			Buitensporige beweging of grote kans op losraken.			X
		b)	Verbindingen vertonen te veel slijtage.		X	
			Groot gevaar op losschieten.			X
		c)	Onderdelen zijn gebroken of vervormd.		✓	

	klok mee en tegen de klok in wordt gedraaid.		Negatieve gevolgen voor de werking.			X
		d)	Vergrendelinrichtingen niet aanwezig.		X	
		e)	Foutieve uitlijning van de onderdelen (bv. Spoorstang of stuurstang).		X	
		f)	Onveilige modificatie <sup>3</sup> .		X	
			Negatieve gevolgen voor de werking.			X
		g)	Stofkap beschadigd of versleten.	X		
			Stofkap ontbreekt of is ernstig versleten.		X	
2.1.4	Werking stuuroverbrenging		Visuele controle of de stuuronderdelen geen slijtage, breuken of veiligheidsproblemen vertonen terwijl het stuurwiel met de klok mee en tegen de klok in wordt gedraaid, de wielen op de grond en de motor draaiend (stuurbekekrachting).			
		a)	De bewegende stuuroverbrenging schuurt tegen een onderdeel dat aan het chassis vastzit.		X	
		b)	Stuuraanslag werkt niet of ontbreekt.		X	
2.1.5	Stuurbekekrachting		Controleer of er lekken zijn in de stuurinrichting en controleer het peil van de hydraulische vloeistof in het reservoir (indien zichtbaar). Plaats de wielen op de grond, zet de motor aan en controleer of de stuurbekekrachting werkt.			
		a)	Er lekt vloeistof.		X	
		b)	Onvoldoende vloeistof (onder MIN-teken).		X	
			Ontoereikend reservoir.			X
		c)	Mechanisme werkt niet.		X	
			Sturen gaat minder goed.			X
		d)	Mechanisme is gebroken of zit los.		X	
			Sturen gaat minder goed.			X
		e)	Foutieve uitlijning of schurende onderdelen.		X	
			Sturen gaat minder goed.			X
		f)	Onveilige modificatie <sup>3</sup> .		X	
			Sturen gaat minder goed.			X
		g)	Leidingen/slangen vertonen beschadiging of te veel corrosie.		X	
			Sturen gaat minder goed.			X
2.2. Stuur, stuurkolom						
2.2.1	Toestand van het stuurwiel		Duw en trek het stuurwiel in lijn met de stuurkolom, duw het stuurwiel in verschillende richtingen met rechte hoeken ten opzichte van de kolom, terwijl de wielen op de grond staan. Visuele controle			
		a)	Relatieve beweging tussen stuur en stuurkolom die wijst op speling.		X	
			Zeer groot gevaar van losschieten.			X
		b)	Bevestiging op stuurwielnaaf ontbreekt.		X	
			Zeer groot gevaar van losschieten.			X
		c)	Stuurwielnaaf, -rand of -spaken vertonen breuken of zitten los.		X	
			Zeer groot gevaar van losschieten.			X
		d)	Onveilige modificatie <sup>3</sup> .		X	

	van de speling en de toestand van flexibele koppelingskoppelen of kruiskoppelingen.					
2.2.2 Stuurkolom en stuurdempers	Duw en trek het stuurwiel in lijn met de stuurkolom, duw het stuurwiel in verschillende richtingen met rechte hoeken ten opzichte van de kolom. Visuele controle van de speling en de toestand van flexibele koppelingskoppelen of kruiskoppelingen.	a)	Midden van het stuur beweegt te veel op- of neerwaarts.		X	
		b)	Bovendeel van kolom beweegt te veel radiaal van de kolomas.		X	
		c)	Flexibele koppelingskop is stuk.		X	
		d)	Bevestiging is defect.		X	
			Zeer groot gevaar van losschieten.			X
e)	Onveilige modificatie <sup>3</sup> .			X		
2.3 Speling in de stuurinrichting	Voor voertuigen met stuurbevestiging met draaiende motor en de wielen in rechte positie, draai het stuurwiel licht en zo ver mogelijk met de wijzers van de klok mee en tegen de wijzers van de klok in zonder de wielen te bewegen. Visuele controle van de vrije beweging.	Te veel speling bij het sturen, bv. 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	
		Sturen minder veilig.				X
2.4. Wieluitlijning (X) <sup>2</sup>	Controleer de uitlijning van de bestuurde wielen met de juiste apparatuur.	Duidelijk foutieve uitlijning.		X		
		Rechtdoor rijden aangetast; verminderde richtingstabieleit.			X	
2.5 Draaischijf van de as van de aanhangwagen	Visuele controle of met gebruik van een speciale testbank voor wielspelning.	a)	Onderdeel enigszins beschadigd.		X	
			Onderdeel vertoont zware beschadiging of barsten.			X
		b)	Te veel speling.		X	
			Rechtdoor rijden aangetast; verminderde richtingstabieleit.			X
		c)	Bevestiging is defect.		X	
Bevestiging ernstig aangetast.				X		
2.6 Elektronische stuurbevestiging (EPS)	Visuele controle en controle van de consistentie tussen de hoek van het stuurwiel en de hoek van	a)	Het EPS waarschuwingslampje van de stuurbevestiging (EPS malfunction indicator lamp — MIL) wijst op een defect in de installatie.		X	
		b)	Inconsistentie tussen de hoek van het stuurwiel en de hoek van de wielen.		X	

	de wielen bij het aan- en uitzetten van de motor en/of met gebruikmaking van elektronische voertuig-interface		Besturing aangetast			X
		c)	Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.		X	
3. ZICHT						
3.1. Gezichtsveld	Visuele controle vanaf de bestuurderszitplaats.	Er bevindt zich een obstakel in het gezichtsveld van de bestuurder dat zijn zicht vooraan of aan de zijkanten aanzienlijk belemmert. (buiten het schoonmaakgebied van de ruitenwissers).		X		
		Binnen schoonmaakgebied van de ruitenwissers verminderd zicht of buitenspiegels niet zichtbaar.			X	
3.2. Toestand van de ruiten	Visuele controle.	a)	De ruiten of de transparante panelen (indien toe gestaan) zijn gebarsten of verkleurd (buiten het schoonmaakgebied van de ruitenwissers).	X		
			Binnen schoonmaakgebied van de ruitenwissers verminderd zicht of buitenspiegels niet zichtbaar.		X	
		b)	Ruiten of transparante panelen (reflecterende of gekleurde folie inbegrepen) zijn niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> (buiten het schoonmaakgebied van de ruitenwissers).	X		
			Binnen schoonmaakgebied van de ruitenwissers verminderd zicht of buitenspiegels niet zichtbaar.		X	
		c)	Ruiten of transparante panelen in onaanvaardbare toestand.		X	
			Zicht binnen schoonmaakgebied van de ruitenwissers ernstig aangetast.		X	
3.3 Achteruitkijkspiegels of -toestellen	Visuele controle.	a)	Spiegel of toestel ontbreekt of is niet bevestigd volgens de vereisten 1 (ten minste twee achteruitkijktoestellen beschikbaar).	X		
			Minder dan twee achteruitkijktoestellen beschikbaar.		X	
		b)	Spiegel of toestel licht beschadigd of los.	X		
			Spiegel of toestel werkt niet, is zwaar beschadigd of zit los.		X	
		c)	Noodzakelijk blikveld is er niet.		X	
					X	
3.4. Ruitenwissers	Visuele controle en controle door bediening.	a)	De wissers werken niet of ontbreken.		X	
		b)	Wisserblad is defect.	X		
			Wisserblad 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 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					
4.1.1 Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Het licht/de lichtbron is defect of ontbreekt (meerdere lampen/lichtbronnen); in het geval van LED werkt minder dan 1/3 niet.	X	
			Eén enkel(e) licht/lichtbron; in het geval van LED ernstig aangetaste zichtbaarheid.		X
		b)	Projectiesysteem (reflector en lens) is licht defect.	X	
			Projectiesysteem (reflector en lens) is ernstig defect of ontbreekt.		X
		c)	Lamp is niet stevig bevestigd.		X
		4.1.2. Richting	Visuele controle en controle door bediening.	a)	De koplamp is duidelijk foutief uitgelijnd.
b)	De lichtbron is niet correct geplaatst.				
4.1.3. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> (aantal oplichtende koplampen op hetzelfde moment).	X	
			Maximaal toegestane lichthelderheid aan de voorkant wordt overschreden.		X
		b)	Verminderde functie van schakelaar.		X
4.1.4 Overeenstemming met vereisten <sup>1</sup>	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .		X
		b)	Producten op lens of lichtbron die de lichthelderheid duidelijk verminderen of de kleur van het licht wijzigen.		X
		c)	Lichtbron en lamp zijn niet compatibel.		X
4.1.5 Verstelinrichting (indien verplicht)	Visuele controle en indien mogelijk controle door bediening.	a)	Inrichting werkt niet.		X
		b)	Manuele inrichting kan niet vanaf de bestuurderszitplaats worden bediend.		X
		c)	Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.		X
4.1.6 Koplampwisser (indien verplicht)	Visuele controle en indien mogelijk controle door bediening.	Inrichting werkt niet.		X	
		In het geval van gasontladinglampen.			X
4.2. Voor- en achterlichten, breedtelichten en markeringslichten en daglichten.					
4.2.1 Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Lichtbron defect.		X
		b)	Lens is defect.		X
		c)	Lamp is niet veilig bevestigd.	X	
Zeer groot gevaar dat het eraf valt.	X				
4.2. Schakelaars <sup>2</sup>	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .		X
			Achterlichten en breedtelichten kunnen worden uitgeschakeld als koplampen aan zijn.		X
		b)	Verminderde functie van schakelaar.		X
4.2.3 Overeenstemming met vereisten <sup>1</sup>	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .	X	
			Rood licht aan de voorzijde en wit licht aan de achterzijde; sterk verminderde		X

			lichthelderheid.			
		b)	Producten op lens of lichtbron die de lichthelderheid verminderen of de kleur van het licht wijzigen.	X		
			Rood licht aan de voorzijde en wit licht aan de achterzijde; sterk verminderde lichthelderheid.		X	
4.3. Remlichten						
4.3.1 Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Lichtbron defect. (meerdere bronnen; in geval van LED werkt minder dan 1/3 niet).	X		
			Eén enkele lichtbron; in geval van LED werkt minder dan 2/3.			X
			Alle lichtbronnen werken niet.			
		b)	Licht beschadigde lens (geen invloed op het uit gestraalde licht)	X		
			Ernstig defecte lens (invloed op uitgestraald licht).			X
		c)	Lamp is niet stevig bevestigd.	X		
Zeer groot gevaar dat het eraf valt.			X			
4.3. Schakelaars 2.	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .	X		
			Vertraagde werking.			X
			Geen enkele werking.			
		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>	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		
			Wit licht aan de achterzijde; sterk verminderde lichthelderheid.			X
4.4. Richtingaanwijzers en waarschuwingsknipperlichten						
4.4.1 Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Lichtbron defect. (meerdere bronnen; in geval van LED werkt minder dan 1/3 niet).	X		
			Eén enkele lichtbron; in geval van LED werkt minder dan 2/3.			X
		b)	Licht beschadigde lens (geen invloed op het uitgestraalde licht).	X		
			Ernstig defecte lens (invloed op uitgestraald licht).			X
		c)	Lamp is niet stevig bevestigd.	X		
			Zeer groot gevaar dat het eraf valt.			X
4.4. Schakelaars 2.	Visuele controle en controle door bediening.		Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .	X		
			Geen enkele werking.			X
4.4.3 Overeenstemming met vereisten <sup>1</sup>	Visuele controle en controle door bediening.		Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .		X	
4.4.4 Knippersnelheid	Visuele controle		De knippersnelheid is niet in overeenstemming	X		

	en controle door bediening.	met de vereisten <sup>1</sup> (frequentie wijkt meer dan 25 % af).			
4.5. Mistlichten voor en achter					
4.5.1 Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Lichtbron defect. (meerdere bronnen; in geval van LED werkt minder dan 1/3 niet).	X	
			Eén enkele lichtbron; in geval van LED werkt minder dan 2/3.		X
		b)	Licht beschadigde lens (geen invloed op het uitgestraalde licht).	X	
			Ernstig defecte lens (invloed op uitgestraald licht).		X
		c)	Lamp is niet stevig bevestigd.	X	
			Zeer groot gevaar dat hij eraf valt.		X
4.5.2 Richting (X) <sup>2</sup>	Visuele controle en controle door bediening.	Mistlicht vooraan schijnt niet meer horizontaal wanneer het lichtpatroon een scheidingslijn heeft (scheidingslijn te laag).		X	
		Afbakingslijn boven die van de koplampen met gedimde lichtstraal.			X
4.5.3. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening.	Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .		X	
		Werkt niet.			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					
4.6.1 Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Lichtbron defect.	X	
		b)	Lens is defect.	X	
		c)	Lamp is niet stevig bevestigd.	X	
			Zeer groot gevaar dat het eraf valt.		X
4.6.2 Overeenstemming met vereisten <sup>1</sup>	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .		X
		b)	Inrichting werkt niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .		X
4.6.3. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening.	Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .		X	
		Achteruitrijlicht kan worden aangezet zonder dat de versnelling in zijn achteruit is gezet.			X
4.7. Achterkentekenplaatverlichting					
4.7.1 Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Licht schijnt rechtstreeks, of wit licht, achteruit.	X	
		b)	Lichtbron defect (meerdere lichtbronnen).	X	
			Lichtbron defect (één enkele lichtbron).		X
		c)	Lamp is niet stevig bevestigd.	X	
			Zeer groot gevaar dat het eraf valt.		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.	X		
			Reflecterende werking aangetast.		X	
		b)	Reflector is niet stevig bevestigd.	X		
			Zou eraf kunnen vallen.		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> .		X		
		Ontbrekende of reflecterende rode kleur aan de voorzijde of witte kleur aan de achterzijde.			X	
4.9. Verklippersignalen voor lichtinrichting						
4.9.1 Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening	Werkt niet.		X		
		Werkt niet voor hoofdlichtstraal van koplamp of een mistlamp aan de achterzijde.			X	
4.9.2 Overeenstemming met vereisten <sup>1</sup>	Visuele controle en controle door bediening	Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .		X		
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.	X		
			Losse contactdoos.		X	
		b)	Isolatie is beschadigd of stuk.	X		
			Kan kortsluiting veroorzaken.		X	
		c)	De elektrische verbindingen van de aanhangwagen of het trekkend voertuig functioneren niet correct.		X	
			Remlichten van aanhangwagen werken in het geheel niet.			X
4.11. Elektrische bedrading	Visuele controle, waaronder in het motorcompartiment (indien van toepassing)	a)	Bedrading zit los of is niet goed beveiligd.	X		
			Bevestigingen los, draden raken scherpe randen, grote kans dat connectoren losraken.		X	
			Grote kans dat bedrading hete of roterende onderdelen of de grond raakt, connectoren zijn ontkoppeld (relevante onderdelen voor remmen, sturen).			X
		b)	Bedrading is licht versleten..	X		
			Bedrading is sterk versleten.		X	
			Bedrading is extreem versleten (relevante onderdelen voor remmen, sturen).			X
		c)	Isolatie is beschadigd of stuk.	X		
			Kan kortsluiting veroorzaken.		X	
			Hoog risico op brand, ontstaan van vonken.			X
		4.12. Niet-verplichte lichten en retroreflectoren (X) <sup>2</sup>	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Een licht/retroreflector is niet in overeenstemming met de vereisten bevestigd <sup>1</sup> .	X
Uitstralend/reflecterend rood licht aan de voorzijde of wit licht aan de achterzijde.					X	
b)	Bediening van het licht is niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .			X		
	Bij een aantal koplampen dat tegelijk werkt, wordt de toegestane lichthelderheid overschreden; Uitstralend/reflecterend rood licht aan de voorzijde of wit licht aan de achterzijde.				X	



		c)	Licht/retroreflector is niet stevig bevestigd. Zeer groot gevaar dat het eraf valt.	X		
4. Accu('s) 13.	Visuele controle	a)	Zit los. Niet correct bevestigd. Kan kortsluiting veroorzaken.	X		
		b)	Lekt. Verlies van gevaarlijke stoffen.	X		
		c)	Schakelaar (indien vereist) is defect.		X	
		d)	Zekeringen (indien vereist) zijn defect.		X	
		e)	Onvoldoende luchtcirculatie (indien vereist).		X	
5. ASSEN, WIELEN, BANDEN EN OPHANGING						
5.1. Assen						
5.1.1. Assen (+ E)	Visuele controle en indien beschikbaar gebruik van een toestel om de speling van de wielen vast te stellen.	a)	As is gebroken of vervormd.			X
		b)	As is niet goed aan het voertuig bevestigd. Verminderde stabiliteit, functionaliteit aangetast: te veel beweging ten opzichte van bevestigingspunten.		X	X
		c)	Onveilige modificatie <sup>3</sup> . Verminderde stabiliteit, functionaliteit aangetast, onvoldoende afstand, tot andere onderdelen of de grond.		X	X
5.1.2. Stuurpenne (+ E)	Visuele controle en indien beschikbaar gebruik van een toestel om de speling van de wielen vast te stellen. Oefen verticale of zijdelingse kracht uit op elk wiel en noteer de mate van beweging tussen het aslichaam en de fusee.	a)	Stuurpen is gebroken.			X
		b)	Fuseepen en/of hulzen vertonen te veel slijtage. Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit.		X	X
		c)	Te veel beweging tussen stuurpen en ashuis. Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit.		X	X
		d)	De fusee zit los in as. Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit.		X	X
5.1.3 Wiellagers (+ E)	Visuele controle met een toestel om de speling van de wielen vast te stellen. Schud het wiel of oefen zijdelingse kracht uit op elk wiel en noteer de mate van opwaartse beweging van het wiel ten opzichte van de fusee.	a)	Te veel speling in een wiellager. Verminderde richtingstabiliteit; gevaar van kapotgaan.		X	X
		b)	Wiellager zit te strak of is geblokkeerd. Gevaar van oververhitting; gevaar van kapotgaan.		X	X
5.2. Wielen en banden						
5.2.1. Wielnaaf	Visuele controle.	a)	De moeren of bouten van het wiel ontbreken of zitten los. Ontbrekende bevestiging of deze zit zo los dat de wegveiligheid ernstig wordt aangetast.		X	X

		b)	Naaf vertoont slijtage of beschadiging.		X	
			Naaf vertoont slijtage of beschadiging op een zodanige wijze dat de veilige bevestiging van wielen wordt aangetast.			X
5.2. Wielen 2.	Visuele controle van beide zijden van elk wiel met het voertuig boven een smeerkuil of bevestigd aan een hijstoestel.	a)	Breuken of ondeugdelijk laswerk.			X
		b)	Velgringen niet correct bevestigd.		X	
			Grote kans op losraken.			X
		c)	Wiel is ernstig vervormd of vertoont te veel slijtage.		X	
Veilige bevestiging aan de naaf aangetast; veilige bevestiging van band aangetast.				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 hele band door het voertuig naar voren en naar achteren te rollen.	a)	Bandenmaat, laadvermogen, goedkeuringsmerk of snelheidscategorie is niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> en is niet veilig.		X	
			Onvoldoende laadvermogen of snelheidscategorie voor feitelijk gebruik, band raakt andere vaste onderdelen van het voertuig, waardoor gebruik op de weg minder veilig wordt.			X
		b)	Banden op dezelfde as of gekoppelde wielen hebben niet dezelfde maat.		X	
		c)	Banden op dezelfde as hebben een verschillende structuur (radiaal/diagonaal).		X	
		d)	Band vertoont ernstige schade of inkepingen.		X	
			Koord zichtbaar of beschadigd.			X
		e)	Bandenslijtage-indicator komt bloot te liggen.		X	
			Diepte van het bandprofiel niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .			X
		f)	Band schuurt tegen andere onderdelen (flexibele op spatafschermingsmiddelen).	X		
			Band schuurt tegen andere onderdelen (veilig rijden niet belemmerd)		X	
g)	Opgesneden banden niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .		X			
	Weefselbeschermingslaag aangetast.			X		
h)	Controlesysteem voor bandenspanning werkt niet goed of band is duidelijk te zacht.	X				
	Werkt duidelijk niet.		X			
5.3. Ophangingsysteem						
5.3.1 Veren stabilisator (+ E)	Visuele controle en indien beschikbaar gebruik van een	a)	Verenzijn niet goed aan het chassis of de as bevestigd.		X	
			Relatieve beweging zichtbaar, bevestigingen in ernstige mate te los.			X

	toestel om de speling van de wielen vast te stellen.	b)	Een veeronderdeel is beschadigd of gebroken. Voornaamste veer (-blad), of overige bladen zeer ernstig aangetast.		X		X
		c)	Een veer ontbreekt. Voornaamste veer (-blad), of overige bladen zeer ernstig aangetast.		X		X
		d)	Onveilige modificatie <sup>3</sup> . Onvoldoende afstand tot andere voertuigonderdelen; veersysteem werkt niet.		X		X
5.3.2. Schokdempers	Visuele controle.	a)	Schokdempers zijn niet goed aan het chassis of de as bevestigd. Schokdemper los.	X			
		b)	Beschadigde schokdemper met sporen van ernstige lekkage of defect.		X		
		c)	De schokdemper ontbreekt.		X		
5.3.2.1 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 (+ E)	Visuele controle en indien beschikbaar gebruik van een toestel om de speling van de wielen vast te stellen.	a)	Onderdeel is niet goed aan het chassis of de as bevestigd. Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit.		X		X
		b)	Onderdeel vertoont schade of te veel corrosie. Stabiliteit van onderdeel verminderd of onderdeel vertoont breuken.		X		X
		c)	Onveilige modificatie <sup>3</sup> . Onvoldoende afstand tot andere voertuigonderdelen; systeem werkt niet.		X		X
5.3.4 Veerverbindingen (+ E)	Visuele controle en indien beschikbaar gebruik van een toestel om de speling van de wielen vast te stellen.	a)	Fuseeppen en/of hulzen of de veerverbindingen vertonen te veel slijtage. Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit.		X		X
		b)	De stofkap is ernstig versleten. De stofkap ontbreekt of vertoont scheuren.	X			
5.3.5 Luchtvering	Visuele controle.	a)	Systeem werkt niet.				X
		b)	Een onderdeel vertoont beschadiging, vervorming of is defect zodat het systeem minder goed werkt. Werking van het systeem ernstig verminderd.		X		X
		c)	Het systeem lekt hoorbaar.		X		
		d)	Onveilige modificatie.		X		
6. CHASSIS EN MET HET CHASSIS VERBONDEN DELEN							
6.1. Chassis of frame en bevestigingen							
6.1.1. Algemene toestand	Visuele controle.	a)	Een van de zijden of dwarsdelen vertoont lichte breuken of is vervormd. Een van de zijden of dwarsdelen vertoont ernstige breuken of is sterk vervormd.		X		X

		b)	De verstevigende platen of bevestigingen zitten los.		X	
			Meeste bevestigingen los; onvoldoende sterke onderdelen.			X
		c)	Te veel corrosie waardoor het geheel aan stijfheid verliest.		X	
			Onvoldoende sterke onderdelen.			X
6. Uitlaatpijpen en 1. dempers 2.	Visuele controle	a)	Uitlaatsysteem zit los of lekt.		X	
		b)	Emissies komen in de cabine of in het passagiers gedeelte.		X	
			Gevaar voor de gezondheid van personen aan boord.			X
6.1.3 Brandstof-tanks en –leidingen (incl. tanks en brandstof-leidingen voor verwarming)	Visuele controle, gebruik van apparatuur voor het vaststellen van lekken in het geval van LPG/CNG/LNG-systemen.	a)	De tank of leidingen zitten los, wat brandgevaar oplevert.			X
		b)	Brandstof lekt, tankdop ontbreekt of sluit niet goed af.		X	
			Brandgevaar; buitensporig verlies van gevaarlijk materiaal.			X
		c)	Gescheurde leidingen.	X		
			Beschadigde leidingen.		X	
		d)	Brandstofkraan (indien vereist) werkt niet correct.		X	
		e)	Brandgevaar door — lekkende brandstof, — onvoldoende afscherming van brandstoftank of uitlaat, — toestand van het motorcompartiment.			X
		f)	LPG-/CNG/LNG- of waterstofsysteem is niet in overeenstemming met de vereisten, deel van het systeem defect <sup>1</sup> .			X
6.1.4 Bumpers, zijdelingse bescherming en onderrij-beveiliging aan de achterzijde	Visuele controle.	a)	Onderdelen zitten los of zijn beschadigd waardoor zij door (lichte) aanraking kunnen verwonden.		X	
			Onderdelen zouden eraf kunnen vallen; functionaliteit ernstig aangetast.			X
		b)	Inrichting is duidelijk niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .		X	
6.1.5 Bevestiging van het reserve wiel (indien aanwezig)	Visuele controle.	a)	Bevestiging in slechte toestand.	X		
		b)	De bevestiging is gebroken of zit los.		X	
		c)	Een reservewiel is niet stevig bevestigd.		X	
			Zeer groot gevaar dat het eraf valt.			X
6.1.6 Mechanische koppelings- en trekrichting (+ E)	Visuele controle op slijtage en correcte bediening met speciale aandacht voor aanwezige veiligheidsvoorzieningen en/of het gebruik van meetapparatuur.	a)	Onderdeel vertoont beschadiging, defecten of barsten (indien niet in gebruik).		X	
			Onderdeel vertoont beschadiging, defecten of barsten (indien in gebruik).			X
		b)	Onderdeel vertoont te veel slijtage.		X	
			Onder de slijtagelimiet.			X
		c)	Bevestiging is defect.		X	
			Losse bevestigingen die er gemakkelijk af kunnen vallen.			X

		d)	Veiligheidsvoorziening ontbreekt of werkt niet goed.		X	
		e)	Koppelingsindicatoren werken niet.		X	
		f)	Kentekenplaat of licht wordt bedekt (indien niet in gebruik).	X		
			Kentekenplaat niet leesbaar (indien niet in gebruik).		X	
		g)	Onveilige modificatie <sup>3</sup> (secundaire onderdelen).		X	
			Onveilige modificatie <sup>3</sup> (primaire onderdelen).			X
		h)	Koppeling te zwak, incompatibel of koppelingsinrichting stemt niet overeen met de vereisten.			X
6.1.7. Verzending	Visuele controle	a)	Borgschroeven zitten los of ontbreken.		X	
			Borgschroeven zitten los of ontbreken waardoor de veiligheid ernstig wordt aangetast.			X
		b)	Aslagering voor overbrenging vertoont te veel slijtage.		X	
			Zeer groot gevaar op losraken of barsten.			X
		c)	Kruiskoppelingen of de overbrengingskettingen of -riemen vertonen te veel slijtage.		X	
			Zeer groot gevaar op losraken of barsten.			X
		d)	Flexibele koppelingskoppen zijn stuk.		X	
			Zeer groot gevaar op losraken of barsten.			X
		e)	As is beschadigd of gebogen.		X	
		f)	Lagerbehuizing is gebroken of zit los.		X	
			Zeer groot gevaar op losraken of barsten.			X
		g)	De stofkap is ernstig versleten.	X		
			De stofkap ontbreekt of vertoont scheuren.		X	
		h)	Illegale modificatie van de aandrijving.		X	
6.1.8 Bevestiging van de motor	Visuele controle		Defecte, duidelijk en ernstig beschadigde bevestigingen..		X	
			Loszittende of gebroken bevestigingen.			X
6.1. Motorprestaties 9 (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 milieuaantast.			X
6.2. Cabine en koetswerk						
6.2.1. Toestand	Visuele controle.	a)	Paneel of onderdeel zit los of is beschadigd en kan verwondingen veroorzaken.		X	
			Zou eraf kunnen vallen.			X
		b)	Koetswerkondersteuning zit los.		X	
			Verminderde stabiliteit.			X
		c)	Uitlaatemissies komen binnen.		X	

			Gevaar voor de gezondheid van personen aan boord.			X
		d)	Onveilige modificatie <sup>3</sup> .		X	
			Onvoldoende afstand tot roterende of bewegende onderdelen en de weg.			X
6.2.2. Bevestiging	Visuele controle boven een inspectieput of op een hefinrichting.	a)	Koetswerk of cabine zit los.		X	
			Verminderde stabiliteit.			X
		b)	Koetswerk/cabine zit niet recht op het chassis.		X	
		c)	Bevestiging van koetswerk/cabine op het chassis of de dwarsdelen zit los of ontbreekt en indien symmetrisch.		X	
			De bevestiging van het koetswerk/de cabine op het chassis of de dwarsdelen zit los of ontbreekt wat de veiligheid zeer ernstig aantast.			X
d)	Bevestigingspunten aan integrale koetswerkonderdelen vertonen te veel roest.		X			
			Verminderde stabiliteit.			X
6.2.3 Portieren en portiervangers	Visuele controle.	a)	Een portier opent en sluit niet correct.		X	
		b)	Een portier kan plots opengaan of blijft niet gesloten (schuifdeuren).		X	
			Een portier kan plots opengaan of blijft niet gesloten (openslaande deuren).			X
		c)	Portier, scharnieren, portiervangers, stijlen is/zijn stuk.	X		
			Portier, scharnieren, portiervangers of stijlen ontbreekt/ontbreken of zit/zitten los.		X	
6.2.4. Bodem	Visuele controle boven een inspectieput of op een hefinrichting.		Bodem zit los of is stuk.		X	
			Onvoldoende stabiliteit.			X
6.2.5 Bestuurders-zitplaats	Visuele controle.	a)	Zitplaats met defecte structuur.		X	
			Losse zitplaats.			X
		b)	Afstelmechanisme functioneert niet correct.		X	
			Zitplaats beweegt of rugleuning niet fixeerbaar.			X
6.2.6. Overige zitplaatsen	Visuele controle.	a)	Zitplaatsen zijn defect of zitten los (secundaire onderdelen).	X		
			Zitplaatsen zijn defect of zitten los (hoofdonderdelen).		X	
		b)	Zitplaatsen zijn niet bevestigd in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .	X		
			Toegestaan aantal zitplaatsen overschreden; plaatsing niet in overeenstemming met goedkeuring.		X	
6.2.7 Bedieningsapparaat voor de bestuurder	Visuele controle en controle door bediening.		Bedieningsapparatuur die nodig is voor de veilige besturing van het voertuig werkt niet correct.		X	
			Bediening minder veilig.			X

6.2.8 Cabinetreden	Visuele controle.	a)	Trede of bevestiging zit los.	X			
			Onvoldoende stabiliteit.		X		
		b)	Toestand van trede of opstapring zou gebruikers kunnen verwonden.		X		
6.2.9 Andere binnen- en buitenvoorzieningen en uitrusting	Visuele controle.	a)	Bevestiging of andere voorzieningen of inrichtingen zijn defect.		X		
			b)	Andere voorzieningen of inrichtingen zijn niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .	X		
				Gemonteerde onderdelen zouden letsel kunnen veroorzaken. veilige werking negatief beïnvloed.		X	
c)	Hydraulische inrichting lekt.	X					
	Buitensporig verlies van gevaarlijk materiaal.		X				
6.2.10 Spatborden, opspat-afschermings-uitrusting	Visuele controle.	a)	Ontbreekt, zit los of is ernstig verroest.	X			
			Zou letsel kunnen veroorzaken. Zou eraf kunnen vallen.		X		
		b)	Onvoldoende afstand tot band/wiel (opspat-afscherming).	X			
			Onvoldoende afstand tot band/wiel (spatborden).		X		
		c)	Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .	X			
Onvoldoende afdekking van trede.			X				
6.2.11. Standaard	Visuele controle.	a)	Ontbreekt, zit los of is ernstig verroest.		X		
			Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .		X		
		c)	Gevaar voor uitklappen als het voertuig in beweging is.			X	
6.2.12. Handgrepen en voetsteunen	Visuele controle.	a)	Ontbreken, zitten los of zijn ernstig verroest.		X		
			b)	Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .		X	
7. DIVERSE UITRUSTINGEN							
7.1. Veiligheidsgordels/sluitingen en beveiligingssystemen voor inzittenden							
7.1.1 Veiligheid van de bevestiging van veiligheidsgordels/sluitingen	Visuele controle.	a)	Verankeringspunt is stuk.		X		
			Verminderde stabiliteit.			X	
		b)	Verankering zit los.		X		
7.1.2 Toestand van veiligheidsgordels/sluitingen	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Verplichte veiligheidsgordel ontbreekt of is niet bevestigd.		X		
			b)	Veiligheidsgordel is beschadigd.	X		
		c)	Scheur of teken van overspanning.		X		
			Veiligheidsgordel is niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .		X		
		d)	Sluiting van de veiligheidsgordel is beschadigd of werkt niet correct.		X		
e)	Oprolmechanisme van de veiligheidsgordel is beschadigd of werkt niet correct.		X				
7.1.3 Krachtbegrenzer veiligheidsgordel	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische	a)	Krachtbegrenzer is duidelijk niet aanwezig of is niet aan het voertuig aangepast.		X		
			b)	Systeem geeft defect aan via elektronische voertuig interface.		X	

	interface.					
7.1.4. Gordelspanners	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a)	Spanner is duidelijk niet aanwezig of is niet aan het voertuig aangepast.		X	
		b)	Systeem geeft defect aan via elektronische voertuig interface.		X	
7.1.5. Airbag	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a)	Airbags zijn duidelijk niet aanwezig of passen niet bij het voertuig.		X	
		b)	Systeem geeft defect aan via elektronische voertuig interface.		X	
		c)	Airbags werkt duidelijk niet.		X	
7.1.6 SRS-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 beveiligingen tegen diefstal	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Apparatuur om te verhinderen dat er met het voertuig wordt gereden, werkt niet.	X		
		b)	Defect.		X	
			Sluit of blokkeert onaangekondigd.			X
7.4 Gevarendrie-hoek (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 Geluids-signaalinrichting	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Werkt niet goed.	X		
			Werkt in het geheel niet.		X	
		b)	Bediening zit los.	X		
		c)	Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .	X		
Uitgezonden geluid kan worden verward met officiële sirenes.			X			
7.8. Snelheidsmeter	Visuele controle of door bediening tijdens een test op de weg of door middel van elektronica.	a)	Niet geïnstalleerd in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .	X		
			Ontbreekt (indien vereist).		X	
		b)	Verminderde werking.	X		
			Werkt in het geheel niet		X	
		c)	Kan niet voldoende worden verlicht.	X		
Kan in het geheel niet worden verlicht.			X			



7.9 Tachograaf (indien aanwezig/ vereist)	Visuele controle.	a)	Niet geïnstalleerd 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 verouderd.		X	
		e)	Duidelijke vervalsing of manipulatie.		X	
		f)	Maat van banden niet compatibel met rijkparameters.		X	
7.10 Snelheids- begrenzer (indien aanwezig/ vereist) (+ E)	Visuele controle en, indien uitrusting beschikbaar is, controle door bediening.	a)	Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .		X	
		b)	Werkt duidelijk niet.		X	
		c)	Snelheid foutief ingesteld (indien gecontroleerd).		X	
		d)	Niet geïnstalleerd in overeenstemming met de vereisten.		X	
		e)	Plaatje ontbreekt of is onleesbaar.		X	
		f)	Maat van banden niet compatibel met rijkparameters.		X	
7.11 Kilometer teller (indien vereist) (X) <sup>2</sup>	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a)	Is duidelijk mee geknoeid (fraude) om de geregistreerde afstand te verminderen of om de afstand die een voertuig heeft afgelegd, verkeerd weer te geven.		X	
		b)	Werkt duidelijk niet.		X	
7.12 Elektronische stabiliteits- controle (ESC) indien aanwezig/ vereist (X) <sup>2</sup>	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a)	Wielsnelheidssensoren 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 waarschuwinglampje van de elektronische stabiliteitscontrole wijst op een defect in het systeem.		X	
		f)	Systeem geeft defect aan via elektronisch voertuig interface.		X	
8. OVERLASTFACTOREN						
8.1. Geluid						
8.1. Noise suppression system (+ E)	Subjectieve beoordeling, (tenzij de controleur van mening is dat het geluidsniveau wellicht tegen de grens zit in welk geval een geluidstest met een geluidsmeter mag worden uitgevoerd).	a)	Geluidsniveaus overschrijden de volgens de vereisten toegestane niveaus <sup>1</sup> .		X	
		b)	Onderdeel van het geluidsonderdrukkingssysteem zit los, is beschadigd, niet juist aangebracht, afwezig of duidelijk aangepast met een nadelige invloed op de geluidsniveaus. Zeer groot gevaar dat het eraf valt.		X	X

8.2. Uitlaatemissies						
8.2.1 Emissies van voertuigen met compressieontsteking						
8.2.1. Uitlaat-emissie-regelsysteem	Visuele controle.	a)	Het door de fabrikant gemonteerde uitlaatemissieregel systeem is afwezig, aangepast of duidelijk defect.		X	
		b)	Lekken die emissiemetingen kunnen beïnvloeden.		X	
		c)	Waarschuwinglampje volgt niet de juiste volgorde.		X	
8.2.1. Gasemissies 2. (E)	— voor voertuigen tot emissieklassen Euro 5 en EURO V (7); Meting met een uitlaatgasanalyse of in overeenstemming met de vereisten 1 of aflezing van OBD. De uitlaatpijptest is altijd 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 vereisten. — voor voertuigen van emissieklassen Euro en EURO VI (7); Meting met een uitlaatgasanalyse of in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> of uitlezing OBD overeenkomstig de aanbevelingen van de fabrikant en andere vereisten <sup>1</sup> . Metingen niet toepasbaar voor tweetakt-motoren.	a)	Ofwel overschrijden de gasemissies de door de fabrikant vastgelegde niveaus.		X	
		b)	ofwel, indien deze gegevens niet beschikbaar zijn, overschrijden de CO-emissies: i) voor voertuigen zonder geavanceerd uitlaatemissieregelsysteem, — 4,5 %, of — 3,5 %, afhankelijk van de datum van eerste inschrijving of gebruik zoals in de vereisten wordt bepaald <sup>1</sup> ; ii) Voor voertuigen met een geavanceerd uitlaatemissieregelsysteem, — bij stationaire motor: 0,5 %, — bij verhoogd toerental: 0,3 %, of — bij stationaire motor: 0,3 % (7), — bij verhoogd toerental: 0,2 %, afhankelijk van de datum van eerste inschrijving of gebruik zoals in de vereisten wordt bepaald <sup>1</sup> .		X	
		c)	Lambdacoëfficiënt buiten de waarde $1 \pm 0,03$ of niet overeenkomstig de specificaties van fabrikant.		X	
		d)	Uitgelezen OBD wijst op ernstig defect.		X	
		e)	De meetapparatuur op afstand wijst op een ernstige inbreuk.		X	

8.2.2. Emissies compressieontstekingsmotoren						
8.2.2. Uitlaat-emissie-regelsysteem	Visuele controle.	a)	Een door de fabrikant gemonteerd uitlaatemissieregel systeem is afwezig of duidelijk defect.		X	
		b)	Lekken die emissiemetingen kunnen beïnvloeden.		X	
		c)	Waarschuwinglampje volgt niet de juiste volgorde.		X	
		d)	Onvoldoende reagens, indien van toepassing.		X	
8.2.2. Opaciteit 2. Voertuigen die vóór 1 januari 1980 werden geregistreerd of in gebruik genomen, moeten niet aan deze vereiste voldoen.	voor voertuigen tot emissieklasse Euro 5 en EURO V (8): De opaciteit van de uitlaatgassen wordt gemeten tijdens een vrije acceleratie (bij niet-belaste motor wordt het toerental op gevoerd 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 altijd 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.	a)	Bij voertuigen die voor de eerste keer na de datum in de vereisten <sup>1</sup> zijn geregistreerd of in gebruik genomen,			
			De opaciteit overschrijdt het niveau dat op de plaat van de fabrikant op het voertuig staat genoteerd.		X	

	<p>voor voertuigen van emissieclassen Euro 6 en EURO VI <sup>(9)</sup>: De opaciteit van de uitlaatgassen wordt gemeten tijdens een vrije acceleratie (bij niet-belaste motor wordt het toerental opgevoerd van het stationaire toerental tot het toerental waarbij de regelaar van de brandstoftoevoer in werking treedt) met de versnellingspedaal in de vrije stand en niet-ontkoppelde motor of uitlezing OB overeenkomstig de aanbevelingen van de fabrikant en andere vereisten <sup>1</sup>.</p>					
	<p>Vorbereitung van het voertuig : 1. Voertuigen kunnen worden gecontroleerd zonder voorbereiding, maar om veiligheidsredenen moet eerst worden nagegaan of de motor warm is en in een bevredigende mechanische staat verkeert.</p>					
	<p><sup>2</sup> Vorbereidingsvoorschriften: i) de motor moet op temperatuur zijn, hetgeen bijvoorbeeld kan worden geconstateerd wanneer de temperatuur van de motorolie, gemeten door middel</p>					

	<p>van een in de opening voor de oliepeilstok ingebrachte voeler, ten minste 80 °C bedraagt of de normale bedrijfs-temperatuur wanneer deze lager is, dan wel wanneer de temperatuur van het motorblok, bepaald aan de hand van de hoeveelheid infrarood-straling, ten minste een vergelijkbare waarde bedraagt. Indien door de constructie van het voertuig deze meting in de praktijk moeilijk uitvoerbaar is, kan de normale bedrijfs-temperatuur van de motor op een andere wijze worden vastgesteld, bijvoorbeeld door te wachten tot de ventilator aanslaat;</p> <p>ii) het uitlaatsysteem moet worden doorgeblazen door middel van ten minste drie vrije acceleratiecycli of een daarmee vergelijkbare methode.</p>				
		<p>b) Wanneer deze gegevens niet beschikbaar zijn of de vereisten 1 het gebruik van referentiewaarden niet toe laten,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— voor motoren met natuurlijke aanzuiging: 2,5 m<sup>-1</sup>,</li> <li>— voor motoren met drukvulling: 3,0 m<sup>-1</sup>,</li> </ul> <p>of, bij voertuigen die in de vereisten 1 staan of voor de eerste keer na de datum in de vereisten zijn geregistreerd of in gebruik genomen <sup>1</sup>:</p> <p>1,5 m<sup>-1</sup> <sup>(10)</sup></p>		X	

		of $0,7 \text{ m}^{-1}$ <sup>(11)</sup>			
	<p>Controle-procedure:</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 acceleratie-cyclus moet het gaspedaal snel en ononder-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-toevoer in werking treedt, alvorens het gaspedaal wordt losgelaten. Dit</p>				

	<p>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 2, M 3, N 2 of N 3, ten minste 2 seconden.</p> <p>4. Voertuigen dienen alleen te worden afgekeurd, indien het rekenkundig gemiddelde van ten minste de laatste drie vrije acceleratiecycli meer bedraagt dan de grenswaarde. Dit kan worden berekend, wanneer sterk van het gemeten 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 aan zienlijk hogere waarden dan de grenswaarden zijn gemeten na minder dan drie vrije acceleratie-</p>					
--	---	--	--	--	--	--

	cycli of na het doorblazen. Om onnodige controles te vermijden kunnen de lidstaten ook voertuigen goedkeuren waarbij na minder dan drie vrije acceleratiecycli of na het doorblazen aanzienlijke lagere waarden dan de grenswaarden zijn gemeten. Er kan ook worden gemeten met meet apparatuur op afstand met bevestiging door standaardtestmethodes.				
8.3. Onderdrukking elektromagnetische storingen					
Radiostoring (X) <sup>2</sup>		Niet in overeenstemming met alle vereisten <sup>1</sup> .	X		
8.4. Andere punten die betrekking hebben op het milieu					
8.4.1 Vloeistof-lekken		Te veel vloeistoflekken, behalve water, die het milieu zouden kunnen schaden of een gevaar zouden kunnen vormen voor de veiligheid van andere weggebruikers.		X	
		Gestage vorming van druppels die een zeer ernstig gevaar oplevert.			X
9. AANVULLENDE CONTROLES VOOR PASSAGIERSVOERTUIGEN VAN CATEGORIEËN M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub>					
9.1. Deuren					
9.1.1 In- en uitgang	Visuele controle en controle door bediening.	a) Bediening is defect.		X	
		b) Toestand is slecht.	X		
		Zou letsel kunnen veroorzaken.		X	
		c) Noodbediening is defect.		X	
		d) Afstandsbediening van portieren of waarschuwingstoestellen zijn defect.		X	
		e) Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .	X		
9.1.2 Nooduitgangen	Visuele controle en controle door bediening (indien van toepassing).	a) Bediening is defect.		X	
		b) Borden met opschrift „nooduitgang” zijn onleesbaar.	X		
		Borden met opschrift „nooduitgang” ontbreken.		X	
		c) Hamer om ruiten in te slaan ontbreekt.	X		
		d) Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .	X		
		Te smalle of geblokkeerde toegang.		X	
9.2 Ontwasemings-	Visuele controle	a) Functioneert niet correct.	X		



en ontdooisysteem (X) <sup>2</sup>	en controle door bediening.		Nadelige invloed op het veilige gebruik van voertuig.		X	
		b)	Emissie van giftige gassen of uitlaatgassen in het bestuurders- of passagiersgedeelte.		X	
			Gevaar voor de gezondheid van personen aan boord.			X
c)	Ontdooisysteem (indien verplicht) is defect.		X			
9.3 Ventilatie- en verwarmings- systeem (X) <sup>2</sup>	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Bediening is defect.	X		
			Risico voor de gezondheid van personen aan boord.			X
		b)	Emissie van giftige gassen of uitlaatgassen in het bestuurders- of passagiersgedeelte.		X	
			Gevaar voor de gezondheid van personen aan boord.			X
9.4. Zitplaatsen						
9.4. Passagiers- 1. zitplaatsen (inclusief zitplaatsen voor begeleidende personen en bevestigings- systemen voor kinderen, indien van toepassing)	Visuele controle.	Klapstoelen (indien toegestaan) werken niet automatisch.		X		
		Blokkeren een nooduitgang.				X
9.4.2 Bestuurders- zitplaats (aanvullende vereisten)	Visuele controle	a)	Speciale voorzieningen zoals zonneschermen of zonnekleppen zijn defect.	X		
			Belemmerd gezichtsveld.			X
		b)	Bescherming voor bestuurder zit los.	X		
			Zou letsel kunnen veroorzaken.			X
9.5 Binnen-verlichting en bestemmings- apparatuur (X) <sup>2</sup>	Visuele controle en controle door exploitatie.	Bevestiging is defect.		X		
		Werkt in het geheel niet.				X
9.6 Gangpaden, staanplaatsen	Visuele controle.	a)	Bodem zit los.		X	
			Verminderde stabiliteit.			X
		b)	Leuningen of handvaten zijn defect.	X		
			Zitten los of zijn niet bruikbaar.			X
		c)	Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .	X		
			Te smal of te weinig ruimte.			X
9.7 Trappen en treden	Visuele controle en controle door bediening (indien van toepassing).	a)	Toestand is slecht.	X		
			In beschadigde toestand.			X
			Verminderde stabiliteit.			
		b)	Inklapbare treden functioneren niet correct.		X	
		c)	Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .	X		
			Te smal of te hoog.			X

9.8 Communicatie-systeem met passagiers (X) <sup>2</sup>	Visuele controle en controle door bediening <sup>1</sup> .	Systeem is defect.		X			
		Werkt in het geheel niet.				X	
9.9. Bordjes met tekst (X) <sup>2</sup>	Visuele controle.	a)	Bordje ontbreekt, is foutief of onleesbaar.	X			
			Verkeerde informatie.			X	
9.10. Vereisten voor het vervoer van kinderen (X) <sup>2</sup>							
9.10.1. Deuren	Visuele controle.	Bescherming van portieren niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> voor deze vorm van vervoer.			X		
9.10.2 Signaleerinrichtingen en speciale uitrusting	Visuele controle.	Signaleerinrichting of speciale uitrusting ontbreekt.		X			
9.11. Vereisten voor het vervoer van mindervaliden (X) <sup>2</sup>							
9.11.1 Portieren, laadplatforms en liften	Visuele controle en exploitatie.	a)	Bediening is defect.	X			
			Bediening minder veilig.			X	
		b)	Toestand is slecht.	X			
			Verminderde stabiliteit. Zou letsel kunnen veroorzaken			X	
		c)	Werkt niet goed.	X			
			Bediening minder veilig.			X	
		d)	Waarschuwingstoestel(len) is (zijn) defect.	X			
			Werkt/werken in het geheel niet.			X	
		e)	Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .		X		
		9.11.2 Bevestigings-systeem voor rolstoelen	Visuele controle en, indien van toepassing, controle door bediening.	a)	Bediening is defect.	X	
Bediening minder veilig.					X		
b)	Toestand is slecht.			X			
	Verminderde stabiliteit. Zou letsel kunnen veroorzaken.					X	
c)	Werkt niet goed.			X			
	Bediening minder veilig.					X	
d)	Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .				X		
9.11.3 Signaleerinrichting en speciale uitrusting	Visuele controle.			Signaleerinrichting of speciale uitrusting ontbreekt.			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> .		X			
		Zou letsel kunnen veroorzaken.			X		
9.12.3. Andere toestellen (bv. audiovisuele systemen)	Visuele controle.	Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .		X			
		Veilige bediening van het voertuig wordt belemmerd.			X		

- <sup>1</sup> De voertuigcategorieën die buiten de richtlijn vallen worden vermeld als richtsnoer.
- <sup>2</sup> 43 % voor opleggers, goedgekeurd voor 1 januari 2012.
- <sup>3</sup> 48 % voor voertuigen die niet zijn uitgerust met ABS of die vóór 1 oktober 1991 zijn goedgekeurd.
- <sup>4</sup> 45 % voor voertuigen die zijn geregistreerd na 1988 of vanaf de datum in de vereisten afhankelijk van de vraag welke van deze data het laatste valt.
- <sup>5</sup> 43 % voor opleggers en aanhangwagens met trekstang die zijn ingeschreven na 1988 of vanaf de datum in de vereisten afhankelijk van de vraag welke van deze data het laatste valt.
- <sup>6</sup> Bijv. 2,5 m/s<sup>2</sup> 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. an 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).

**VOETNOTEN:**

<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 worden nageleefd.

<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 bovenmatige negatieve invloed op het milieu heeft.

E Voor het testen van dit punt is apparatuur nodig.

Gezien om te worden gevoegd bij het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van ... tot wijziging 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.

Brussel, 29/11/2018.

Voor de Regering:

**De minister-president,**

**R. VERVOORT**

**De minister van Mobiliteit,**

**P. SMET**

**Bijlage 2 bij het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 29 november 2018 tot wijziging 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**

**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 23*sexies*, 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 de goedkeuringsinstantie aanvaarde aanbevolen controlemethodes. De goedkeuringsinstantie 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.

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
<b>0. IDENTIFICATIE VAN HET VOERTUIG</b>					
0.1. Kentekenplaten (indien dit in de eisen is voorgeschreven <sup>1</sup> )	Visuele controle	a) Kentekenplaat (-platen) ontbreekt (ontbreken) of zit(ten) zo los dat de plaat (platen) ervan af zou(den) kunnen vallen.		X	
		b) Opschrift ontbreekt of is onleesbaar.		X	
		c) Is niet in overeenstemming met voertuigdocumenten of geregistreerde gegevens.		X	
0.2. Voertuigidentificatie-/chassis-/serienummer	Visuele controle	a) Ontbreekt of is onvindbaar.		X	
		b) Onvolledig, onleesbaar, duidelijk vervalst, of klopt niet met de voertuigdocumenten.		X	
		c) Onleesbare voertuigdocumenten of onnauwkeurige gegevens.	X		
<b>1. REMUITRUSTING</b>					
<b>1.1. Mechanische toestand en werking</b>					
1.1.1 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	
1.1.2 Staat en slag van het bedieningspedaal/de 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) De vrije slag is te groot of te klein.		X	
		Rem kan niet volledig worden gebruikt of is geblokkeerd.			X
		b) Het pedaal of de handrem komt moeilijk terug in de rustpositie.	X		
		Functioneert niet goed.		X	
c) Het antisliprubber op het rempedaal ontbreekt, zit los of is door slijtage glad geworden.			X		

1.1.3 Vacuümpomp of compressor en reservoirs	Visuele controle van de onderdelen bij normale werkdruk. Controle hoe lang het duurt totdat het vacuüm of de luchtdruk een veilige waarde heeft bereikt; controle van de werking van de signaalinrichting, de veiligheids-klep voor dubbel remcircuit en de overdruk-klep.	a)	Er is te weinig lucht- en/of vacuümdruk voor het ten minste viermaal gebruik van de rem nadat het waarschuwingssignaal in werking is getreden (of een meetinstrument gevaar signaleert).	X	
			Ten minste tweemaal gebruik van de rem nadat het waarschuwingssignaal in werking is getreden (of een meetinstrument gevaar signaleert).		X
		b)	Het tot stand komen van de benodigde lucht- en/of vacuümdruk voor het bereiken van veilige waarden duurt te lang volgens de vereisten <sup>1</sup> .	X	
		c)	De veiligheidsklep voor dubbel remcircuit of overdruk-klep functioneert niet.	X	
		d)	Er is duidelijk drukverlies ten gevolge van een luchtlek of er zijn waarneembare luchtlekken.	X	
		e)	Er is uitwendige schade die het functioneren van de reminstallatie negatief kan beïnvloeden.	X	
			Prestaties van de hulprem onvoldoende.		X
1.1.4 Lagedrukverklikker of manometer	Functionele controle		Verklikker of manometer werkt slecht of is defect.	X	
			Lage druk kan niet worden vastgesteld.		X
1.1.5 Handremregelklep	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend.	a)	De bedieningsschakelaar vertoont barsten, beschadiging of te grote slijtage.	X	
		b)	De bedieningsschakelaar is niet goed op de klep bevestigd of de klep zit los.	X	
		c)	De koppelingen zitten los of het systeem lekt.	X	
		d)	Functioneert niet behoorlijk.	X	
1.1.6 Parkeerremcilinder, bedieningshendel, parkeerremvergrendeling, elektronische parkeerrem	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend.	a)	De vergrendeling blijft niet goed vastzitten.	X	
		b)	De scharnierpin van de hefboom of de vergrendeling vertoont slijtage.	X	
			Te veel slijtage.		X
		c)	Te grote beweeglijkheid van de hendel wijst op een verkeerde afstelling.	X	
		d)	Cilinder ontbreekt, is beschadigd of werkt niet.	X	
e)	Slechte werking, verklikker defect.	X			
1.1.7 Remkleppen (voetkleppen, ontluchtingsventielen, regelkleppen)	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend.	a)	Klep is beschadigd of er is een te grote luchtlekkage.	X	
			Het functioneren daarvan is aangetast.		X
		b)	Het olieverlies uit de compressor is te groot.	X	
		c)	Klep zit los of is slecht gemonteerd.	X	
		d)	Verlies of lekkage van hydraulische vloeistof.	X	
Het functioneren daarvan is aangetast.	X				

1.1.8 Koppelingskoppelen voor remmen voor aanhangwagen (elektrisch en pneumatisch)	Koppel de koppelingskoppelen van de reminstallatie tussen het trekkende voertuig en de aanhangwagen los en weer vast.	a)	Kraan of zelfsluitende klep defect.	X		
			Het functioneren daarvan is aangetast.		X	
		b)	Kraan of klep zit los of is slecht gemonteerd.	X		
			Het functioneren daarvan is aangetast.		X	
		c)	Ernstige lekken.		X	
			Het functioneren daarvan is aangetast.			X
		d)	Functioneert niet correct.		X	
			De werking van de rem is aangetast.			X
1.1.9 Energie- en drukreservoir	Visuele controle	a)	Reservoir is licht beschadigd of verroest.	X		
			Reservoir ernstig beschadigd, is verroest of lekt.		X	
		b)	Het ontwateringsventiel werkt niet.		X	
		c)	Reservoir zit los of is slecht gemonteerd.		X	
1.1.10. Rembekrachtiging, hoofdcilinder (hydraulische systemen)	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	a)	De rembekrachtiging is defect of werkt niet goed.		X	
			Inrichting werkt niet.			X
		b)	De hoofdcilinder is defect, maar de rem werkt nog.		X	
			De hoofdcilinder is defect of lekt.			X
		c)	De hoofdcilinder zit los, maar de rem werkt nog.		X	
			De hoofdcilinder zit los.			X
		d)	Onvoldoende remvloeistof, onder MIN-teken.	X		
			Remvloeistof ver onder het MIN-teken.		X	
			Geen remvloeistof zichtbaar.			X
		e)	De kap van het reservoir van de hoofdcilinder ontbreekt.	X		
		f)	Het controlelampje voor de remvloeistof licht op of is defect.	X		
		g)	Het waarschuwingssignaal met betrekking tot de remvloeistof werkt slecht.	X		
		1.1.11. Niet-flexibele remleidingen	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	a)	Er is dreigend gevaar voor defecten en breuken.	
b)	Leidingen of koppelingen lekken (pneumatische remsystemen).				X	
	Leidingen of koppeling lekken (hydraulische remsystemen).					X
c)	Leidingen vertonen beschadiging of te veel corrosie.				X	
	Tast de werking van de remmen aan door blokkering of een dreigend risico van lekkage.					
d)	Leidingen zijn verkeerd gemonteerd.			X		
	Risico van schade.		X			

1.1. Flexibele remleidingen	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	a)	Er is dreigend gevaar voor defecten en breuken.			X
		b)	De slangen zijn beschadigd, gescheurd, gedraaid of te kort.	X		
			Leidingen zijn beschadigd of gescheurd.			X
		c)	Leidingen of koppelingen lekken (pneumatische remsystemen).			X
			Leidingen of koppelingen lekken (hydraulische remsystemen).			X
		d)	Leidingen vertonen door de druk veroorzaakte verwijdingen.		X	
			Koord beschadigd.			X
e)	Leidingen zijn poreus.		X			
1.1. Remvoering en -blokken	Visuele controle.	a)	Remvoering of -blok vertoont te veel slijtage. (het minimumteken is bereikt)		X	
			Remvoering of -blok vertoont te veel slijtage. (het minimumteken is bereikt).			X
		b)	Remvoering of -blok is vuil (olie, vet enz.).		X	
			Remvermogen aangetast.			X
		c)	Remvoering of -blok is niet aanwezig of verkeerd gemonteerd.			X
1.1. Remtrommels en -schijven	Visuele controle.	a)	Trommel of schijf versleten.		X	
			Trommel of schijf vertoont te veel kerven, scheuren, zit los of is gebroken..			X
		b)	Trommel of schijf is vuil (olie, vet enz.).		X	
			Het remvermogen is ernstig aangetast.			X
		c)	Trommel of schijf ontbreekt.			X
d)	Ankerplaat zit los.		X			
1.1. Remkabels, stangen, hendels, overbrenging	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	a)	Kabel is beschadigd of geknikt.		X	
			Remvermogen aangetast.			X
		b)	Onderdeel vertoont te veel slijtage of corrosie.		X	
			Remvermogen aangetast.			X
		c)	Bevestiging van de kabel, stang of verbinding is niet geborgd.		X	
		d)	Kabelgeleiding is defect.		X	
e)	Werkings 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 (veerremcilinders of hydraulische remcilinders inbegrepen)	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	a)	Cilinder vertoont barsten of beschadiging.		X	
			Remvermogen aangetast.			X
		b)	Cilinder lekt.		X	
			Remvermogen aangetast.			X
c)	Cilinder zit los of is niet goed gemonteerd.		X			
	Remvermogen aangetast.			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. 17.	Automatische lastafhankelijke remkrachtregelaar	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	a)	Overbrenging is defect.		X
			b)	Overbrenging is niet juist afgesteld.		X
			c)	Remkrachtregelaar is geblokkeerd of werkt niet. (Werking van het ABS). Remkrachtregelaar is geblokkeerd of werkt niet.		X
			d)	Remkrachtregelaar ontbreekt. (Indien voorgeschreven).		X
			e)	Identificatieplaat ontbreekt.	X	
			f)	De identificatie is niet leesbaar of niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .	X	
1.1. 18.	Remhefboomen en indicatoren	Visuele controle.	a)	Remhefboom is beschadigd, geblokkeerd of vertoont abnormale beweeglijkheid die wijst op te veel slijtage of verkeerde afstelling.		X
			b)	Remhefboom is defect.		X
			c)	Niet correct geïnstalleerd of vervangen.		X
1.1. 19.	Continuëreminstallatie (indien gemonteerd of voorgeschreven)	Visuele controle.	a)	Onveilige koppelstukken of bevestigingen. Het functioneren daarvan is aangetast.	X	X
			b)	Installatie is duidelijk defect of ontbreekt.		X
1.1. 20.	Automatische bediening van remmen voor aanhangwagens	Koppel de remkoppelingskoppen tussen het trekkende voertuig en de aanhangwagen los.	De rem voor de aanhangwagen wordt niet automatisch aangetrokken wanneer de koppelingskop losgekoppeld is.			X
1.1. 21.	Volledige reminstallatie	Visuele controle.	a)	Andere apparatuur (bv. antivriespomp, luchtdroger, enz.) vertoont uitwendige beschadiging of te veel corrosie waardoor de reminstallatie minder goed werkt. Remvermogen aangetast.		X
			b)	Luchtlekkage of antivrieslekkage. Systeemfunctionaliteit aangetast.	X	X
			c)	Onderdelen zitten los of zijn slecht gemonteerd.		X
			d)	Onveilige modificatie van een onderdeel <sup>3</sup> . Remvermogen aangetast.		X

1.1. Testkoppelingen (indien gemonteerd of voorgeschreven)	Visuele controle.	a)	Ontbreekt.		X		
		b)	Beschadigd.	X			
			Onbruikbaar of lekkend.		X		
1.1. Oplooptijd	Visuele controle en controle door bediening.		Onvoldoende efficiënt.		X		
1.2. Remkracht en bedrijfszekerheid van de bedrijfsrem							
1.2. De prestaties (E)	Trap de rem geleidelijk in tot de maximale opgevoerde kracht tijdens een test op een remtestmachine.	a)	Onvoldoende remkracht op een of meer wielen.		X		
			Geen remkracht op een of meer wielen.			X	
		b)	De remkracht is voor een of meer wielen kleiner dan 70 % van de maximale geregistreerde remkracht voor het andere wiel op dezelfde as. Of het voertuig wijkt te veel van een rechte lijn af in het geval van een test op de weg.		X		
			De remkracht van een wiel is kleiner dan 50 % van de maximaal geregistreerde remkracht van het andere wiel op dezelfde as in geval van gestuurde assen.			X	
		c)	De remkracht loopt niet geleidelijk op (blokkering).		X		
		d)	Abnormaal hoge reactietijd voor een of meer wielen.		X		
e)	Remkracht vertoont te grote schommelingen tijdens een volledige wielwenteling.		X				
1.2.2. Efficiëntie (E)	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 toegestane maximummassa van meer dan 3,5 ton moeten overeenkomstig de ISO 21069-	Levert niet minstens de volgende waarden op (1):					
		4. Voertuigen die voor het eerst zijn geregistreerd na 1/1/2012 : — Categorie M 1 : 58 % — Categorie M 2 en M 3 : 50 % — Categorie N 1: 50 % — Categorie N 2 en N 3 : 50 % — Categorie O 2, O 3 en O 4 : — voor opleggers : 45 % (2) — voor aanhangwagens met trekstang : 50 %				X	
		5. Voertuigen die voor het eerst zijn geregistreerd voor 1/1/2012 : — Categorie M 1, M 2 en M 3 : 50 % (3) — Categorie N 1 : 45 % — Categorie N 2 en N 3 : 43 % (4) — Categorie O 2, O 3 en O 4 : 40 % (5)				X	
		6. Andere categorieën : Categorieën L (beide remmen samen): — Categorie L1e : 42 % — Categorie L2e, L6e : 40 % — Categorie L3e : 50 % — Categorie L4e : 46 % — Categorie L5e, L7e : 44 % Categorieën L (achterwielrem): 25 % van totale voertuigmassa				X	
		Minder dan 50 % van bovenstaande waarden bereikt.					X

	normen of gelijkwaardige methoden worden gecontroleerd. Testen op de weg moeten worden uitgevoerd onder droge weersomstandigheden op een vlakke, rechte weg.					
1.3. Remkracht en bedrijfszekerheid van de hulprem (indien afzonderlijk werkend systeem).						
1.3.1. De prestaties (E)	Indien de hulprem afzonderlijk van de bedrijfsreminstallatie werkt, gebruik de methode in 1.2.1.	a)	Onvoldoende remkracht op een of meer wielen.	X		
			Geen remkracht op een of meer wielen.			X
		b)	De remkracht is voor een of meer wielen kleiner dan 70 % van de maximale geregistreerde remkracht voor een ander wiel op dezelfde as. Of het voertuig wijkt te veel van een rechte lijn af in het geval van een test op de weg.	X		
			De remkracht van een wiel is kleiner dan 50 % van de maximaal geregistreerde remkracht van het andere wiel op dezelfde as in geval van gestuurde assen.			X
c)	De remkracht loopt niet geleidelijk op (blokkering).		X			
1.3.2. Efficiëntie (E)	Indien de hulprem afzonderlijk van de bedrijfsreminstallatie werkt, gebruik de methode in 1.2.2.		Remkracht minder dan 50 % (6) van de vereiste remkracht gedefinieerd in 1.2.2. in vergelijking met toegelaten maximummassa.	X		
			Minder dan 50 % van de bovengenoemde remkracht bereikt in relatie tot de massa van het voertuig tijdens de controle.			X
1.4. Remkracht en bedrijfszekerheid van de parkeerrem						
1.4.1. De prestaties (E)	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.	X		
			Minder dan 50 % van de efficiëntiewaarden bereikt in relatie tot de massa van het voertuig tijdens de controle.			X
1.4.2. Efficiëntie (E)	Test op een remtestmachine. Indien dat niet kan, dan een test op de weg met een vertragingsmeter die slechts aanduidt of ook registreert, of met het voertuig op een helling met een bekende hellingsgraad.		Geeft niet voor alle categorieën voertuigen minstens een rempercentage van ten minste 16 % bij de maximaal toegestane massa, of, voor motorvoertuigen, ten minste 12 % bij de maximummassa van de voertuigcombinatie, waarbij moet worden uitgegaan van de grootste waarde.	X		
			Minder dan 50 % van de bovengenoemde remkracht bereikt in relatie tot de massa van het voertuig tijdens de controle.			X
1.5 Remkracht van continue reminstallatie	Visuele controle en, indien mogelijk, testen of de installatie werkt.	a)	Niet regelbaar (niet van toepassing op motorremmen).	X		
		b)	Installatie werkt niet.	X		

1.6 Antiblokkeersysteem (ABS)	Visuele controle en controle van het waarschuwingssignaal en/of met gebruikmaking van elektronische voertuig-interface.	a)	Waarschuwingssignaal is defect.		X		
		b)	Waarschuwingssignaal vertoont systeemstoringen.		X		
		c)	Wielsnelheidssensoren ontbreken of zijn beschadigd.		X		
		d)	Bedrading is beschadigd.		X		
		e)	Andere onderdelen ontbreken of zijn beschadigd.		X		
		f)	Systeem geeft defect aan via elektronische voertuig interface.		X		
1.7 Elektronisch remsysteem (EBS)	Visuele controle en controle van het waarschuwingssignaal en/of met gebruikmaking van elektronische voertuig-interface.	a)	Waarschuwingssignaal is defect.		X		
		b)	Waarschuwingssignaal vertoont systeemstoringen.		X		
		c)	Systeem geeft defect aan via elektronische voertuig interface.		X		
		d)	Verbinding tussen trekkend voertuig en aanhangwagen past niet of ontbreekt.			X	
1.8. Remvloeistof	Visuele controle	Remvloeistof vervuld of bezonken.			X		
		Dreigend gevaar van defecten.				X	
2. STUURINRICHTING							
2.1. Mechanische toestand							
2.1.1 Toestand van de stuurinrichting	Visuele controle van de werking van de stuurinrichting terwijl het stuurwiel wordt gedraaid.	a)	De werking van de stuurinrichting verloopt ruw.		X		
			Stuuras gedraaid of spieassen vertonen slijtage.		X		
		b)	Aantasting van de functionaliteit.				X
			c)	Stuuras vertoont te veel slijtage.		X	
		Aantasting van de functionaliteit.				X	
		d)	Stuuras is te beweeglijk.		X		
			Aantasting van de functionaliteit.				X
		e)	Lekt.		X		
			Vorming van druppels.				X
		2.1.2 Bevestiging van stuurhuis	Visuele controle van de bevestiging van het stuurhuis aan het chassis terwijl het stuurwiel met de klok mee en tegen de klok in wordt gedraaid.	a)	Stuurhuis niet correct bevestigd.		X
Bevestigingen gevaarlijk los of beweging ten opzichte van het chassis/de carrosserie zichtbaar.							X
b)	Bevestigingsgaten in het chassis groter geworden door slijtage.				X		
	Bevestigingen ernstig aangetast.					X	
c)	Bevestigingsbouten ontbreken of zijn gebroken.				X		
	Bevestigingen ernstig aangetast.					X	
d)	Stuurhuis is gebroken.				X		
	Stabiliteit van bevestiging of behuizing aangetast.					X	

2.1.3 Toestand stuuroverbrenging	Visuele controle of de stuuronderdelen geen slijtage, breuken of veiligheidsproblemen vertonen terwijl het stuurwiel met de klok mee en tegen de klok in wordt gedraaid.	a)	Relatieve beweging tussen onderdelen die vast zouden moeten zitten.		X	
			Buitensporige beweging of grote kans op losraken.			X
		b)	Verbindingen vertonen te veel slijtage.		X	
			Groot gevaar op losschieten.			X
		c)	Onderdelen zijn gebroken of vervormd.		X	
			Negatieve gevolgen voor de werking.			X
		d)	Vergrendelinrichtingen niet aanwezig.		X	
		e)	Foutieve uitlijning van de onderdelen (bv. Spoorstang of stuurstang).		X	
f)	Onveilige modificatie <sup>3</sup> .		X			
	Negatieve gevolgen voor de werking.			X		
g)	Stofkap beschadigd of versleten.	X				
	Stofkap ontbreekt of is ernstig versleten.		X			
2.1.4 Werking stuuroverbrenging	Visuele controle of de stuuronderdelen geen slijtage, breuken of veiligheidsproblemen vertonen terwijl het stuurwiel met de klok mee en tegen de klok in wordt gedraaid, de wielen op de grond en de motor draaiend (stuurbekekrachting).	a)	De bewegende stuuroverbrenging schuurt tegen een onderdeel dat aan het chassis vastzit.		X	
		b)	Stuuraanslag werkt niet of ontbreekt.		X	
2.1.5 Stuurbekekrachting	Controleer of er lekken zijn in de stuurinrichting en controleer het peil van de hydraulische vloeistof in het reservoir (indien zichtbaar). Plaats de wielen op de grond, zet de motor aan en controleer of de stuurbekekrachting werkt.	a)	Er lekt vloeistof.		X	
			b)	Onvoldoende vloeistof (onder MIN-teken).		X
		Ontoereikend reservoir.				X
		c)	Mechanisme werkt niet.		X	
			Sturen gaat minder goed.			X
		d)	Mechanisme is gebroken of zit los.		X	
			Sturen gaat minder goed.			X
		e)	Foutieve uitlijning of schurende onderdelen.		X	
Sturen gaat minder goed.				X		
f)	Onveilige modificatie <sup>3</sup> .		X			
	Sturen gaat minder goed.			X		
g)	Leidingen/slangen vertonen beschadiging of te veel corrosie.		X			
	Sturen gaat minder goed.			X		
2.2. Stuur, stuurkolom						
2.2.1 Toestand van het stuurwiel	Duw en trek het stuurwiel in lijn met de	a)	Relatieve beweging tussen stuur en stuurkolom die wijst op speling.		X	
			Zeer groot gevaar van losschieten.			X

	stuurkolom, duw het stuurwiel in verschillende richtingen met rechte hoeken ten opzichte van de kolom, terwijl de wielen op de grond staan. Visuele controle van de speling en de toestand van flexibele koppelingskoppelen of kruiskoppelingen.	b)	Bevestiging op stuurwielnaaf ontbreekt. Zeer groot gevaar van losschieten.		X	X
		c)	Stuurwielnaaf, -rand of -spaken vertonen breuken of zitten los. Zeer groot gevaar van losschieten.		X	X
		d)	Onveilige modificatie <sup>3</sup> .		X	
2.2.2 Stuurkolom en stuurdempers	Duw en trek het stuurwiel in lijn met de stuurkolom, duw het stuurwiel in verschillende richtingen met rechte hoeken ten opzichte van de kolom. Visuele controle van de speling en de toestand van flexibele koppelingskoppelen of kruiskoppelingen.	a)	Midden van het stuur beweegt te veel op- of neerwaarts.		X	
		b)	Bovendeel van kolom beweegt te veel radiaal van de kolomas.		X	
		c)	Flexibele koppelingskop is stuk.		X	
		d)	Bevestiging is defect. Zeer groot gevaar van losschieten.		X	X
		e)	Onveilige modificatie <sup>3</sup> .			X
2.3 Speling in de stuurinrichting	Voor voertuigen met stuurbekrachting met draaiende motor en de wielen in rechte positie, draai het stuurwiel licht en zo ver mogelijk met de wijzers van de klok mee en tegen de wijzers van de klok in zonder de wielen te bewegen. Visuele controle van de vrije beweging.		Te veel speling bij het sturen, bv. een bepaald punt op de rand overschrijdt bij beweging een vijfde van de diameter van het stuurwiel of beweegt niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> . Sturen minder veilig.		X	X
2.4. Wieluitlijning (X) <sup>2</sup>	Controleer de uitlijning van de bestuurde wielen met de juiste apparatuur.		Duidelijk foutieve uitlijning. Rechtdoor rijden aangetast; verminderde richtingstabiliteit.	X		X
2.5 Draaischijf van de as van de aanhangwagen	Visuele controle of met gebruik van een speciale testbank voor wielspeling.	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.		X		
			Bevestiging ernstig aangetast.			X	
2.6 Elektronische stuurbevoegdiging (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 voertuig-interface	a)	Het EPS waarschuwingslampje van de stuurbevoegdiging (EPS malfunction indicator lamp — MIL) wijst op een defect in de installatie.		X		
		b)	Inconsistentie tussen de hoek van het stuurwiel en de hoek van de wielen.		X		
			Besturing aangetast			X	
		c)	Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.		X		
3. ZICHT							
3.1. Gezichtsveld	Visuele controle vanaf de bestuurderszitplaats.	Er bevindt zich een obstakel in het gezichtsveld van de bestuurder dat zijn zicht vooraan of aan de zijkanten aanzienlijk belemmert. (buiten het schoonmaakgebied van de ruitenwissers).		X			
		Binnen schoonmaakgebied van de ruitenwissers verminderd zicht of buitenspiegels niet zichtbaar.				X	
3.2. Toestand van de ruiten	Visuele controle.	a)	De ruiten of de transparante panelen (indien toe gestaan) zijn gebarsten of verkleurd (buiten het schoonmaakgebied van de ruitenwissers).	X			
			Binnen schoonmaakgebied van de ruitenwissers verminderd zicht of buitenspiegels niet zichtbaar.			X	
		b)	Ruiten of transparante panelen (reflecterende of gekleurde folie inbegrepen) zijn niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> (buiten het schoonmaakgebied van de ruitenwissers).	X			
			Binnen schoonmaakgebied van de ruitenwissers verminderd zicht of buitenspiegels niet zichtbaar.			X	
		c)	Ruiten of transparante panelen in onaanvaardbare toestand.			X	
			Zicht binnen schoonmaakgebied van de ruitenwissers ernstig aangetast.				X
3.3 Achteruitkijkspiegels of -toestellen	Visuele controle.	a)	Spiegel of toestel ontbreekt of is niet bevestigd volgens de vereisten 1 (ten minste twee achteruitkijktoestellen beschikbaar).	X			
			Minder dan twee achteruitkijktoestellen beschikbaar.			X	
		b)	Spiegel of toestel licht beschadigd of los.	X			
			Spiegel of toestel werkt niet, is zwaar beschadigd of zit los.			X	
		c)	Noodzakelijk blikveld is er niet.			X	
		3.4. Ruitenwissers	Visuele controle en controle door bediening.	a)	De wissers werken niet of ontbreken.		X
b)	Wisserblad is defect.			X			
	Wisserblad ontbreekt of is duidelijk defect.					X	

3.5 Ruitensproeiers e	Visuele controle en controle door bediening.	Sproeiers werken niet adequaat (gebrek aan vloeistof maar de pomp werkt, of waterstraal verkeerd afgesteld).		X		
		Sproeiers werken 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						
4.1.1 Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Het licht/de lichtbron is defect of ontbreekt (meerdere lampen/lichtbronnen); in het geval van LED werkt minder dan 1/3 niet.	X		
			Eén enkel(e) licht/lichtbron; in het geval van LED ernstig aangetaste zichtbaarheid.			
		b)	Projectiesysteem (reflector en lens) is licht defect.	X		
	Projectiesysteem (reflector en lens) is ernstig defect of ontbreekt.	X				
		c)	Lamp is niet stevig bevestigd.			X
4.1.2. Richting	Visuele controle en controle door bediening.	a)	De koplamp is duidelijk foutief uitgelijnd.			X
		b)	De lichtbron is niet correct geplaatst.			
4.1.3. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> (aantal oplichtende koplampen op hetzelfde moment).	X		
			Maximaal toegestane lichthelderheid aan de voorkant wordt overschreden.			
		b)	Verminderde functie van schakelaar.			X
4.1.4 Overeenstemming met vereisten <sup>1</sup>	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .			X
		b)	Producten op lens of lichtbron die de lichthelderheid duidelijk verminderen of de kleur van het licht wijzigen.			X
		c)	Lichtbron en lamp zijn niet compatibel.			X
4.1.5 Verstelinrichting (indien verplicht)	Visuele controle en indien mogelijk controle door bediening.	a)	Inrichting werkt niet.			X
		b)	Manuele inrichting kan niet vanaf de bestuurderszitplaats worden bediend.			X
		c)	Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.			X
4.1.6 Koplampwis-ser (indien verplicht)	Visuele controle en indien mogelijk controle door bediening.	Inrichting werkt niet.		X		
		In het geval van gasontladingslampen.				
4.2. Voor- en achterlichten, breedtelichten en markeringslichten en daglichten.						
4.2.1 Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Lichtbron defect.			X
		b)	Lens is defect.			X
		c)	Lamp is niet veilig bevestigd.	X		
	Zeer groot gevaar dat het eraf valt.	X				
4.2. Schakelaars <sup>2</sup>	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .			X
			Achterlichten en breedtelichten kunnen worden uitgeschakeld als koplampen aan zijn.			X



		b)	Verminderde functie van schakelaar.		X	
4.2.3 Overeenstemming met vereisten <sup>1</sup>	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .	X		
			Rood licht aan de voorzijde en wit licht aan de achterzijde; sterk verminderde lichthelderheid.		X	
		b)	Producten op lens of lichtbron die de lichthelderheid verminderen of de kleur van het licht wijzigen.	X		
			Rood licht aan de voorzijde en wit licht aan de achterzijde; sterk verminderde lichthelderheid.		X	
4.3. Remlichten						
4.3.1 Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Lichtbron defect. (meerdere bronnen; in geval van LED werkt minder dan 1/3 niet).	X		
			Eén enkele lichtbron; in geval van LED werkt minder dan 2/3.		X	
			Alle lichtbronnen werken niet.			X
		b)	Licht beschadigde lens (geen invloed op het uit gestraalde licht)	X		
			Ernstig defecte lens (invloed op uitgestraald licht).		X	
		c)	Lamp is niet stevig bevestigd.	X		
Zeer groot gevaar dat het eraf valt.	X					
4.3. Schakelaars 2.	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .	X		
			Vertraagde werking.		X	
			Geen enkele werking.			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	
4.3.3 Overeenstemming met vereisten <sup>1</sup>	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		
			Wit licht aan de achterzijde; sterk verminderde lichthelderheid.		X	
4.4. Richtingaanwijzers en waarschuwingsknipperlichten						
4.4.1 Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Lichtbron defect. (meerdere bronnen; in geval van LED werkt minder dan 1/3 niet).	X		
			Eén enkele lichtbron; in geval van LED werkt minder dan 2/3.		X	
		b)	Licht beschadigde lens (geen invloed op het uitgestraalde licht).	X		
			Ernstig defecte lens (invloed op uitgestraald licht).		X	
		c)	Lamp is niet stevig bevestigd.	X		
			Zeer groot gevaar dat het eraf valt.		X	

4.4. Schakelaars 2.	Visuele controle en controle door bediening.	Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .		X		
		Geen enkele werking.				
4.4.3 Overeen- stemming met vereisten <sup>1</sup>	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	
4.4.4 Knippersnelheid	Visuele controle en controle door bediening.	De knippersnelheid is niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> (frequentie wijkt meer dan 25 % af).		X		
4.5. Mistlichten voor en achter						
4.5.1 Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Lichtbron defect. (meerdere bronnen; in geval van LED werkt minder dan 1/3 niet).	X		
			Eén enkele lichtbron; in geval van LED werkt minder dan 2/3.			
		b)	Licht beschadigde lens (geen invloed op het uitgestraalde licht).	X		
			Ernstig defecte lens (invloed op uitgestraald licht).			
		c)	Lamp is niet stevig bevestigd.	X		
			Zeer groot gevaar dat hij eraf valt.			
4.5.2 Richting (X) <sup>2</sup>	Visuele controle en controle door bediening.	Mistlicht vooraan schijnt niet meer horizontaal wanneer het lichtpatroon een scheidingslijn heeft (scheidingslijn te laag).		X		
		Afbakeningslijn boven die van de koplampen met gedimde lichtstraal.				
4.5.3. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening.	Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .		X		
		Werkt niet.				
4.5.4 Overeen- stemming 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						
4.6.1 Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Lichtbron defect.	X		
		b)	Lens is defect.	X		
		c)	Lamp is niet stevig bevestigd.	X		
Zeer groot gevaar dat het eraf valt.	X					
4.6.2 Overeen- stemming 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	
4.6.3. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening.	Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .		X		
		Achteruitrijlicht kan worden aangezet zonder dat de versnelling in zijn achteruit is gezet.				
4.7. Achterkentekenplaatverlichting						
4.7.1 Toestand en werking	Visuele controle en controle door	a)	Licht schijnt rechtstreeks, of wit licht, achteruit.	X		

	bediening.	b)	Lichtbron defect (meerdere lichtbronnen).	X		
			Lichtbron defect (één enkele lichtbron).		X	
		c)	Lamp is niet stevig bevestigd.	X		
			Zeer groot gevaar dat het eraf valt.		X	
4.7.2	Overeenstemming met vereisten <sup>1</sup>		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.	X	
				Reflecterende werking aangetast.		X
			b)	Reflector is niet stevig bevestigd.	X	
				Zou eraf kunnen vallen.		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> .		X	
			Ontbrekende of reflecterende rode kleur aan de voorzijde of witte kleur aan de achterzijde.			X
4.9. Verklippersignalen voor lichtinrichting						
4.9.1	Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening	Werkt niet.		X	
			Werkt niet voor hoofdlichtstraal van koplamp of een mistlamp aan de achterzijde.			X
4.9.2	Overeenstemming met vereisten <sup>1</sup>	Visuele controle en controle door bediening	Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .		X	
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.	X	
				Losse contactdoos.		X
			b)	Isolatie is beschadigd of stuk.	X	
				Kan kortsluiting veroorzaken.		X
			c)	De elektrische verbindingen van de aanhangwagen of het trekkend voertuig functioneren niet correct.		X
				Remlichten van aanhangwagen werken in het geheel niet.		X
4.11.	Elektrische bedrading	Visuele controle, waaronder in het motorcompartiment (indien van toepassing)	a)	Bedrading zit los of is niet goed beveiligd.	X	
				Bevestigingen los, draden raken scherpe randen, grote kans dat connectoren losraken.		X
				Grote kans dat bedrading hete of roterende onderdelen of de grond raakt, connectoren zijn ontkoppeld (relevante onderdelen voor remmen, sturen).		X
			b)	Bedrading is licht versleten..	X	
				Bedrading is sterk versleten.		X
				Bedrading is extreem versleten (relevante onderdelen voor remmen, sturen).		X
			c)	Isolatie is beschadigd of stuk.	X	
				Kan kortsluiting veroorzaken.		X
				Hoog risico op brand, ontstaan van vonken.		X

4. Niet-verplichte 12. lichten en retroreflectoren (X) <sup>2</sup>	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Een licht/retroreflector is niet in overeenstemming met de vereisten bevestigd <sup>1</sup> .	X			
			Uitstralend/reflecterend rood licht aan de voorzijde of wit licht aan de achterzijde.			X	
		b)	Bediening van het licht is niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .	X			
	Bij een aantal koplampen dat tegelijk werkt, wordt de toegestane lichthelderheid overschreden; Uitstralend/reflecterend rood licht aan de voorzijde of wit licht aan de achterzijde.		X				
		c)	Licht/retroreflector is niet stevig bevestigd.	X			
			Zeer groot gevaar dat het eraf valt.			X	
4. Accu('s) 13.	Visuele controle	a)	Zit los.	X			
			Niet correct bevestigd. Kan kortsluiting veroorzaken.			X	
		b)	Lekt.	X			
			Verlies van gevaarlijke stoffen.			X	
		c)	Schakelaar (indien vereist) is defect.			X	
		d)	Zekeringen (indien vereist) zijn defect.			X	
e)	Onvoldoende luchtcirculatie (indien vereist).			X			
5. ASSEN, WIELEN, BANDEN EN OPHANGING							
5.1. Assen							
5.1.1. Assen (+ E)	Visuele controle en indien beschikbaar gebruik van een toestel om de speling van de wielen vast te stellen.	a)	As is gebroken of vervormd.			X	
		b)	As is niet goed aan het voertuig bevestigd.		X		
			Verminderde stabiliteit, functionaliteit aangetast: te veel beweging ten opzichte van bevestigingspunten.				X
	c)	Onveilige modificatie <sup>3</sup> .		X			
		Verminderde stabiliteit, functionaliteit aangetast, onvoldoende afstand, tot andere onderdelen of de grond.				X	
5.1.2. Stuurpen (+ E)	Visuele controle en indien beschikbaar gebruik van een toestel om de speling van de wielen vast te stellen. Oefen verticale of zijdellingse kracht uit op elk wiel en noteer de mate van beweging tussen het aslichaam en de fusee.	a)	Stuurpen is gebroken.			X	
		b)	Fuseepen en/of hulzen vertonen te veel slijtage.		X		
			Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit.				X
		c)	Te veel beweging tussen stuurpen en ashuis.		X		
	Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit.		X				
	d)	De fusee zit los in as.		X			
		Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit.				X	
5.1.3 Wiellagers (+ E)	Visuele controle met een toestel om de speling van de wielen vast te stellen. Schud het wiel of oefen zijdellingse kracht uit op elk wiel en	a)	Te veel speling in een wiellager.		X		
			Verminderde richtingstabiliteit; gevaar van kapotgaan.				X
	b)	Wiellager zit te strak of is geblokkeerd.		X			
		Gevaar van oververhitting; gevaar van kapotgaan.				X	

	noteer de mate van opwaartse beweging van het wiel ten opzichte van de fusee.					
5.2. Wielen en banden						
5.2.1. Wielnaaf	Visuele controle.	a)	De moeren of bouten van het wiel ontbreken of zitten los.		X	
			Ontbrekende bevestiging of deze zit zo los dat de wegveiligheid ernstig wordt aangetast.			X
		b)	Naaf vertoont slijtage of beschadiging.		X	
			Naaf vertoont slijtage of beschadiging op een zodanige wijze dat de veilige bevestiging van wielen wordt aangetast.			X
5.2. Wielen 2.	Visuele controle van beide zijden van elk wiel met het voertuig boven een smeerkuil of bevestigd aan een hijstoestel.	a)	Breuken of ondeugdelijk laswerk.			X
		b)	Velgringen niet correct bevestigd.		X	
			Grote kans op losraken.			X
		c)	Wiel is ernstig vervormd of vertoont te veel slijtage.		X	
Veilige bevestiging aan de naaf aangetast; veilige bevestiging van band aangetast.				X		
5.2. Banden 3.	Visuele controle van de hele band door het voertuig naar voren en naar achteren te rollen.	a)	Bandenmaat, laadvermogen, goedkeuringsmerk of snelheidscategorie is niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> en is niet veilig.		X	
			Onvoldoende laadvermogen of snelheidscategorie voor feitelijk gebruik, band raakt andere vaste onderdelen van het voertuig, waardoor gebruik op de weg minder veilig wordt.			X
		b)	Banden op dezelfde as of gekoppelde wielen hebben niet dezelfde maat.		X	
		c)	Banden op dezelfde as hebben een verschillende structuur (radiaal/diagonaal).		X	
		d)	Band vertoont ernstige schade of inkepingen.		X	
			Koord zichtbaar of beschadigd.			X
		e)	Bandenslijtage-indicator komt bloot te liggen.		X	
			Diepte van het bandprofiel niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .			X
		f)	Band schuurt tegen andere onderdelen (flexibele op spatafschermingsmiddelen).	X		
			Band schuurt tegen andere onderdelen (veilig rijden niet belemmerd)		X	
g)	Opgesneden banden niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .		X			

			Weefselbeschermingslaag aangetast.			X
		h)	Controlesysteem voor bandenspanning werkt niet goed of band is duidelijk te zacht.	X		
			Werkt duidelijk niet.		X	
5.3. Ophangingsysteem						
5.3.1 Veren stabilisator (+ E)	Visuele controle en indien beschikbaar gebruik van een toestel om de speling van de wielen vast te stellen.	a)	Verenzijn niet goed aan het chassis of de as bevestigd.		X	
			Relatieve beweging zichtbaar, bevestigingen in ernstige mate te los.			X
		b)	Een veeronderdeel is beschadigd of gebroken.		X	
			Voornaamste veer (-blad), of overige bladen zeer ernstig aangetast.			X
		c)	Een veer ontbreekt.		X	
			Voornaamste veer (-blad), of overige bladen zeer ernstig aangetast.			X
d)	Onveilige modificatie <sup>3</sup> .		X			
	Onvoldoende afstand tot andere voertuigonderdelen; veersysteem werkt niet.			X		
5.3.2. Schokdempers	Visuele controle.	a)	Schokdempers zijn niet goed aan het chassis of de as bevestigd.	X		
			Schokdemper los.		X	
		b)	Beschadigde schokdemper met sporen van ernstige lekkage of defect.		X	
c)	De schokdemper ontbreekt.		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, Wiel draagarmen en ophangarmen (+ E)	Visuele controle en indien beschikbaar gebruik van een toestel om de speling van de wielen vast te stellen.	a)	Onderdeel is niet goed aan het chassis of de as bevestigd.		X	
			Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit.			X
		b)	Onderdeel vertoont schade of te veel corrosie.		X	
			Stabiliteit van onderdeel verminderd of onderdeel vertoont breuken.			X
		c)	Onveilige modificatie <sup>3</sup> .		X	
			Onvoldoende afstand tot andere voertuigonderdelen; systeem werkt niet.			X
5.3.4 Veerverbindingen (+ E)	Visuele controle en indien beschikbaar gebruik van een toestel om de speling van de wielen vast te stellen.	a)	Fuseepen en/of hulzen of de veerverbindingen vertonen te veel slijtage.		X	
			Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit.			X
		b)	De stofkap is ernstig versleten.	X		
			De stofkap ontbreekt of vertoont scheuren.		X	
5.3.5 Luchtvering	Visuele controle.	a)	Systeem werkt niet.			X
		b)	Een onderdeel vertoont beschadiging, vervorming of is defect zodat het systeem minder goed werkt.		X	

			Werking van het systeem ernstig verminderd.			X
		c)	Het systeem lekt hoorbaar.		X	
		d)	Onveilige modificatie.		X	
6. CHASSIS EN MET HET CHASSIS VERBONDEN DELEN						
6.1. Chassis of frame en bevestigingen						
6.1.1. Algemene toestand	Visuele controle.	a)	Een van de zijden of dwarsdelen vertoont lichte breuken of is vervormd.		X	
			Een van de zijden of dwarsdelen vertoont ernstige breuken of is sterk vervormd.			X
		b)	De verstevigende platen of bevestigingen zitten los.		X	
			Meeste bevestigingen los; onvoldoende sterke onderdelen.			X
		c)	Te veel corrosie waardoor het geheel aan stijfheid verliest.		X	
			Onvoldoende sterke onderdelen.			X
6. Uitleatpijpen en dempers	Visuele controle	a)	Uitleatsysteem zit los of lekt.		X	
		b)	Emissies komen in de cabine of in het passagiers gedeelte.		X	
			Gevaar voor de gezondheid van personen aan boord.			X
6.1.3 Brandstof-tanks en -leidingen (incl. tanks en brandstof-leidingen voor verwarming)	Visuele controle, gebruik van apparatuur voor het vaststellen van lekken in het geval van LPG/CNG/LNG-systemen.	a)	De tank of leidingen zitten los, wat brandgevaar oplevert.			X
		b)	Brandstof lekt, tankdop ontbreekt of sluit niet goed af.		X	
			Brandgevaar; buitensporig verlies van gevaarlijk materiaal.			X
		c)	Gescheurde leidingen.	X		
			Beschadigde leidingen.		X	
		d)	Brandstofkraan (indien vereist) werkt niet correct.		X	
		e)	Brandgevaar door — lekkende brandstof, — onvoldoende afscherming van brandstoftank of uitleat, — toestand van het motorcompartiment.			X
		f)	LPG-/CNG/LNG- of waterstofsysteem is niet in overeenstemming met de vereisten, deel van het systeem defect <sup>1</sup> .			X
6.1.4 Bumpers, zijdelingse bescherming en onderrij-beveiliging aan de achterzijde	Visuele controle.	a)	Onderdelen zitten los of zijn beschadigd waardoor zij door (lichte) aanraking kunnen verwonden.		X	
			Onderdelen zouden eraf kunnen vallen; functionaliteit ernstig aangetast.			X
		b)	Inrichting is duidelijk niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .		X	
6.1.5 Bevestiging van het reserve wiel (indien aanwezig)	Visuele controle.	a)	Bevestiging in slechte toestand.	X		
		b)	De bevestiging is gebroken of zit los.		X	
		c)	Een reservewiel is niet stevig bevestigd.		X	
			Zeer groot gevaar dat het eraf valt.			X

6.1.6 Mechanische koppelings- en trekrichting (+ E)	Visuele controle op slijtage en correcte bediening met speciale aandacht voor aanwezige veiligheidsvoorzieningen en/of het gebruik van meetapparatuur.	a)	Onderdeel vertoont beschadiging, defecten of barsten (indien niet in gebruik).		X	
			Onderdeel vertoont beschadiging, defecten of barsten (indien in gebruik).			X
		b)	Onderdeel vertoont te veel slijtage.		X	
			Onder de slijtagelimiet.			X
		c)	Bevestiging is defect.		X	
			Losse bevestigingen die er gemakkelijk af kunnen vallen.			X
		d)	Veiligheidsvoorziening ontbreekt of werkt niet goed.		X	
		e)	Koppelingsindicatoren werken niet.		X	
		f)	Kentekenplaat of licht wordt bedekt (indien niet in gebruik).	X		
			Kentekenplaat niet leesbaar (indien niet in gebruik).		X	
		g)	Onveilige modificatie <sup>3</sup> (secundaire onderdelen).		X	
			Onveilige modificatie <sup>3</sup> (primaire onderdelen).			X
h)	Koppeling te zwak, incompatibel of koppelinrichting stemt niet overeen met de vereisten.			X		
6.1.7. Verzending	Visuele controle	a)	Borgschroeven zitten los of ontbreken.		X	
			Borgschroeven zitten los of ontbreken waardoor de veiligheid ernstig wordt aangetast.			X
		b)	Aslagering voor overbrenging vertoont te veel slijtage.		X	
			Zeer groot gevaar op losraken of barsten.			X
		c)	Kruiskoppelingen of de overbrengingskettingen of -riemen vertonen te veel slijtage.		X	
			Zeer groot gevaar op losraken of barsten.			X
		d)	Flexibele koppelingskoppen zijn stuk.		X	
			Zeer groot gevaar op losraken of barsten.			X
		e)	As is beschadigd of gebogen.		X	
		f)	Lagerbehuizing is gebroken of zit los.		X	
			Zeer groot gevaar op losraken of barsten.			X
		g)	De stofkap is ernstig versleten.	X		
De stofkap ontbreekt of vertoont scheuren.			X			
h)	Illegale modificatie van de aandrijving.		X			
6.1.8 Bevestiging van de motor	Visuele controle	Defecte, duidelijk en ernstig beschadigde bevestigingen..			X	
		Loszittende of gebroken bevestigingen.				X



6.1. Motorprestaties 9 (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 milieuaantast.			X
6.2. Cabine en koetswerk						
6.2.1. Toestand	Visuele controle.	a)	Paneel of onderdeel zit los of is beschadigd en kan verwondingen veroorzaken.		X	
			Zou eraf kunnen vallen.			X
		b)	Koetswerkondersteuning zit los.		X	
			Verminderde stabiliteit.			X
		c)	Uitlaatemissies komen binnen.		X	
			Gevaar voor de gezondheid van personen aan boord.			X
		d)	Onveilige modificatie <sup>3</sup> .		X	
			Onvoldoende afstand tot roterende of bewegende onderdelen en de weg.			X
6.2.2. Bevestiging	Visuele controle boven een inspectieput of op een hefinrichting.	a)	Koetswerk of cabine zit los.		X	
			Verminderde stabiliteit.			X
		b)	Koetswerk/cabine zit niet recht op het chassis.		X	
			Bevestiging van koetswerk/cabine op het chassis of de dwarsdelen zit los of ontbreekt en indien symmetrisch.		X	
		c)	De bevestiging van het koetswerk/de cabine op het chassis of de dwarsdelen zit los of ontbreekt wat de veiligheid zeer ernstig aantast.			X
			Bevestigingspunten aan integrale koetswerkonderdelen vertonen te veel roest.		X	
	Verminderde stabiliteit.			X		
6.2.3 Portieren en portiervangers	Visuele controle.	a)	Een portier opent en sluit niet correct.		X	
			Een portier kan plots opengaan of blijft niet gesloten (schuifdeuren).		X	
		b)	Een portier kan plots opengaan of blijft niet gesloten (openslaande deuren).			X
			Portier, scharnieren, portiervangers, stijlen is/zijn stuk.	X		
		c)	Portier, scharnieren, portiervangers of stijlen ontbreekt/ontbreken of zit/zitten los.		X	
6.2.4. Bodem	Visuele controle boven een inspectieput of op een hefinrichting.		Bodem zit los of is stuk.		X	
			Onvoldoende stabiliteit.			X
6.2.5 Bestuurders-zitplaats	Visuele controle.	a)	Zitplaats met defecte structuur.		X	
			Losse zitplaats.			X
		b)	Afstelmechanisme functioneert niet correct.		X	
			Zitplaats beweegt of rugleuning niet fixeerbaar.			X

6.2.6. Overige zitplaatsen	Visuele controle.	a)	Zitplaatsen zijn defect of zitten los (secundaire onder delen).	X				
			Zitplaatsen zijn defect of zitten los (hoofdonderdelen).		X			
		b)	Zitplaatsen zijn niet bevestigd in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .	X				
			Toegestaan aantal zitplaatsen overschreden; plaatsing niet in overeenstemming met goedkeuring.		X			
6.2.7 Bedieningsapparaat voor de bestuurder	Visuele controle en controle door bediening.	Bedieningsapparatuur die nodig is voor de veilige besturing van het voertuig werkt niet correct.			X			
		Bediening minder veilig.				X		
6.2.8 Cabinetreden	Visuele controle.	a)	Trede of bevestiging zit los.	X				
			Onvoldoende stabiliteit.		X			
		b)	Toestand van trede of opstapring zou gebruikers kunnen verwonden.			X		
6.2.9 Andere binnen- en buitenvoorzieningen en uitrusting	Visuele controle.	a)	Bevestiging of andere voorzieningen of inrichtingen zijn defect.		X			
			Andere voorzieningen of inrichtingen zijn niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> . Gemonteerde onderdelen zouden letsel kunnen veroorzaken. veilige werking negatief beïnvloed.	X		X		
		c)	Hydraulische inrichting lekt.	X				
			Buitensporig verlies van gevaarlijk materiaal.		X			
		6.2. Spatborden, 10. opspat-afschermings-uitrusting	Visuele controle.	a)	Ontbreekt, zit los of is ernstig verroest.	X		
					Zou letsel kunnen veroorzaken. Zou eraf kunnen vallen.		X	
b)	Onvoldoende afstand tot band/wiel (opspat-afscherming).			X				
	Onvoldoende afstand tot band/wiel (spatborden).				X			
c)	Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .	X						
	Onvoldoende afdekking van trede.		X					
6.2.11. Standaard	Visuele controle.	a)	Ontbreekt, zit los of is ernstig verroest.		X			
		b)	Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .		X			
		c)	Gevaar voor uitklappen als het voertuig in beweging is.			X		
6.2.12. Handgrepen en voetsteunen	Visuele controle.	a)	Ontbreken, zitten los of zijn ernstig verroest.		X			
		b)	Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .		X			
7. DIVERSE UITRUSTINGEN								
7.1. Veiligheidsgordels/sluitingen en beveiligingssystemen voor inzittenden								
7.1.1 Veiligheid van de bevestiging van veiligheidsgordels/sluitingen	Visuele controle.	a)	Verankeringspunt is stuk.		X			
			Verminderde stabiliteit.			X		
		b)	Verankering zit los.		X			

7.1.2 Toestand van veiligheidsgordels/sluitingen	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Verplichte veiligheidsgordel ontbreekt of is niet bevestigd.		X	
		b)	Veiligheidsgordel is beschadigd.	X		
			Scheur of teken van overspanning.		X	
		c)	Veiligheidsgordel is niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .		X	
		d)	Sluiting van de veiligheidsgordel is beschadigd of werkt niet correct.		X	
		e)	Oprolmechanisme van de veiligheidsgordel is beschadigd of werkt niet correct.		X	
7.1.3 Krachtbegrenzer veiligheidsgordel	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a)	Krachtbegrenzer is duidelijk niet aanwezig of is niet aan het voertuig aangepast.		X	
		b)	Systeem geeft defect aan via elektronische voertuig interface.		X	
7.1.4 Gordelspanners	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a)	Spanner is duidelijk niet aanwezig of is niet aan het voertuig aangepast.		X	
		b)	Systeem geeft defect aan via elektronische voertuig interface.		X	
7.1.5 Airbag	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a)	Airbags zijn duidelijk niet aanwezig of passen niet bij het voertuig.		X	
		b)	Systeem geeft defect aan via elektronische voertuig interface.		X	
		c)	Airbags werkt duidelijk niet.		X	
7.1.6 SRS-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> .	X		
			Indien vereist (bv. taxi's, bussen, touringcars enz.).		X	
7.3 Sloten en beveiligingen tegen diefstal	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Apparatuur om te verhinderen dat er met het voertuig wordt gereden, werkt niet.	X		
		b)	Defect.		X	
			Sluit of blokkeert onaangekondigd.			X
7.4 Gevarendrie-hoek (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 Geluids- signaalinrichting	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Werkt niet goed.	X		
			Werkt in het geheel niet.		X	
		b)	Bediening zit los.	X		
			c)	Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .	X	
Uitgezonderd geluid kan worden verward met officiële sirenes.		X				
7.8. Snelheidsmeter	Visuele controle of door bediening tijdens een test op de weg of door middel van elektronica.	a)	Niet geïnstalleerd in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .	X		
			Ontbreekt (indien vereist).		X	
		b)	Verminderde werking.	X		
			Werkt in het geheel niet		X	
		c)	Kan niet voldoende worden verlicht.	X		
			Kan in het geheel niet worden verlicht.		X	
7.9 Tachograaf (indien aanwezig/ vereist)	Visuele controle.	a)	Niet geïnstalleerd 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 verouderd.		X	
		e)	Duidelijke vervalsing of manipulatie.		X	
		f)	Maat van banden niet compatibel met ijkparameters.		X	
7.10 Snelheids- begrenzer (indien aanwezig/ vereist) (+ E)	Visuele controle en, indien uitrusting beschikbaar is, controle door bediening.	a)	Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .		X	
		b)	Werkt duidelijk niet.		X	
		c)	Snelheid foutief ingesteld (indien gecontroleerd).		X	
		d)	Niet geïnstalleerd in overeenstemming met de vereisten.		X	
		e)	Plaatje ontbreekt of is onleesbaar.		X	
		f)	Maat van banden niet compatibel met ijkparameters.		X	
7.11 Kilometer teller (indien vereist) (X) <sup>2</sup>	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a)	Is duidelijk mee geknoeid (fraude) om de geregistreerde afstand te verminderen of om de afstand die een voertuig heeft afgelegd, verkeerd weer te geven.		X	
		b)	Werkt duidelijk niet.		X	
7.12 Elektronische stabiliteits- controle (ESC) indien aanwezig/ vereist (X) <sup>2</sup>	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a)	Wielsnelheidssensoren 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 waarschuwingslampje van de elektronische stabiliteitscontrole wijst op een		X	

			defect in het systeem.			
		f)	Systeem geeft defect aan via elektronisch voertuig interface.		X	
8. OVERLASTFACTOREN						
8.1. Geluid						
8.1. Noise suppression system (+ E)	Subjectieve beoordeling, (tenzij de controleur van mening is dat het geluidsniveau wellicht tegen de grens zit in welk geval een geluidstest met een geluidsmeter mag worden uitgevoerd).	a)	Geluidsniveaus overschrijden de volgens de vereisten toegestane niveaus <sup>1</sup> .		X	
		b)	Onderdeel van het geluidsonderdrukkingssysteem zit los, is beschadigd, niet juist aangebracht, afwezig of duidelijk aangepast met een nadelige invloed op de geluidsniveaus.		X	
			Zeer groot gevaar dat het eraf valt.			X
8.2. Uitlaatemissies						
8.2.1 Emissies van voertuigen met compressieontsteking						
8.2.1. Uitlaat-emissieregelsysteem	Visuele controle.	a)	Het door de fabrikant gemonteerde uitlaatemissieregel systeem is afwezig, aangepast of duidelijk defect.		X	
		b)	Lekken die emissiemetingen kunnen beïnvloeden.		X	
		c)	Waarschuwinglampje volgt niet de juiste volgorde.		X	
8.2.1. Gasemissies 2. (E)	— voor voertuigen tot emissieclassen Euro 5 en EURO V (7); Meting met een uitlaatgasanalyse of in overeenstemming met de vereisten 1 of aflezing van OBD. De uitlaatpijptest is altijd 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 vereisten. — voor	a)	Ofwel overschrijden de gasemissies de door de fabrikant vastgelegde niveaus.		X	
		b)	ofwel, indien deze gegevens niet beschikbaar zijn, overschrijden de CO-emissies: i) voor voertuigen zonder geavanceerd uitlaatemissieregelsysteem, — 4,5 %, of — 3,5 %, afhankelijk van de datum van eerste inschrijving of gebruik zoals in de vereisten wordt bepaald <sup>1</sup> ; ii) Voor voertuigen met een geavanceerd uitlaatemissieregelsysteem, — bij stationaire motor: 0,5 %, — bij verhoogd toerental: 0,3 %, of — bij stationaire motor: 0,3 % (7), — bij verhoogd toerental: 0,2 %, afhankelijk van de datum van eerste inschrijving of gebruik zoals in de vereisten wordt bepaald <sup>1</sup> .		X	
		c)	Lambdacoëfficiënt buiten de waarde $1 \pm 0,03$ of niet overeenkomstig de specificaties van fabrikant.		X	
		d)	Uitgelezen OBD wijst op ernstig defect.		X	
		e)	De meetapparatuur op afstand wijst op een ernstige inbreuk.		X	

	voertuigen van emissieklassen Euro en EURO VI (7): Meting met een uitlaatgasanalyse of in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> of uitlezing OBD overeenkomstig de aanbevelingen van de fabrikant en andere vereisten <sup>1</sup> Metingen niet toepasbaar voor tweetakt-motoren.				
8.2.2. Emissies compressieontstekingsmotoren					
8.2.2. Uitlaat-emissieregelsysteem	Visuele controle.	a)	Een door de fabrikant gemonteerd uitlaatemissieregel systeem is afwezig of duidelijk defect.		X
		b)	Lekken die emissiemetingen kunnen beïnvloeden.		X
		c)	Waarschuwinglampje volgt niet de juiste volgorde.		X
		d)	Onvoldoende reagens, indien van toepassing.		X
8.2.2. Opaciteit	voor voertuigen tot emissieklasse Euro 5 en EURO V (8): 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 altijd de standaardmethode voor de beoordeling van	a)	Bij voertuigen die voor de eerste keer na de datum in de vereisten <sup>1</sup> zijn geregistreerd of in gebruik genomen,  De opaciteit overschrijdt het niveau dat op de plaat van de fabrikant op het voertuig staat genoteerd.		
					X

	<p>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. voor voertuigen van emissieklassen Euro 6 en EURO VI <sup>(9)</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 brandstoftoevoer in werking treedt) met de versnellingspook in de vrije stand en niet-ontkoppelde motor of uitlezing OB overeenkomstig de aanbevelingen van de fabrikant en andere vereisten <sup>1</sup>.</p>					
	<p>Vorbereitung van het voertuig : 1. Voertuigen kunnen worden gecontroleerd zonder voorbereiding, maar om veiligheidsredenen moet eerst worden nagegaan of de motor warm is en in een bevredigende</p>					

	mechanische staat verkeert.					
	<p>2 Voorbereidingsvoorschriften:</p> <p>i) de motor moet op temperatuur zijn, hetgeen bijvoorbeeld kan worden geconstateerd wanneer de temperatuur van de motorolie, gemeten door middel van een in de opening voor de oliepeilstok ingebrachte voeler, ten minste 80 °C bedraagt of de normale bedrijfs-temperatuur wanneer deze lager is, dan wel wanneer de temperatuur van het motorblok, bepaald aan de hand van de hoeveelheid infraroodstraling, ten minste een vergelijkbare waarde bedraagt. Indien door de constructie van het voertuig deze meting in de praktijk moeilijk uitvoerbaar is, kan de normale bedrijfs-temperatuur van de motor op een andere wijze worden vastgesteld, bijvoorbeeld door te wachten tot de ventilator aanslaat;</p> <p>ii) het uitlaatsysteem moet worden doorgeblazen door middel van ten minste drie</p>					



	vrije acceleratie-cycli of een daarmee vergelijkbare methode.				
	b)	<p>Wanneer deze gegevens niet beschikbaar zijn of de vereisten 1 het gebruik van referentiewaarden niet toe laten,</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> </ul> <p>of, bij voertuigen die in de vereisten 1 staan of voor de eerste keer na de datum in de vereisten zijn geregistreerd of in gebruik genomen <sup>1</sup>:</p> <p><math>1,5 \text{ m}^{-1}</math> <sup>(10)</sup></p> <p>of</p> <p><math>0,7 \text{ m}^{-1}</math> <sup>(11)</sup></p>		X	
	<p>Controle-procedure:</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 acceleratie-cyclus moet het gaspedaal snel en ononder-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</p>				

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

	testcycli aan een maximum verbinden. 5 Om onnodige tests te vermijden kunnen de lidstaten voertuigen afkeuren waarbij aan zienlijk hogere waarden dan de grenswaarden zijn gemeten na minder dan drie vrije acceleratiecycli of na het doorblazen. Om onnodige controles te vermijden kunnen de lidstaten ook voertuigen goedkeuren waarbij na minder dan drie vrije acceleratiecycli of na het doorblazen aanzienlijke lagere waarden dan de grenswaarden zijn gemeten. Er kan ook worden gemeten met meet apparatuur op afstand met bevestiging door standaardtestmethodes.				
8.3. Onderdrukking elektromagnetische storingen					
Radiostoring (X) <sup>2</sup>		Niet in overeenstemming met alle vereisten <sup>1</sup> .	X		
8.4. Andere punten die betrekking hebben op het milieu					
8.4.1 Vloeistof-lekken		Te veel vloeistoflekken, behalve water, die het milieu zouden kunnen schaden of een gevaar zouden kunnen vormen voor de veiligheid van andere weggebruikers.		X	
		Gestage vorming van druppels die een zeer ernstig gevaar oplevert.			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 Diagnostic (indien mogelijk)
9.2.1. EOBD
9.2.2. Actieve veiligheidssystement
9.2.3. Passieve veiligheidssystement
9.3. Mekanische 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 vóór 1 oktober 1991 zijn goedgekeurd.

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

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

<sup>6</sup> Bijv. 2,5 m/s<sup>2</sup> 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. an 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).

#### VOETNOTEN:

<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 worden nageleefd.

<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 bovenmatige negatieve invloed op het milieu heeft.

E Voor het testen van dit punt is apparatuur nodig.

Gezien om te worden gevoegd bij het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van ... tot wijziging 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.

Brussel, 29/11/2018.

Voor de Regering:

**De minister-president,**

**R. VERVOORT**

**De minister van Mobiliteit,**

**P. SMET**

**Annexe 1 à l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 novembre 2018 modifiant 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 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. GÉNÉRALITÉS

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

Le contrôle porte au moins sur les points énumérés au point C ci-dessous, car 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 l'autorité compétente en matière de réception. L'autorité compétente en matière de réception 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 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 énumérées ci-dessous. Les « motifs de refus » sont des exemples des défaillances qui sont appliquées.

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
<b>0. IDENTIFICATION DU VÉHICULE</b>					
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. Numéro d'identification, de châssis ou 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		
<b>1. ÉQUIPEMENTS DE FREINAGE</b>					
<b>1.1. État mécanique et fonctionnement</b>					
1.1.1 Pivot de la pédale ou du levier à main du frein de service	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	

1.1.2 État et course de la pédale ou du levier à main du dispositif de freinage	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)	Course trop grande, réserve de course insuffisante.		X	
			Le freinage ne peut pas être appliqué pleinement ou est bloqué.			X
		b)	Dégagement du frein rendu difficile.	X		
			Fonctionnalité réduite.		X	
1.1.3 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 multicircuits et de la soupape de surpression.	a)	Pression insuffisante pour assurer un freinage répété (au moins quatre actionnements) après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone «danger»).		X	
			Au moins deux actionnements des freins après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone «danger»).			X
		b)	Le temps nécessaire pour obtenir une pression ou un vide d'une valeur de fonctionnement sûr est trop long par rapport aux exigences <sup>1</sup> .		X	
		c)	La valve de protection à circuits multiples et le clapet de décharge ne fonctionnent pas.		X	
		d)	Fuite d'air provoquant une chute de pression sensible ou fuites d'air perceptibles.		X	
		e)	Dompage externe susceptible de nuire au bon fonctionnement du système de freinage.		X	
1.1.4 Manomètre ou indicateur de pression basse	Contrôle fonctionnel.		Dysfonctionnement ou défectuosité du manomètre ou de l'indicateur.	X		
			Faible pression non détectable.		X	
1.1.5 Robinet de 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 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	
1.1.6 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.	X		
			Usure excessive.		X	
		c)	Course trop longue (réglage incorrect).		X	
		d)	Actionneur manquant, endommagé ou ne fonctionnant pas.		X	
e)	Mauvais fonctionnement, signal avertisseur		X			



			indiquant un dysfonctionnement.			
1.1.7 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.		X	
			Fonctionnalité réduite.			X
		b)	Pertes d'huile trop importantes au niveau du compresseur.	X		
		c)	Manque de fiabilité de la valve ou valve mal montée.		X	
Fuite de liquide hydraulique.			X			
			Fonctionnalité réduite.			X
1.1.8 Têtes d'accouplement pour freins de remorque (électriques et pneumatiques)	Déconnecter et reconnecter l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque.	a)	Robinets ou valve à fermeture automatique défectueux.	X		
			Fonctionnalité réduite.			X
		b)	Manque de fiabilité du robinet ou de la valve ou valve mal montée.	X		
			Fonctionnalité réduite.			X
		c)	Étanchéité insuffisante.		X	
			Fonctionnalité réduite.			X
		d)	Ne fonctionnent pas correctement.		X	
			Fonctionnement du frein touché.			X
1.1.9 Accumulateur, réservoir de pression	Contrôle visuel.	a)	Réservoir légèrement endommagé ou présentant une légère corrosion.	X		
			Réservoir gravement endommagé. Corrosion ou fuite.			X
		b)	Purgeur inopérant.		X	
		c)	Manque de fiabilité du réservoir ou réservoir mal monté.		X	
1.1.10. 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.		X	
			Ne fonctionne pas.			X
		b)	Maître-cylindre défectueux, mais frein toujours opérant.		X	
			Maître-cylindre défectueux ou non étanche.			X
		c)	Fixation insuffisante du maître-cylindre, mais frein toujours opérant.		X	
			Fixation insuffisante du maître-cylindre.			X
		d)	Niveau insuffisant du liquide de frein sous la marque MIN.	X		
			Niveau du liquide de frein largement sous la marque MIN.			X
			Pas de liquide de frein visible.			
		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	X		

			liquide.			
1.1. Conduites rigides des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a)	Risque imminent de défaillance ou de rupture.			X
		b)	Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (systèmes de freinage à air comprimé).		X	
			Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (freins hydrauliques).			X
		c)	Endommagement ou corrosion excessive des conduites.			
			Nuisant au bon fonctionnement des freins par blocage ou risque imminent de perte d'étanchéité.		X	X
		d)	Conduites mal placées.	X		
Risques d'endommagement.			X			
1.1. Flexibles des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a)	Risque imminent de défaillance ou de rupture.			X
		b)	Endommagement, points de friction, flexibles torsadés ou trop courts.	X		
			Flexibles endommagés ou frottant contre une autre pièce.		X	
		c)	Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (systèmes de freinage à air comprimé).		X	
			Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (systèmes de freinage hydraulique).			X
		d)	Gonflement excessif des flexibles par mise sous pression.		X	
			Câble altéré.			X
e)	Flexibles poreux.		X			
1.1. Garnitures ou plaquettes de freins	Contrôle visuel.	a)	Usure excessive des garnitures ou des plaquettes de freins (marque minimale atteinte).		X	
			Usure excessive des garnitures ou des plaquettes de freins (marque minimale pas visible).			X
		b)	Garniture ou plaquette souillée (huile, graisse, etc.).		X	
			Performances de freinage réduites.			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 usé.		X	
				Disque ou tambour excessivement rayé, fissuré, mal fixé ou cassé.			X
			b)	Tambour ou disque souillé (huile, graisse, etc.).		X	
				Performances de freinage fortement réduites.			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.		X	
				Performances de freinage réduites.			X
			b)	Usure ou corrosion fortement avancée de l'élément.		X	
				Performances de freinage réduites.			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 dénotant un mauvais réglage ou une usure excessive.		X			
1.1. 16.	Cylindres de 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.	a)	Cylindre fissuré ou endommagé.		X	
				Performances de freinage réduites.			X
			b)	Étanchéité insuffisante du cylindre.		X	
				Performances de freinage réduites.			X
			c)	Défaut du cylindre compromettant la sécurité ou actionneur mal monté.		X	
				Performances de freinage réduites.			X
			d)	Corrosion excessive du cylindre.		X	
				Risque de fissure.			X
			e)	Course insuffisante ou excessive du mécanisme à piston ou à diaphragme.		X	
				Performances de freinage réduites (réserve insuffisante pour le mouvement).			X
				f)	Capuchon antipoussière endommagé.	X	
		Capuchon antipoussière manquant ou excessivement endommagé.		X			
1.1. 17.	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).		X	
				Valve grippée ou inopérante.			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 freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	Contrôle visuel.	a)	Mauvais montage ou défaut de connexion.	X		
			Fonctionnalité réduite.			X
		b)	Système manifestement défectueux ou manquant.		X	
1.1. 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. 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.		X	
			Performances de freinage réduites.			X
		b)	Fuite d'air ou d'antigel.	X		
			Fonctionnalité du système réduite.			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> .			X
Performances de freinage réduites.				X		
1.1. Prises d'essai (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	Contrôle visuel.	a)	Manquantes		X	
		b)	Endommagées	X		
			Inutilisables ou non étanches			X
1.1. Frein à inertie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.		Efficacité insuffisante.		X	
1.2. Performances et efficacité du frein de service						
1.2. Performance (E)	Durant un essai sur un banc d'essai de freinage, actionner la pédale de frein progressivement jusqu'à l'effort maximal.	a)	Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues.		X	
			Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.			X
		b)	L'effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu est inférieur à 70 % de l'effort maximal de l'autre roue. Ou, en cas d'essai sur route: déport excessif du véhicule.		X	
			L'effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu est inférieur à 50 % de l'effort maximal de l'autre roue en cas			X

		d'essieux directeurs.			
		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	
1.2.2. Efficacité (E)	Essai sur un banc d'essai de freinage ou, si cela 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.	Ne donne pas au moins les valeurs minimales suivantes <sup>(1)</sup> :			
		1. Véhicules immatriculés pour la première fois après le 1er janvier 2012 : — catégorie M 1 : 58 % — catégories M 2 et M 3 : 50 % — catégorie N 1 : 50 % — catégories N 2 et N 3 : 50 % — catégories O 2, O 3 et O 4 : — pour les semi-remorques : 45 % <sup>(2)</sup> — pour les semi-remorques plateaux : 50 %		X	
		2. Véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1er janvier 2012 : — catégories M 1, M 2 et M 3 : 50 % <sup>(3)</sup> — catégorie N 1 : 45 % — catégories N 2 et N 3 : 43 % <sup>(4)</sup> — catégories O 2, O 3 et O 4 : 40 % <sup>(5)</sup>		X	
		3. Autres catégories Catégories L (les deux freins ensemble) : — catégorie L1e : 42 % — catégories L2e, L6e : 40 % — catégorie L3e : 50 % — catégorie L4e : 46 % — catégories L5e, L7e : 44 %  Catégories L (freins arrière) : toutes les catégories : 25 % de la masse totale du véhicule		X	
		Moins de 50 % des valeurs ci-dessus sont atteintes.			X

1.3. Performances et efficacité du freinage de secours (si assuré par un système séparé)						
1.3.1. Performance (E)	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.	X		
			Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.			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.	X		
			L'effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu est inférieur à 50 % de l'effort maximal de l'autre roue en cas d'essieux directeurs.			X
c)	Absence de progressivité du freinage (broutement).		X			
1.3.2. Efficacité (E)	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.		X		
		Résultats inférieurs à 50 % des valeurs de l'effort de freinage indiquées en rapport avec la masse du véhicule durant l'essai.				X
1.4. Performances et efficacité du frein de stationnement						
1.4.1. Performance (E)	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.		X		
		Résultats inférieurs à 50 % des valeurs de l'effort de freinage telles que définies au point 1.4.2 indiquées en rapport avec la masse du véhicule durant l'essai.				X
1.4.2. Efficacité (E)	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.		X		
		Résultats inférieurs à 50 % des valeurs du coefficient de freinage ci-dessus obtenues en rapport avec la masse du véhicule durant l'essai.				X
1.5 Performance du système 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 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 fonctionnement du système.		X	
		c)	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
		d)	Connexion entre le véhicule tracteur et la remorque incompatible ou absente.			X
1.8. Liquide de frein	Contrôle visuel.		Liquide de frein contaminé ou sédimenté.		X	
			Risque imminent de défaillance.			X
2. DIRECTION						
2.1. État mécanique						
2.1.1 État de la direction	Contrôle visuel du fonctionnement de la direction pendant la rotation du volant.	a)	Conduite dure		X	
		b)	Axe de secteur tordu ou cannelures usées.		X	
			Fonctionnalité réduite.			X
		c)	Usure excessive de l'axe de secteur.		X	
			Fonctionnalité réduite.			X
		d)	Mouvement excessif de l'axe de secteur.		X	
Fonctionnalité réduite.			X			
e)	Manque d'étanchéité.		X			
	Formation de gouttes.			X		
2.1.2 Fixation du boîtier de direction	Contrôle visuel de la fixation du boîtier de direction au châssis pendant la rotation du volant dans le sens des aiguilles d'une montre, puis en sens inverse.	a)	Mauvaise fixation du boîtier de direction.		X	
			Fixations dangereusement mal attachées ou jeu par rapport au châssis/à la carrosserie visible.			X
		b)	Ovalisation des trous de fixation dans le châssis.		X	
			Fixations gravement affectées.			X
		c)	Boulons de fixation manquants ou fêlés.		X	
			Fixations gravement affectées.			X
d)	Boîtier de direction fêlé.		X			
	Stabilité ou fixation du boîtier touchée.			X		
2.1.3 État de la timonerie de direction	Contrôle visuel des éléments de la direction pendant la rotation du volant dans le sens des aiguilles d'une montre, puis en sens inverse, en vue de déceler de l'usure, des fêlures et	a)	Jeu entre des organes qui devraient être fixes.		X	
			Jeu excessif ou risque de dissociation.			X
		b)	Usure excessive des articulations.		X	
			Risque très grave de détachement.			X
		c)	Fêlure ou déformation d'un élément.		X	
			Fonctionnalité touchée.			X
d)	Absence de dispositifs de verrouillage.		X			

	d'évaluer la sûreté.	e)	Désalignement d'éléments (par exemple barre d'accouplement ou barre de direction).		X	
		f)	Modification présentant un risque <sup>3</sup> . Fonctionnalité touchée.		X	X
		g)	Capuchon antipoussière endommagé ou détérioré. Capuchon antipoussière manquant ou gravement détérioré.	X	X	
2.1.4 Fonctionnement de la timonerie de direction	Contrôle visuel des éléments de la direction pendant la rotation du volant dans le sens des aiguilles d'une montre, puis en sens inverse, les roues reposant sur le sol et le moteur en marche (direction assistée), 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	
2.1.5 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.		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 et guidon						
2.2.1 État du volant de direction	Les roues 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. Contrôle visuel du jeu, état des raccords souples ou des joints universels.	a)	Le mouvement relatif entre le volant et la colonne dénote une mauvaise fixation. Risque très grave de détachement.		X	
		b)	Absence de dispositif de retenue sur le moyeu du volant. Risque très grave de détachement.		X	
		c)	Fêlure ou mauvaise fixation du moyeu, de la couronne ou des rayons du volant. Risque très grave de détachement.		X	
		d)	Modification présentant un risque <sup>3</sup> .		X	
2.2.2 Colonne/ fourches de direction et amortisseurs de direction	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. 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	
		e)	Modification présentant un risque <sup>3</sup> .			X
2.3 Jeu dans la direction	Le moteur étant en marche pour les véhicules à direction assistée et les roues étant 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> .		X	
			Sécurité de la direction compromise.			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.		X			
		Conduite en ligne droite touchée; stabilité directionnelle altérée.				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.		X		
			Élément fortement endommagé ou fissuré.			X	
		b)	Jeu excessif.		X		
			Conduite en ligne droite touchée; stabilité directionnelle altérée.			X	
		c)	Mauvaise fixation.		X		
			Fixations gravement affectées.			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.		X	
		Direction affectée				X	
		c)	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 dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise ou miroirs 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 dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise ou miroirs 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 dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise ou miroirs extérieurs non visibles.				X
		c)	Vitre ou panneau transparent dans un état inacceptable.			X	
			Visibilité affectée dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise.				
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.		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.		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						
4.1.1 État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Lampe/source lumineuse défectueuse ou manquante (lampes/sources lumineuses multiples; si LED, moins de 1/3 ne fonctionnent pas).	X		
			Lampe/source lumineuse unique; si LED, visibilité fortement réduite.		X	
		b)	Système de projection légèrement défectueux (réflecteur et glace).	X		
			Système de projection (réflecteur et glace) fortement défectueux ou manquant.		X	
		c)	Mauvaise fixation du feu.		X	
4.1.2. Orientation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Mauvais réglage manifeste des phares.		X	
		b)	Mauvais montage de la source lumineuse.			
4.1.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> (nombre de feux allumés en même temps).	X		
			Dépassement de l'intensité lumineuse maximale autorisée à l'avant.		X	
		b)	Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X	
4.1.4 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	
4.1.5 Dispositifs de réglage de la	Contrôle visuel et vérification du	a)	Dispositif inopérant.		X	
		b)	Le dispositif manuel ne peut être actionné		X	

portée (si obligatoire)	fonctionnement, si possible, ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.		depuis le siège du conducteur.				
		c)	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X		
4.1.6 Lave-phares (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible.		Dispositif inopérant.	X			
			Si lampes à décharge gazeuse.			X	
4.2. Feux de position avant et arrière, feux de gabarit, feux d'encombrement et feux de jour.							
4.2.1 État et 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	
4.2. 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	
		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> .	X			
			Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.			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 d'1/3 ne fonctionnent pas).	X			
			Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.			X	
			Toutes les sources lumineuses ne fonctionnent pas.				X
		b)	Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise).	X			
			Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).			X	
		c)	Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X			
			X				
4.3. Commutation 2.	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> .	X			
			Fonctionnement retardé.			X	
			Totalement inopérante.				X
		b)	Fonctionnement du dispositif de commande		X		

			perturbé.			
		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> .	X		
			Feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.		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, moins d'1/3 ne fonctionnent pas).	X		
			Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.		X	
		b)	Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise).	X		
			Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).		X	
		c)	Mauvaise fixation du feu.	X		
			Très grand risque de chute.		X	
4.4. Commutation 2.	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.		Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> .	X		
			Totalement inopérante.		X	
4.4.3 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> .		X	
4.4.4 Fréquence de 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						
4.5.1 État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples; si LED, moins d'1/3 ne fonctionnent pas).	X		
			Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.		X	
		b)	Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise).	X		
			Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).		X	
		c)	Mauvaise fixation du feu.	X		
			Très grand risque de chute ou d'éblouissement.		X	
4.5.2 Réglage (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.		Mauvais réglage horizontal d'un feu de brouillard avant lorsque le faisceau lumineux présente une ligne de coupure (ligne de coupure trop basse).	X		
			Ligne de coupure au-dessus de celle des feux de croisement.		X	

4.5.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> .		X		
		Inopérante.				X
4.5.4 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 commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> .		X	
4.6. Feu de marche arrière						
4.6.1 État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Source lumineuse défectueuse.	X		
		b)	Glace défectueuse.	X		
		c)	Mauvaise fixation du feu.	X		
Très grand risque de chute.			X			
4.6.2 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	
4.6.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> .		X		
		Le feu de recul peut être allumé sans que la marche arrière soit enclenchée.				X
4.7. Dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière						
4.7.1 État et 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).	X		
			Source lumineuse défectueuse (source lumineuse unique).			X
		c)	Mauvaise fixation du feu.	X		
			Très grand risque de chute.			X
4.7.2 Conformité 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. Catadioptres, marquage de visibilité (réfléchissant) et plaques réfléchissantes arrière						
4.8.1. État	Contrôle visuel.	a)	Catadioptre défectueux ou endommagé.	X		
			Catadioptre touché			X
		b)	Mauvaise fixation du catadioptre.	X		
			Risque de chute.			X
4.8.2 Conformité avec les exigences <sup>1</sup>	Contrôle visuel.	Dispositif, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X		
		Manque ou réfléchit du rouge vers l'avant ou du blanc vers l'arrière.				X
4.9. Témoins obligatoires pour le système d'éclairage						
4.9.1 État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Dispositif inopérant.		X		
		Ne fonctionne pas pour les feux de route ou les feux de brouillard arrière.				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. Liaisons 10. 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.	X			
			Douille mal attachée.			X	
		b)	Isolation endommagée ou détériorée.	X			
			Risque de court-circuit.			X	
		c)	Mauvais fonctionnement des connexions électriques de la remorque ou du véhicule tracteur.			X	
			Les feux stop de la remorque ne fonctionnent pas du tout.				X
4. Câblage 11. électrique	Contrôle visuel, y compris à l'intérieur du compartiment moteur (si applicable).	a)	Mauvaise fixation du câblage.	X			
			Fixations mal attachées, contact avec des arêtes vives, probabilité de déconnexion.			X	
			Câblage risquant de toucher des pièces chaudes, des pièces en rotation ou le sol, connexions (nécessaires au freinage, à la direction) débranchées.				X
		b)	Câblage légèrement détérioré.	X			
			Câblage gravement détérioré.			X	
			Câblage (nécessaire au freinage, à la direction) extrêmement détérioré.				X
		c)	Isolation endommagée ou détériorée.	X			
			Risque de court-circuit.			X	
			Risque imminent d'incendie, de formation d'étincelles.				X
		4. Feux et 12. catadioptrés non obligatoires (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Feu ou catadioptré non conforme aux exigences <sup>1</sup> .	X	
Feu émetteur/réflecteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière.					X		
b)	Le fonctionnement du feu n'est pas conforme aux exigences <sup>1</sup> .			X			
	Le nombre de feux fonctionnant simultanément dépasse l'intensité lumineuse autorisée; feu émetteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière.					X	
c)	Mauvaise fixation du feu ou du catadioptré.			X			
	Très grand risque de chute.					X	
4. Accumulateur(s) 13.	Contrôle visuel.	a)	Mauvaise fixation.	X			
			Mauvaise fixation; risque de court-circuit.			X	
		b)	Manque d'étanchéité.	X			
			Perte de substances dangereuses.			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							
5.1.1. Essieux (+ E)	Contrôle visuel avec utilisation	a)	Essieu fêlé ou déformé.			X	
		b)	Mauvaise fixation au véhicule.		X		

	d'un détecteur de jeu, si disponible.		Stabilité perturbée, fonctionnement affecté: jeu excessif par rapport aux fixations.			X
		c)	Modification présentant un risque <sup>3</sup> .		X	
			Stabilité perturbée, fonctionnement affecté, distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule, garde au sol insuffisante.			X
5.1.2. Porte-fusées (+ E)	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible. 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.		X	
			Risque de jeu; stabilité directionnelle altérée.			X
		c)	Mouvement excessif entre la fusée et la poutre.		X	
			Risque de jeu; stabilité directionnelle altérée.			X
		d)	Jeu de la fusée dans l'essieu.		X	
			Risque de jeu; stabilité directionnelle altérée.			X
5.1.3 Roulements de roues (+ E)	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible. 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.		X	
			Stabilité directionnelle altérée; risque de destruction.			X
		b)	Roulement de roue trop serré, bloqué.		X	
			Risque de surchauffe; risque de destruction.			X
5.2. Roues et pneus						
5.2.1. Moyeu de roue	Contrôle visuel.	a)	Écrous ou goujons de roue manquants ou desserrés.		X	
			Fixation manquante ou mauvaise fixation qui nuit très gravement à la sécurité routière.			X
		b)	Moyeu usé ou endommagé.		X	
			Moyeu tellement usé ou endommagé que la fixation des roues n'est plus assurée.			X
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.		X	
			Risque de détachement.			X
		c)	Roue gravement déformée ou usée.		X	
			La fixation au moyeu n'est plus assurée; la fixation du pneu n'est plus assurée.			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 en faisant alternativement avancer et reculer le véhicule.	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	
			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.			X
		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	
			Corde visible ou endommagée.			X
		e)	L'indicateur d'usure de la profondeur des sculptures devient apparent.		X	
			La profondeur des sculptures n'est pas conforme aux exigences <sup>1</sup> .			X
		f)	Le pneumatique frotte contre d'autres éléments (dispositifs antiprojections souples).	X		
			Frottement du pneu contre d'autres composants (sécurité de conduite non compromise).		X	
		g)	Pneumatiques retallés non conformes aux exigences <sup>1</sup> .		X	
			Couche de protection de la corde affectée.			X
h)	Le système de contrôle de la pression des pneumatiques fonctionne mal ou le pneumatique est manifestement sous-gonflé.	X				
	Manifestement inopérant.		X			
5.3. Suspension						
5.3.1 Ressorts et stabilisateurs (+ E)	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible.	a)	Mauvaise attache des ressorts au châssis ou à l'essieu.		X	
			Jeu visible, fixations très mal attachées.			X
		b)	Un élément de ressort est endommagé ou fendu.		X	
			Principal ressort (à lames) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.			X
		c)	Ressort manquant.		X	
			Principal ressort (à lames) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.			X
		d)	Modification présentant un risque <sup>3</sup> .		X	
			Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule; ressorts inopérants.			X

5.3.2. Amortisseurs	Contrôle visuel.	a)	Mauvaise attache des amortisseurs au châssis ou à l'essieu.	X		
			Amortisseur mal fixé.		X	
		b)	Amortisseur endommagé donnant des signes de fuite ou de dysfonctionnement grave.		X	
			c)	Amortisseur manquant.		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 (+ E)	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible.	a)	Mauvaise attache d'un composant au châssis ou à l'essieu.		X	
			Risque de jeu; stabilité directionnelle altérée.			X
		b)	Élément endommagé ou présentant une corrosion excessive.		X	
			Stabilité de l'élément affectée ou élément fêlé.			X
		c)	Modification présentant un risque <sup>3</sup> .		X	
			Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule; dispositif inopérant.			X
5.3.4 Joints de suspension (+ E)	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible.	a)	Usure excessive du pivot de fusée et/ou des bagues ou au niveau des joints de suspension.		X	
			Risque de jeu; stabilité directionnelle altérée.			X
		b)	Capuchon antipoussière gravement détérioré.	X		
			Capuchon antipoussière manquant ou cassé.		X	
5.3.5 Suspension pneumatique	Contrôle visuel.	a)	Système inutilisable.			X
		b)	Un élément est endommagé, modifié ou détérioré d'une façon susceptible d'altérer le fonctionnement du système.		X	
			Fonctionnalité du système gravement touchée.			X
		c)	Fuite audible dans le système.		X	
		d)	Modification présentant un risque.		X	
6. CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS						
6.1. Châssis ou cadre et accessoires						
6.1.1. État général	Contrôle visuel.	a)	Légère fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse.		X	
			Fêlure ou déformation importante d'un longeron ou d'une traverse.			X
		b)	Mauvaise fixation de plaques de renfort ou d'attaches.		X	
			Jeu dans la majorité des fixations; résistance insuffisante des pièces.			X

		c)	Corrosion excessive affectant la rigidité de l'assemblage.		X	
			Résistance insuffisante des pièces.			X
6. Tuyaux 1. d'échappement et 2. silencieux	Contrôle visuel.	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
6.1.3 Réservoir et conduites de carburant (y compris le système de réchauffage du réservoir et des conduites de carburant)	Contrôle visuel, 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.		X	
			Risque d'incendie; perte excessive de substances dangereuses.			X
		c)	Conduites abrasées.	X		
			Conduites endommagées.		X	
		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		
6.1.4 Pare-chocs, protection latérale et dispositifs anti-encastrement arrière	Contrôle visuel.	a)	Mauvaise fixation ou endommagement susceptible de causer des blessures en cas de contact.		X	
			Chute probable de pièces; fonctionnement gravement affecté.			X
6.1.5 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
6.1.6 Accouplement mécanique et dispositif de remorquage (+ E)	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).		X	
			Élément endommagé, défectueux ou fissuré (si utilisé).			X
6.1.6 Accouplement mécanique et dispositif de remorquage (+ E)	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.	b)	Usure excessive d'un élément.		X	
			Limite d'usure dépassée.			X
6.1.6 Accouplement mécanique et dispositif de remorquage (+ E)	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.	c)	Mauvaise fixation.		X	
			Fixation mal attachée, avec un très grand risque de chute.			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.	X		
			Plaque d'immatriculation illisible (hors utilisation).		X	
		g)	Modification présentant un risque <sup>3</sup> (pièces auxiliaires).		X	
			Modification présentant un risque <sup>3</sup> (pièces principales).			X
		h)	Attelage trop faible, incompatible, ou dispositif d'attelage non conforme aux exigences.			X
6.1.7. Transmission	Contrôle visuel.	a)	Boulons de fixation desserrés ou manquants.		X	
			Boulons de fixation desserrés ou manquants au point de constituer une menace grave pour la sécurité routière.			X
		b)	Usure excessive des roulements de l'arbre de transmission.		X	
			Très grand risque de jeu ou de fissure.			X
		c)	Usure excessive des joints universels ou des chaînes/courroies de transmission.		X	
			Très grand risque de jeu ou de fissure.			X
		d)	Raccords flexibles détériorés.		X	
			Très grand risque de jeu ou de fissure.			X
		e)	Arbre de transmission endommagé ou déformé.		X	
		f)	Cage de roulement fissurée ou mal fixée.		X	
			Très grand risque de jeu ou de fissure.			X
		g)	Capuchon antipoussière gravement détérioré.	X		
			Capuchon antipoussière manquant ou cassé.		X	
		h)	Modification illégale de la transmission.		X	
6.1.8 Supports de moteur	Contrôle visuel.		Fixations détériorées, manifestement gravement endommagées.		X	
			Fixations desserrées ou fêlées.			X
6.1. Performance 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						
6.2.1. État	Contrôle visuel.	a)	Panneau ou élément mal fixé ou endommagé susceptible de provoquer des blessures.		X	
			Risque de chute.			X

		b)	Montant mal fixé.		X	
			Stabilité altérée.			X
		c)	Entrée de fumées du moteur ou d'échappement.		X	
			Risque pour la santé des passagers.			X
		d)	Modification présentant un risque <sup>3</sup> .		X	
			Distance insuffisante par rapport aux pièces en rotation ou en mouvement ou à la route.			X
6.2.2. Fixation	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a)	Châssis ou cabine mal fixé.		X	
			Stabilité altérée.			X
		b)	Carrosserie/cabine manifestement mal centrée sur le châssis.		X	
		c)	Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses et si symétrie.		X	
			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.			X
		d)	Corrosion excessive aux points de fixation sur les caisses autoporteuses.		X	
			Stabilité altérée.			X
6.2.3 Porte et poignées de portes	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).		X	
			Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée (portes pivotantes).			X
		c)	Portière, charnières, serrures ou gâches détériorées.	X		
			Portière, charnières, serrures ou gâches manquantes ou mal fixées.		X	
6.2.4. Plancher	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.		Plancher mal fixé ou gravement détérioré.		X	
			Stabilité insuffisante.			X
6.2.5 Sièges du conducteur	Contrôle visuel.	a)	Structure du siège défectueuse.		X	
			Siège mal fixé.			X
		b)	Mauvais fonctionnement du mécanisme de réglage.		X	
			Siège mobile ou dossier impossible à fixer.			X
6.2.6. Autres sièges	Contrôle visuel.	a)	Sièges défectueux ou mal fixés (pièces auxiliaires).	X		
			Sièges défectueux ou mal fixés (pièces principales).		X	
		b)	Sièges montés de façon non conforme aux	X		

			exigences <sup>1</sup> .			
			Dépassement du nombre de sièges autorisés; disposition non conforme à la réception.		X	
6.2.7	Commandes de conduite	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Une commande nécessaire à la conduite sûre du véhicule ne fonctionne pas correctement.		X	
			Sécurité compromise.			X
6.2.8	Marchepieds pour accéder à la cabine	Contrôle visuel.	a) Marchepied ou anneau de marchepied mal fixé.	X		
			Stabilité insuffisante.		X	
			b) Marchepied ou anneau dans un état susceptible de blesser les utilisateurs.		X	
6.2.9	Autres équipements et aménagements intérieurs et extérieurs	Contrôle visuel.	a) Fixation défectueuse d'un accessoire ou équipement.		X	
			b) Accessoire ou équipement non conforme aux exigences <sup>1</sup> .	X		
			Pièces rapportées risquant de causer des blessures; sécurité compromise.		X	
			c) Équipement hydraulique non étanche.	X		
			Perte excessive de substances dangereuses.		X	
6.2.10	Garde-boue (ailes), dispositifs antiprojections	Contrôle visuel.	a) Manquant, mal fixé ou gravement rouillé.	X		
			Risque de blessures; risque de chute.		X	
			b) Distance insuffisante avec le pneu/la roue (dispositif antiprojections).	X		
			Distance insuffisante avec le pneu/la roue (ailes).		X	
			c) Non conforme aux exigences <sup>1</sup> .	X		
			Bandes de roulement insuffisamment couvertes.		X	
6.2.11	Béquilles	Contrôle visuel.	a) Manquante, mal fixée ou gravement rouillée.		X	
			b) Non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	
			c) Risque de se déplier lorsque le véhicule est en mouvement.			X
6.2.12	Poignées et 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						
7.1.1	Sûreté du montage des ceintures de sécurité et de leurs boucles	Contrôle visuel.	a) Point d'ancrage gravement détérioré.		X	
			Stabilité réduite.			X
			b) Ancrage desserré.		X	
7.1.2	État des 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.	X		
			Coupure ou signes de distension.		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	
7.1.3 Limiteur d'effort de ceinture de sécurité endommagé	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a)	Limiteur d'effort manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.		X	
		b)	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
7. Prétensionneurs de ceinture de sécurité	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a)	Prétensionneur manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.		X	
		b)	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
7.1.5. Airbag	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)	Coussin gonflable manifestement inopérant.		X	
		c)	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
7.1.6 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 exigé (par exemple taxis, autobus, autocars, 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.	X		
			Totalement inopérant.		X	
		b)	Commande mal fixée.	X		
		c)	Non conforme aux exigences <sup>1</sup> .	X		
Risque que le son émis soit confondu avec celui des sirènes officielles.			X			
7.8. Tachymètre	Contrôle visuel ou	a)	Non conforme aux exigences <sup>1</sup> .	X		

	vérification du fonctionnement au cours d'un essai sur route, ou par des moyens électroniques.		Manquant (si exigé).		X	
		b)	Fonctionnement altéré.	X		
			Totalement inopérant.		X	
		c)	Éclairage insuffisant.	X		
			Totalement dépourvu d'éclairage.		X	
7.9 Tachygraphe 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 monté/exigé) (+ E)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement si l'équipement le permet.	a)	Non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	
		b)	Dispositif manifestement inopérant.		X	
		c)	Vitesse de consigne incorrecte (si vérifiée).		X	
		d)	Scellés défectueux		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 (X) <sup>2</sup>	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. Bruit						
8.1. Système de suppression du bruit (+ E)	Évaluation subjective (à moins que l'inspecteur ne considère que le niveau de bruit se situe aux limites, auquel cas un sonomètre peut	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.		X	
			Très grand risque de chute.			X



	être utilisé pour mesurer le bruit émis par un véhicule en stationnement).					
8.2. Émissions à l'échappement						
8.2.1 Émissions des moteurs à allumage commandé						
8.2.1. Équipements 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	
8.2.1. Émissions gazeuses (E)	<p>Véhicules jusqu'aux classes d'émission Euro 5 et Euro V (U):</p> <p>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 de l'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 aux autres critères.</p> <p>Véhicules à partir des classes d'émission Euro 6 et Euro VI (U):</p> <p>Mesure à l'aide</p>	a)	Les émissions gazeuses dépassent les niveaux spécifiques indiqués par le constructeur.		X	
		b)	<p>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</p> <p>— 3,5 %,</p> <p>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 % (U),</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>		X	
		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 dysfonctionnement important.		X	
		e)	Mesure par télédétection indiquant un défaut de conformité notable.		X	

	<p>d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences <sup>1</sup> ou lecture de l'OBD conformément aux recommandations formulées par le constructeur et aux autres exigences applicables <sup>1</sup>.</p> <p>Mesures non applicables aux moteurs à deux temps.</p>					
8.2.2. Émissions des moteurs à allumage par compression						
8.2.2. Équipement de réduction des émissions à l'échappement	Contrôle visuel.	a)	L'équipement de régulation des émissions non installé par le constructeur ou manifestement défectueux.		X	
		b)	Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.		X	
8.2.2. Opacité	<p>—Véhicules jusqu'aux classes d'émission Euro 5 et Euro V (V):</p> <p>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 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</p>	a)	Véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences <sup>1</sup> .		X	
			L'opacité dépasse le niveau consigné sur la plaque signalétique placée sur le véhicule par le constructeur.			

	<p>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'émissions Euro 6 et Euro VI <sup>(9)</sup>:</p> <p>Mesure de l'opacité des fumées en accélération libre, 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>3</sup>.</p> <p>Mise en condition du véhicule:</p> <p>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</p>					
--	--	--	--	--	--	--

	<p>mécanique satisfaisant.</p> <p>2. Exigences concernant la 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 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</p>					
--	---	--	--	--	--	--

	<p>le fonctionnement du ventilateur de refroidissement;</p> <p>ii le système) d'échappement doit être purgé par trois coups d'accélération à vide ou par un moyen équivalent.</p>				
		<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> </ul> <p>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>:</p> <p><math>1,5 \text{ m}^{-1}</math> <sup>(10)</sup></p> <p>ou</p> <p><math>0,7 \text{ m}^{-1}</math> <sup>(11)</sup></p>		X	
	<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</p>				

	<p>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 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 des catégories M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> ou 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</p>				
--	---	--	--	--	--

	<p>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, 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> <p>Des mesures</p>					
--	--	--	--	--	--	--

	peuvent aussi être faites au moyen des dispositifs de télédétection et confirmées par des méthodes d'essai standard.						
8.3. Suppression des interférences électromagnétiques							
Interférences radio (X) <sup>2</sup>		Une des exigences applicables n'est pas satisfaite.		X			
8.4. Autres points liés à l'environnement							
8.4.1 Pertes de 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.			X		
		Formation continue de gouttelettes constituant un risque très grave.				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							
9.1.1 Portes d'entrée ou de sortie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Fonctionnement défectueux.		X		
		b)	Mauvais état.	X			
			Risque de blessures.		X		
		c)	Commande d'urgence défectueuse.		X		
		d)	Télécommande des portières ou dispositifs d'alerte défectueux.		X		
		e)	Non conformes aux exigences <sup>1</sup> .	X			
Largeur de porteur insuffisante.			X				
9.1.2 Issues de secours	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin).	a)	Fonctionnement défectueux.		X		
		b)	Signalisation des issues de secours illisible.	X			
			Signalisation des issues de secours manquante.		X		
		c)	Marteau brise-vitre manquant.	X			
		d)	Non conformes aux exigences <sup>1</sup> .	X			
	Largeur de porte insuffisante.		X				
9.2 Système de désembuage et de dégivrage (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Mauvais fonctionnement.	X			
			Affecte la sécurité de la conduite.		X		
		b)	Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle.		X		
			Risque pour la santé des passagers.				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.	X			
			Risque pour la santé des passagers.		X		
		b)	Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle.		X		
			Risque pour la santé des passagers.				X



9.4. Sièges						
9.4.1. Sièges de passagers (y compris les sièges pour le personnel d'accompagnement et systèmes de retenue pour enfants, le cas échéant)	Contrôle visuel.	Les strapontins (s'ils sont autorisés) ne fonctionnent pas automatiquement.		X	X	
		Issue de secours obstruée.				
9.4.2. Siège du conducteur (exigences complémentaires)	Contrôle visuel.	a)	Dispositifs spéciaux, tels qu'un pare-soleil, défectueux.	X	X	
			Champ de vision réduit.			
		b)	Protection du conducteur mal fixée.	X	X	
			Risque de blessures.			
9.5. Dispositifs d'éclairage intérieur et d'indication de parcours (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Dispositifs défectueux.		X	X	
		Totalelement inopérants.				
9.6. Couloirs, emplacements pour voyageurs debout	Contrôle visuel.	a)	Mauvaise fixation du plancher.	X	X	
			Stabilité altérée.			
		b)	Mains courantes ou poignées défectueuses.	X	X	
			Mal fixées ou inutilisables.			
		c)	Non conformes aux exigences <sup>1</sup> .	X	X	
			Largeur insuffisante ou hauteur excessive.			
9.7. Escaliers et marches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin).	a)	Mauvais état.	X	X	
			Endommagés.			
			Stabilité altérée.			
		b)	Les marches escamotables ne fonctionnent pas correctement.		X	X
9.8. Système de communication avec les voyageurs (X) <sup>2</sup>	Conformité aux exigences <sup>1</sup> .	Système défectueux.		X	X	
		Totalelement inopérant.				
9.9. Notices (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel.	a)	Inscriptions manquantes, erronées ou illisibles.	X	X	
			Informations erronées.			
9.10. Exigences concernant le transport d'enfants (X) <sup>2</sup>						
9.10.1. Portes	Contrôle visuel.	Protection des portières non conforme aux exigences <sup>1</sup> concernant cette forme de transport.			X	
9.10.2. Équipements de signalisation et équipements spéciaux	Contrôle visuel.	Équipements de signalisation et équipements spéciaux absents.		X		
9.11. Exigences concernant le transport de personnes à mobilité réduite (X) <sup>2</sup>						
9.11.1. Portes, rampes et ascenseurs	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Fonctionnement défectueux.	X	X	
			Sécurité compromise.			
		b)	Mauvais état.		X	

			Stabilité altérée; risque de blessures.		X		
		c)	Commande(s) défectueuse(s).	X			
			Sécurité compromise.		X		
		d)	Avertisseur(s) défectueux.	X			
			Totalement inopérant(s).		X		
		e)	Non conformes aux exigences <sup>1</sup> .		X		
9.11.2 Système de retenue du fauteuil roulant	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, au besoin.	a)	Fonctionnement défectueux.	X			
			Sécurité compromise.			X	
		b)	Mauvais état.	X			
			Stabilité altérée; risque de blessures.			X	
		c)	Commande(s) défectueuse(s).	X			
			Sécurité compromise.			X	
		d)	Non conformes aux exigences <sup>1</sup> .		X		
		9.11.3 Équipements de signalisation et équipements spéciaux	Contrôle visuel.		Équipements de signalisation et équipements spéciaux absents.		X
9.12. Autres équipements spéciaux (X) <sup>2</sup>							
9.12.1. Installations pour la préparation des aliments	Contrôle visuel.	a)	Installation non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X		
		b)	Installation endommagée au point que son utilisation est dangereuse.		X		

<sup>1</sup> Les catégories de véhicules qui ne relèvent pas du champ d'application de la directive sont incluses à titre indicatif.

<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 ne sont pas réceptionnés par type avant le 1<sup>er</sup> 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 % des remorques et des 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 avant le 1er janvier 2012.

<sup>7</sup> Réceptionnés par type conformément à la directive 70/220/CEE, au règlement (CE) no 715/2007, annexe I, tableau 1 (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 par type conformément à l'annexe I, tableau 2 (Euro 6), du règlement (CE) no 715/2007 et au règlement (CE) no 595/2009 (Euro VI).

<sup>10</sup> Réceptionnés par type conformément aux 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 immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après le 1er juillet 2008.

<sup>11</sup> Réceptionné par type conformément au règlement (CE) no 715/2007, annexe I, tableau 2 (Euro 6). Réceptionné par type conformément au règlement (CE) no 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.

Le contrôle de ce point exige le recours à un équipement.

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du ... modifiant 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.

Bruxelles, le 29/11/2018.

Pour le Gouvernement :

**Le Ministre-Président,**

**R. VERVOORT**

**Le Ministre de la Mobilité,**

**P. SMET**

**Annexe 2 à l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 novembre 2018 modifiant 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 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 1<sup>er</sup>, 3°

#### A. GÉNÉRALITÉS

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

Le contrôle porte au moins sur les points énumérés au point C ci-dessous, car 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 l'autorité compétente en matière de réception. L'autorité compétente en matière de réception 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 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 énumérées ci-dessous. Les « motifs de refus » sont des exemples des défaillances qui sont appliquées.

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
<b>0. IDENTIFICATION DU VÉHICULE</b>					
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. Numéro d'identification, de châssis ou 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		
<b>1. ÉQUIPEMENTS DE FREINAGE</b>					
<b>1.1. État mécanique et fonctionnement</b>					
1.1.1 Pivot de la pédale ou du levier à main du frein de service	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	
1.1.2 État et course de la pédale ou du levier à main du dispositif de freinage	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.  Note: Les véhicules équipés d'un système de freinage assisté devraient être	a) Course trop grande, réserve de course insuffisante.		X	
		Le freinage ne peut pas être appliqué pleinement ou est bloqué.			X
		b) Dégagement du frein rendu difficile. Fonctionnalité réduite.	X	X	
		c) Caoutchouc de la pédale de frein manquant,		X	

	contrôlés moteur éteint.		mal fixé ou utilisé.			
1.1.3 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 multicircuits et de la soupape de surpression.	a)	Pression insuffisante pour assurer un freinage répété (au moins quatre actionnements) après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone «danger»).		X	
			Au moins deux actionnements des freins après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone «danger»).			X
		b)	Le temps nécessaire pour obtenir une pression ou un vide d'une valeur de fonctionnement sûr est trop long par rapport aux exigences <sup>1</sup> .		X	
		c)	La valve de protection à circuits multiples et le clapet de décharge ne fonctionnent pas.		X	
		d)	Fuite d'air provoquant une chute de pression sensible ou fuites d'air perceptibles.		X	
				Dommage externe susceptible de nuire au bon fonctionnement du système de freinage.		X
	Performances du frein de secours insuffisantes.			X		
1.1.4 Manomètre ou indicateur de pression basse	Contrôle fonctionnel.		Dysfonctionnement ou défectuosité du manomètre ou de l'indicateur.	X		
			Faible pression non détectable.		X	
1.1.5 Robinet de 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 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	
1.1.6 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.	X		
			Usure excessive.		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			
1.1.7 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.		X	
			Fonctionnalité réduite.			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.		X			

			Fonctionnalité réduite.			X
1.1.8 Têtes d'accouplement pour freins de remorque (électriques et pneumatiques)	Déconnecter et reconnecter l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque.	a)	Robinets ou valve à fermeture automatique défectueux.	X		
			Fonctionnalité réduite.			X
		b)	Manque de fiabilité du robinet ou de la valve ou valve mal montée.	X		
			Fonctionnalité réduite.			X
		c)	Étanchéité insuffisante.		X	
			Fonctionnalité réduite.			X
		d)	Ne fonctionnent pas correctement.		X	
			Fonctionnement du frein touché.			X
1.1.9 Accumulateur, réservoir de pression	Contrôle visuel.	a)	Réservoir légèrement endommagé ou présentant une légère corrosion.	X		
			Réservoir gravement endommagé. Corrosion ou fuite.			X
		b)	Purgeur inopérant.		X	
		c)	Manque de fiabilité du réservoir ou réservoir mal monté.		X	
1.1.10. 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.		X	
			Ne fonctionne pas.			X
		b)	Maître-cylindre défectueux, mais frein toujours opérant.		X	
			Maître-cylindre défectueux ou non étanche.			X
		c)	Fixation insuffisante du maître-cylindre, mais frein toujours opérant.		X	
			Fixation insuffisante du maître-cylindre.			X
		d)	Niveau insuffisant du liquide de frein sous la marque MIN.	X		
			Niveau du liquide de frein largement sous la marque MIN.			X
			Pas de liquide de frein visible.			
		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				
1.1.11. Conduites rigides des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a)	Risque imminent de défaillance ou de rupture.			X
		b)	Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (systèmes de freinage à air comprimé).		X	
			Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (freins hydrauliques).			X
c)	Endommagement ou corrosion excessive des conduites.		X			

			Nuisant au bon fonctionnement des freins par blocage ou risque imminent de perte d'étanchéité.			X	
		d)	Conduites mal placées.	X			
			Risques d'endommagement.		X		
1.1. Flexibles des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a)	Risque imminent de défaillance ou de rupture.			X	
12.		b)	Endommagement, points de friction, flexibles torsadés ou trop courts.	X			
				Flexibles endommagés ou frottant contre une autre pièce.		X	
		c)	Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (systèmes de freinage à air comprimé).		X		
				Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (systèmes de freinage hydraulique).			X
		d)	Gonflement excessif des flexibles par mise sous pression.		X		
				Câble altéré.			X
		e)	Flexibles poreux.		X		
1.1. Garnitures ou plaquettes de freins	Contrôle visuel.	a)	Usure excessive des garnitures ou des plaquettes de freins (marque minimale atteinte).		X		
13.			Usure excessive des garnitures ou des plaquettes de freins (marque minimale pas visible).			X	
		b)	Garniture ou plaquette souillée (huile, graisse, etc.).		X		
				Performances de freinage réduites.			X
		c)	Garnitures ou plaquettes absentes ou mal montées.				X
1.1. Tambours de freins, disques de freins	Contrôle visuel.	a)	Tambour ou disque usé.		X		
14.			Disque ou tambour excessivement rayé, fissuré, mal fixé ou cassé.			X	
		b)	Tambour ou disque souillé (huile, graisse, etc.).		X		
				Performances de freinage fortement réduites.			X
		c)	Absence de tambour ou de disque.				X
		d)	Plateau mal fixé.		X		
1.1. Câbles de freins, timonerie	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a)	Câbles endommagés, flambage.		X		
15.			Performances de freinage réduites.			X	
		b)	Usure ou corrosion fortement avancée de l'élément.		X		
				Performances de freinage réduites.			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 dénotant un mauvais réglage ou une usure excessive.		X	
1.1. 16.	Cylindres de frein (y compris les freins à ressort et les cylindres hydrauliques)	a)	Cylindre fissuré ou endommagé.		X	
			Performances de freinage réduites.			X
		b)	Étanchéité insuffisante du cylindre.		X	
			Performances de freinage réduites.			X
		c)	Défaut du cylindre compromettant la sécurité ou actionneur mal monté.		X	
			Performances de freinage réduites.			X
		d)	Corrosion excessive du cylindre.		X	
			Risque de fissure.			X
		e)	Course insuffisante ou excessive du mécanisme à piston ou à diaphragme.		X	
			Performances de freinage réduites (réserve insuffisante pour le mouvement).			X
		f)	Capuchon antipoussière endommagé.	X		
			Capuchon antipoussière manquant ou excessivement endommagé.		X	
1.1. 17.	Correcteur automatique de freinage suivant la charge	a)	Liaison défectueuse.		X	
		b)	Mauvais réglage de la liaison.		X	
		c)	Valve grippée ou inopérante (l'ABS fonctionne).		X	
			Valve grippée ou inopérante.			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. 18.	Leviers de frein réglables et indicateurs	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. 19.	Systèmes de freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	a)	Mauvais montage ou défaut de connexion.	X		
			Fonctionnalité réduite.		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. 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.		X	
			Performances de freinage réduites.			X
		b)	Fuite d'air ou d'antigel.	X		
			Fonctionnalité du système réduite.		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> .		X	
			Performances de freinage réduites.			X
1.1. Prises d'essai (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	Contrôle visuel.	a)	Manquantes		X	
		b)	Endommagées	X		
			Inutilisables ou non étanches		X	
1.1. Frein à inertie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.		Efficacité insuffisante.		X	
1.2. Performances et efficacité du frein de service						
1.2. Performance (E)	Durant un essai sur un banc d'essai de freinage, actionner la pédale de frein progressivement jusqu'à l'effort maximal.	a)	Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues.		X	
			Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.			X
		b)	L'effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu est inférieur à 70 % de l'effort maximal de l'autre roue. Ou, en cas d'essai sur route: déport excessif du véhicule.		X	
			L'effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu est inférieur à 50 % de l'effort maximal de l'autre roue en cas d'essieux directeurs.			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			
1.2.2. Efficacité (E)	Essai sur un banc d'essai de freinage ou, si cela est impossible pour des raisons techniques, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre enregistreur pour établir le coefficient de		Ne donne pas au moins les valeurs minimales suivantes <sup>(1)</sup> :			
		4.	Véhicules immatriculés pour la première fois après le 1er janvier 2012 : — catégorie M 1 : 58 % — catégories M 2 et M 3 : 50 % — catégorie N 1 : 50 % — catégories N 2 et N 3 : 50 % — catégories O 2, O 3 et O 4 : — pour les semi-remorques : 45 % <sup>(2)</sup> — pour les semi-remorques plateaux : 50 %		X	
		5.	Véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1er janvier 2012 :		X	

	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.	<ul style="list-style-type: none"> <li>— catégories M 1, M 2 et M 3 : 50 % <sup>(3)</sup></li> <li>— catégorie N 1 : 45 %</li> <li>— catégories N 2 et N 3 : 43 % <sup>(4)</sup></li> <li>— catégories O 2, O 3 et O 4: 40 % <sup>(5)</sup></li> </ul>			
		<p>6. Autres catégories</p> <p>Catégories L (les deux freins ensemble) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— catégorie L1e : 42 %</li> <li>— catégories L2e, L6e : 40 %</li> <li>— catégorie L3e : 50 %</li> <li>— catégorie L4e : 46 %</li> <li>— catégories L5e, L7e : 44 %</li> </ul> <p>Catégories L (freins arrière) : toutes les catégories : 25 % de la masse totale du véhicule</p>		X	
		Moins de 50 % des valeurs ci-dessus sont atteintes.			X
1.3. Performances et efficacité du freinage de secours (si assuré par un système séparé)					
1.3.1. Performance (E)	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.	X	
			Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.		
		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.	X	
			L'effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu est inférieur à 50 % de l'effort maximal de l'autre roue en cas d'essieux directeurs.		
c)	Absence de progressivité du freinage (broutement).	X			
1.3.2. Efficacité (E)	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.	X	
			Résultats inférieurs à 50 % des valeurs de l'effort de freinage indiquées en rapport avec la masse du véhicule durant l'essai.		
1.4. Performances et efficacité du frein de stationnement					
1.4.1. Performance (E)	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.	X	
			Résultats inférieurs à 50 % des valeurs de l'effort de freinage telles que définies au point 1.4.2 indiquées en rapport avec la masse du véhicule durant l'essai.		

1.4.2. Efficacité (E)	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.			X	
		Résultats inférieurs à 50 % des valeurs du coefficient de freinage ci-dessus obtenues en rapport avec la masse du véhicule durant l'essai.				
1.5 Performance 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 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 fonctionnement du système.		X	
		c)	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
		d)	Connexion entre le véhicule tracteur et la remorque incompatible ou absente.			X
1.8. Liquide de frein	Contrôle visuel.	Liquide de frein contaminé ou sédimenté.			X	
		Risque imminent de défaillance.				
2. DIRECTION						
2.1. État mécanique						
2.1.1 État de la direction	Contrôle visuel du fonctionnement de la direction pendant la rotation du volant.	a)	Conduite dure		X	
		b)	Axe de secteur tordu ou cannelures usées.		X	X
			Fonctionnalité réduite.			
		c)	Usure excessive de l'axe de secteur.		X	X
			Fonctionnalité réduite.			
d)	Mouvement excessif de l'axe de secteur.		X	X		
	Fonctionnalité réduite.					
e)	Manque d'étanchéité.		X			

			Formation de gouttes.			X
2.1.2 Fixation du boîtier de direction	Contrôle visuel de la fixation du boîtier de direction au châssis pendant la rotation du volant dans le sens des aiguilles d'une montre, puis en sens inverse.	a)	Mauvaise fixation du boîtier de direction.		X	
			Fixations dangereusement mal attachées ou jeu par rapport au châssis/à la carrosserie visible.			X
		b)	Ovalisation des trous de fixation dans le châssis.		X	
			Fixations gravement affectées.			X
		c)	Boulons de fixation manquants ou fêlés.		X	
			Fixations gravement affectées.			X
		d)	Boîtier de direction fêlé.		X	
			Stabilité ou fixation du boîtier touchée.			X
2.1.3 État de la timonerie de direction	Contrôle visuel des éléments de la direction pendant la rotation du volant dans le sens des aiguilles d'une montre, puis en sens inverse, en vue de déceler de l'usure, des fêlures et d'évaluer la sûreté.	a)	Jeu entre des organes qui devraient être fixes.		X	
			Jeu excessif ou risque de dissociation.			X
		b)	Usure excessive des articulations.		X	
			Risque très grave de détachement.			X
		c)	Fêlure ou déformation d'un élément.		X	
			Fonctionnalité touchée.			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> .		X	
			Fonctionnalité touchée.			X
		g)	Capuchon antipoussière endommagé ou détérioré.	X		
Capuchon antipoussière manquant ou gravement détérioré.			X			
2.1.4 Fonctionnement de la timonerie de direction	Contrôle visuel des éléments de la direction pendant la rotation du volant dans le sens des aiguilles d'une montre, puis en sens inverse, les roues reposant sur le sol et le moteur en marche (direction assistée), 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	
2.1.5 Direction assistée	Vérifier l'étanchéité du circuit de direction	a)	Fuite de liquide.		X	
		b)	Niveau insuffisant du liquide (sous la marque MIN).		X	

	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.		Réservoir insuffisant.			X
		c)	Mécanisme inopérant.		X	
			Direction touchée.			X
		d)	Mécanisme fêlé ou peu fiable.		X	
			Direction touchée.			X
		e)	Élément faussé ou frottant contre une autre pièce.		X	
			Direction touchée.			X
		f)	Modification présentant un risque <sup>3</sup> .		X	
			Direction touchée.			X
		g)	Endommagement ou corrosion excessive de câbles ou de flexibles.		X	
	Direction touchée.				X	
2.2. Volant, colonne et guidon						
2.2.1 État du volant de direction	Les roues 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. Contrôle visuel du jeu, état des raccords souples ou des joints universels.	a)	Le mouvement relatif entre le volant et la colonne dénote une mauvaise fixation.		X	
			Risque très grave de détachement.			X
		b)	Absence de dispositif de retenue sur le moyeu du volant.		X	
			Risque très grave de détachement.			X
c)	Fêlure ou mauvaise fixation du moyeu, de la couronne ou des rayons du volant.		X			
	Risque très grave de détachement.			X		
d)	Modification présentant un risque <sup>3</sup> .		X			
2.2.2 Colonne/ fourches de direction et amortisseurs de direction	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. 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	
			Raccord souple détérioré.		X	
		d)	Mauvaise fixation.		X	
			Risque très grave de détachement.			X
e)	Modification présentant un risque <sup>3</sup> .			X		
2.3 Jeu dans la direction	Le moteur étant en marche pour les véhicules à direction assistée et les roues étant droites, tourner légèrement le volant dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse aussi loin que	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> .			X	
		Sécurité de la direction compromise.				X

	possible sans déplacement des roues. Contrôle visuel du mouvement libre.					
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.		X		
		Conduite en ligne droite touchée; stabilité directionnelle altérée.			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.		X	
			Élément fortement endommagé ou fissuré.			X
		b)	Jeu excessif.		X	
			Conduite en ligne droite touchée; stabilité directionnelle altérée.			X
		c)	Mauvaise fixation.		X	
			Fixations gravement affectées.			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	
			Incohérence entre l'angle du volant et l'angle des roues.			X
		b)	Direction affectée			X
			c)	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 dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise ou miroirs 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 dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise ou miroirs 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 dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise ou miroirs extérieurs non visibles.		X	
		c)	Vitre ou panneau transparent dans un état inacceptable.		X	
			Visibilité affectée dans la zone de balayage			X

			des essuie-glaces du pare-brise.			
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.			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.	
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.			
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						
4.1.1 État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Lampe/source lumineuse défectueuse ou manquante (lampes/sources lumineuses multiples; si LED, moins de 1/3 ne fonctionnent pas).	X		
			Lampe/source lumineuse unique; si LED, visibilité fortement réduite.			X
		b)	Système de projection légèrement défectueux (réflecteur et glace).	X		
			Système de projection (réflecteur et glace) fortement défectueux ou manquant.			X
		c)	Mauvaise fixation du feu.			X
		4.1.2. Orientation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Mauvais réglage manifeste des phares.	
b)	Mauvais montage de la source lumineuse.					
4.1.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> (nombre de feux allumés en même temps).	X		
			Dépassement de l'intensité lumineuse maximale autorisée à l'avant.			X
		b)	Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.			X
4.1.4 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		
4.1.5 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 l'interface électronique du véhicule.		X		
4.1.6 Lave-phares (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible.	Dispositif inopérant.		X			
		Si lampes à décharge gazeuse.				X	
4.2. Feux de position avant et arrière, feux de gabarit, feux d'encombrement et feux de jour.							
4.2.1 État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Source lumineuse défectueuse.		X		
		b)	Glace défectueuse.		X		
		c)	Mauvaise fixation du feu.	X			
Très grand risque de chute.			X				
4.2.2 Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> .		X		
			Les feux de position arrière et latéraux peuvent être éteints lorsque les feux principaux sont allumés.		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> .	X			
			Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.			X	
		b)	Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise.	X			
			Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.			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 d'1/3 ne fonctionnent pas).	X			
			Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.			X	
			Toutes les sources lumineuses ne fonctionnent pas.				X
		b)	Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise).	X			
			Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).			X	
		c)	Mauvaise fixation du feu.	X			
Très grand risque de chute.			X				

4.3. Commutation 2.	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> .	X		
			Fonctionnement retardé.		X	
			Totalement inopérante.			X
		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> .	X		
			Feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.		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, moins d'1/3 ne fonctionnent pas).	X		
			Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.		X	
		b)	Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise).	X		
			Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).		X	
		c)	Mauvaise fixation du feu.	X		
			Très grand risque de chute.		X	
4.4. Commutation 2.	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.		Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> .	X		
			Totalement inopérante.		X	
4.4.3 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> .		X	
4.4.4 Fréquence de 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						
4.5.1 État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples; si LED, moins d'1/3 ne fonctionnent pas).	X		
			Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.		X	
		b)	Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise).	X		
			Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).		X	
		c)	Mauvaise fixation du feu.	X		
			Très grand risque de chute ou d'éblouissement.		X	

4.5.2 Réglage (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Mauvais réglage horizontal d'un feu de brouillard avant lorsque le faisceau lumineux présente une ligne de coupure (ligne de coupure trop basse).		X		
		Ligne de coupure au-dessus de celle des feux de croisement.				X
4.5.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> .		X		
		Inopérante.				X
4.5.4 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 commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> .		X	
4.6. Feu de marche arrière						
4.6.1 État et 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
4.6.2 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	
4.6.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> .		X		
		Le feu de recul peut être allumé sans que la marche arrière soit enclenchée.				X
4.7. Dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière						
4.7.1 État et 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).	X		
			Source lumineuse défectueuse (source lumineuse unique).			X
		c)	Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X		X
4.7.2 Conformité 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						
4.8.1. État	Contrôle visuel.	a)	Catadioptré défectueux ou endommagé.	X		
			Catadioptré touché			X
		b)	Mauvaise fixation du catadioptré. Risque de chute.	X		X
4.8.2 Conformité avec les exigences <sup>1</sup>	Contrôle visuel.	Dispositif, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X		
		Manque ou réfléchit du rouge vers l'avant ou du blanc vers l'arrière.				X
4.9. Témoins obligatoires pour le système d'éclairage						
4.9.1 État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du	Dispositif inopérant.		X		
		Ne fonctionne pas pour les feux de route ou les				X

	fonctionnement	feux de brouillard arrière.					
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. 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.	X			
			Douille mal attachée.			X	
		b)	Isolation endommagée ou détériorée.	X			
			Risque de court-circuit.			X	
		c)	Mauvais fonctionnement des connexions électriques de la remorque ou du véhicule tracteur.			X	
			Les feux stop de la remorque ne fonctionnent pas du tout.				X
4. Câblage électrique	Contrôle visuel, y compris à l'intérieur du compartiment moteur (si applicable).	a)	Mauvaise fixation du câblage.	X			
			Fixations mal attachées, contact avec des arêtes vives, probabilité de déconnexion.			X	
			Câblage risquant de toucher des pièces chaudes, des pièces en rotation ou le sol, connexions (nécessaires au freinage, à la direction) débranchées.				X
		b)	Câblage légèrement détérioré.	X			
			Câblage gravement détérioré.			X	
			Câblage (nécessaire au freinage, à la direction) extrêmement détérioré.				X
		c)	Isolation endommagée ou détériorée.	X			
			Risque de court-circuit.			X	
			Risque imminent d'incendie, de formation d'étincelles.				X
		4. Feux et catadioptrés non obligatoires (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Feu ou catadioptré non conforme aux exigences <sup>1</sup> .	X	
Feu émetteur/réflecteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière.					X		
b)	Le fonctionnement du feu n'est pas conforme aux exigences <sup>1</sup> .			X			
	Le nombre de feux fonctionnant simultanément dépasse l'intensité lumineuse autorisée; feu émetteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière.					X	
c)	Mauvaise fixation du feu ou du catadioptré.			X			
	Très grand risque de chute.					X	
4. Accumulateur(s)	Contrôle visuel.	a)	Mauvaise fixation.	X			
			Mauvaise fixation; risque de court-circuit.			X	
		b)	Manque d'étanchéité.	X			
			Perte de substances dangereuses.			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					
5.1.1. Essieux (+ E)	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible.	a)	Essieu fêlé ou déformé.		X
		b)	Mauvaise fixation au véhicule.		X
			Stabilité perturbée, fonctionnement affecté: jeu excessif par rapport aux fixations.		X
		c)	Modification présentant un risque <sup>3</sup> .		X
Stabilité perturbée, fonctionnement affecté, distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule, garde au sol insuffisante.			X		
5.1.2. Porte-fusées (+ E)	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible. 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.		X
			Risque de jeu; stabilité directionnelle altérée.		X
		c)	Mouvement excessif entre la fusée et la poutre.		X
			Risque de jeu; stabilité directionnelle altérée.		X
		d)	Jeu de la fusée dans l'essieu.		X
Risque de jeu; stabilité directionnelle altérée.			X		
5.1.3 Roulements de roues (+ E)	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible. 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.		X
			Stabilité directionnelle altérée; risque de destruction.		X
		b)	Roulement de roue trop serré, bloqué.		X
			Risque de surchauffe; risque de destruction.		X
5.2. Roues et pneus					
5.2.1. Moyeu de roue	Contrôle visuel.	a)	Écrous ou goujons de roue manquants ou desserrés.		X
			Fixation manquante ou mauvaise fixation qui nuit très gravement à la sécurité routière.		X
		b)	Moyeu usé ou endommagé.		X
			Moyeu tellement usé ou endommagé que la fixation des roues n'est plus assurée.		X
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.		X
			Risque de détachement.		X
		c)	Roue gravement déformée ou usée.		X
			La fixation au moyeu n'est plus assurée; la fixation du pneu n'est plus assurée.		X
		d)	Taille, conception technique, compatibilité		X

			ou type de roue non conforme aux exigences <sup>1</sup> et nuisant à la sécurité routière.			
5.2. Pneumatiques 3.	Contrôle visuel de tout le pneumatique en faisant alternativement avancer et reculer le véhicule.	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	
			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.			X
		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	
			Corde visible ou endommagée.			X
		e)	L'indicateur d'usure de la profondeur des sculptures devient apparent.		X	
			La profondeur des sculptures n'est pas conforme aux exigences <sup>1</sup> .			X
		f)	Le pneumatique frotte contre d'autres éléments (dispositifs antiprojections souples).	X		
			Frottement du pneu contre d'autres composants (sécurité de conduite non compromise).		X	
		g)	Pneumatiques retaillés non conformes aux exigences <sup>1</sup> .		X	
			Couche de protection de la corde affectée.			X
h)	Le système de contrôle de la pression des pneumatiques fonctionne mal ou le pneumatique est manifestement sous-gonflé.	X				
	Manifestement inopérant.		X			
5.3. Suspension						
5.3.1 Ressorts et stabilisateurs (+ E)	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible.	a)	Mauvaise attache des ressorts au châssis ou à l'essieu.		X	
			Jeu visible, fixations très mal attachées.			X
		b)	Un élément de ressort est endommagé ou fendu.		X	
			Principal ressort (à lames) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.			X
		c)	Ressort manquant.		X	
			Principal ressort (à lames) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.			X
		d)	Modification présentant un risque <sup>3</sup> .		X	
			Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule; ressorts inopérants.			X

5.3.2. Amortisseurs	Contrôle visuel.	a)	Mauvaise attache des amortisseurs au châssis ou à l'essieu.	X		
			Amortisseur mal fixé.		X	
		b)	Amortisseur endommagé donnant des signes de fuite ou de dysfonctionnement grave.		X	
			c)	Amortisseur manquant.		X
5.3.2.1 Essai de performance d'amortissage (X)2	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 (+ E)	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible.	a)	Mauvaise attache d'un composant au châssis ou à l'essieu.		X	
			Risque de jeu; stabilité directionnelle altérée.			X
		b)	Élément endommagé ou présentant une corrosion excessive.		X	
			Stabilité de l'élément affectée ou élément fêlé.			X
		c)	Modification présentant un risque <sup>3</sup> .		X	
			Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule; dispositif inopérant.			X
5.3.4 Joints de suspension (+ E)	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible.	a)	Usure excessive du pivot de fusée et/ou des bagues ou au niveau des joints de suspension.		X	
			Risque de jeu; stabilité directionnelle altérée.			X
		b)	Capuchon antipoussière gravement détérioré.	X		
			Capuchon antipoussière manquant ou cassé.		X	
5.3.5 Suspension pneumatique	Contrôle visuel.	a)	Système inutilisable.			X
		b)	Un élément est endommagé, modifié ou détérioré d'une façon susceptible d'altérer le fonctionnement du système.		X	
			Fonctionnalité du système gravement touchée.			X
		c)	Fuite audible dans le système.		X	
		d)	Modification présentant un risque.		X	
6. CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS						
6.1. Châssis ou cadre et accessoires						
6.1.1. État général	Contrôle visuel.	a)	Légère fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse.		X	
			Fêlure ou déformation importante d'un longeron ou d'une traverse.			X
		b)	Mauvaise fixation de plaques de renfort ou d'attaches.		X	
			Jeu dans la majorité des fixations; résistance insuffisante des pièces.			X

		c)	Corrosion excessive affectant la rigidité de l'assemblage.		X	
			Résistance insuffisante des pièces.			X
6. Tuyaux 1. d'échappement et 2. silencieux	Contrôle visuel.	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
6.1.3 Réservoir et conduites de carburant (y compris le système de réchauffage du réservoir et des conduites de carburant)	Contrôle visuel, 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.		X	
			Risque d'incendie; perte excessive de substances dangereuses.			X
		c)	Conduites abrasées.	X		
			Conduites endommagées.		X	
		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		
6.1.4 Pare-chocs, protection latérale et dispositifs anti-encastrement arrière	Contrôle visuel.	a)	Mauvaise fixation ou endommagement susceptible de causer des blessures en cas de contact.		X	
			Chute probable de pièces; fonctionnement gravement affecté.			X
6.1.5 Support de la roue de secours (le cas échéant)	Contrôle visuel.	b)	Dispositif manifestement non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	
		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
6.1.6 Accouplement mécanique et dispositif de remorquage (+ E)	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).		X	
			Élément endommagé, défectueux ou fissuré (si utilisé).			X
		b)	Usure excessive d'un élément.		X	
			Limite d'usure dépassée.			X
c)	Mauvaise fixation.		X			
	Fixation mal attachée, avec un très grand risque de chute.			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.	X		
			Plaque d'immatriculation illisible (hors utilisation).		X	
		g)	Modification présentant un risque <sup>3</sup> (pièces auxiliaires).		X	
			Modification présentant un risque <sup>3</sup> (pièces principales).			X
		h)	Attelage trop faible, incompatible, ou dispositif d'attelage non conforme aux exigences.			X
6.1.7. Transmission	Contrôle visuel.	a)	Boulons de fixation desserrés ou manquants.		X	
			Boulons de fixation desserrés ou manquants au point de constituer une menace grave pour la sécurité routière.			X
		b)	Usure excessive des roulements de l'arbre de transmission.		X	
			Très grand risque de jeu ou de fissure.			X
		c)	Usure excessive des joints universels ou des chaînes/courroies de transmission.		X	
			Très grand risque de jeu ou de fissure.			X
		d)	Raccords flexibles détériorés.		X	
			Très grand risque de jeu ou de fissure.			X
		e)	Arbre de transmission endommagé ou déformé.		X	
		f)	Cage de roulement fissurée ou mal fixée.		X	
			Très grand risque de jeu ou de fissure.			X
		g)	Capuchon antipoussière gravement détérioré.	X		
			Capuchon antipoussière manquant ou cassé.		X	
		h)	Modification illégale de la transmission.		X	
6.1.8 Supports de moteur	Contrôle visuel.		Fixations détériorées, manifestement gravement endommagées.		X	
			Fixations desserrées ou fêlées.			X
6.1. Performance 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						
6.2.1. État	Contrôle visuel.	a)	Panneau ou élément mal fixé ou endommagé susceptible de provoquer des blessures.		X	
			Risque de chute.			X

		b)	Montant mal fixé.		X	
			Stabilité altérée.			X
		c)	Entrée de fumées du moteur ou d'échappement.		X	
			Risque pour la santé des passagers.			X
		d)	Modification présentant un risque <sup>3</sup> .		X	
			Distance insuffisante par rapport aux pièces en rotation ou en mouvement ou à la route.			X
6.2.2. Fixation	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a)	Châssis ou cabine mal fixé.		X	
			Stabilité altérée.			X
		b)	Carrosserie/cabine manifestement mal centrée sur le châssis.		X	
		c)	Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses et si symétrie.		X	
			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.			X
		d)	Corrosion excessive aux points de fixation sur les caisses autoporteuses.		X	
			Stabilité altérée.			X
6.2.3 Porte et poignées de portes	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).		X	
			Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée (portes pivotantes).			X
		c)	Portière, charnières, serrures ou gâches détériorées.	X		
			Portière, charnières, serrures ou gâches manquantes ou mal fixées.		X	
6.2.4. Plancher	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.		Plancher mal fixé ou gravement détérioré.		X	
			Stabilité insuffisante.			X
6.2.5 Sièges du conducteur	Contrôle visuel.	a)	Structure du siège défectueuse.		X	
			Siège mal fixé.			X
		b)	Mauvais fonctionnement du mécanisme de réglage.		X	
			Siège mobile ou dossier impossible à fixer.			X
6.2.6. Autres sièges	Contrôle visuel.	a)	Sièges défectueux ou mal fixés (pièces auxiliaires).	X		
			Sièges défectueux ou mal fixés (pièces principales).		X	
		b)	Sièges montés de façon non conforme aux	X		

			exigences <sup>1</sup> .			
			Dépassement du nombre de sièges autorisés; disposition non conforme à la réception.		X	
6.2.7	Commandes de conduite	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Une commande nécessaire à la conduite sûre du véhicule ne fonctionne pas correctement.		X	
			Sécurité compromise.			X
6.2.8	Marchepieds pour accéder à la cabine	Contrôle visuel.	a) Marchepied ou anneau de marchepied mal fixé.	X		
			Stabilité insuffisante.		X	
			b) Marchepied ou anneau dans un état susceptible de blesser les utilisateurs.		X	
6.2.9	Autres équipements et aménagements intérieurs et extérieurs	Contrôle visuel.	a) Fixation défectueuse d'un accessoire ou équipement.		X	
			b) Accessoire ou équipement non conforme aux exigences <sup>1</sup> .	X		
			Pièces rapportées risquant de causer des blessures; sécurité compromise.		X	
			c) Équipement hydraulique non étanche.	X		
			Perte excessive de substances dangereuses.		X	
6.2.10	Garde-boue (ailes), dispositifs antiprojections	Contrôle visuel.	a) Manquant, mal fixé ou gravement rouillé.	X		
			Risque de blessures; risque de chute.		X	
			b) Distance insuffisante avec le pneu/la roue (dispositif antiprojections).	X		
			Distance insuffisante avec le pneu/la roue (ailes).		X	
			c) Non conforme aux exigences <sup>1</sup> .	X		
			Bandes de roulement insuffisamment couvertes.		X	
6.2.11	Béquilles	Contrôle visuel.	a) Manquante, mal fixée ou gravement rouillée.		X	
			b) Non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	
			c) Risque de se déplier lorsque le véhicule est en mouvement.			X
6.2.12	Poignées et 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						
7.1.1	Sûreté du montage des ceintures de sécurité et de leurs boucles	Contrôle visuel.	a) Point d'ancrage gravement détérioré.		X	
			Stabilité réduite.			X
			b) Ancrage desserré.		X	
7.1.2	État des 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.	X		
			Coupure ou signes de distension.		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	
7.1.3 Limiteur d'effort de ceinture de sécurité endommagé	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a)	Limiteur d'effort manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.		X	
		b)	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
7. Prétensionneurs de ceinture de sécurité	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a)	Prétensionneur manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.		X	
		b)	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
7.1.5. Airbag	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)	Coussin gonflable manifestement inopérant.		X	
		c)	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
7.1.6 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 exigé (par exemple taxis, autobus, autocars, 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.	X		
			Totalement inopérant.		X	
		b)	Commande mal fixée.	X		
		c)	Non conforme aux exigences <sup>1</sup> .	X		
Risque que le son émis soit confondu avec celui des sirènes officielles.			X			
7.8. Tachymètre	Contrôle visuel ou	a)	Non conforme aux exigences <sup>1</sup> .	X		

	vérification du fonctionnement au cours d'un essai sur route, ou par des moyens électroniques.		Manquant (si exigé).		X	
		b)	Fonctionnement altéré.	X		
			Totalement inopérant.		X	
		c)	Éclairage insuffisant.	X		
	Totalement dépourvu d'éclairage.				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 monté/exigé) (+ E)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement si l'équipement le permet.	a)	Non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	
		b)	Dispositif manifestement inopérant.		X	
		c)	Vitesse de consigne incorrecte (si vérifiée).		X	
		d)	Scellés défectueux		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 (X) <sup>2</sup>	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. Bruit								
8.1. Système de suppression du bruit (+ E)	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.		X			
			Très grand risque de chute.			X		
8.2. Émissions à l'échappement								
8.2.1 Émissions des moteurs à allumage commandé								
8.2.1. Équipements 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			
8.2.1. Émissions gazeuses (E)	Véhicules jusqu'aux classes d'émission Euro 5 et Euro V (7):  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 de l'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 recommandatio	a)	Les émissions gazeuses dépassent les niveaux spécifiques indiqués par le constructeur.		X			
		b)	si cette information n'est pas disponible, les émissions de CO dépassent:		X			
			i) pour les véhicules non équipés d'un système avancé de réduction des émissions, — 4,5 %, ou — 3,5 %, selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences <sup>1</sup> ;					
			ii) pour les véhicules équipés d'un système avancé de réduction des émissions, — moteur tournant au ralenti: 0,5 %, — moteur tournant au ralenti accéléré: 0,3 %, ou — moteur tournant au ralenti: 0,3 % (7), — moteur tournant au ralenti accéléré: 0,2 %, selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences <sup>1</sup> .					
			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 dysfonctionnement important.			X	
e)	Mesure par télédétection indiquant un		X					

	<p>ns du constructeur et aux autres critères.</p> <p>—Véhicules à partir des classes d'émission Euro 6 et Euro VI <sup>(7)</sup>:</p> <p>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 formulées par le constructeur et aux autres exigences applicables <sup>1</sup>.</p> <p>Mesures non applicables aux moteurs à deux temps.</p>		défaut de conformité notable.			
8.2.2. Émissions des moteurs à allumage par compression						
8.2.2. Équipement de réduction des émissions à l'échappement	Contrôle visuel.	a)	L'équipement de régulation des émissions non installé par le constructeur ou manifestement défectueux.		X	
		b)	Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.		X	
8.2.2. Opacité	<p>—Véhicules jusqu'aux classes d'émission Euro 5 et Euro V <sup>(7)</sup>:</p> <p>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 diagnostic embarqué (OBD). Le</p>	a)	Véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences <sup>1</sup> .		X	
			L'opacité dépasse le niveau consigné sur la plaque signalétique placée sur le véhicule par le constructeur.			

	<p>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'émissions Euro 6 et Euro VI <sup>(9)</sup> :</p> <p>Mesure de l'opacité des fumées en accélération libre, vitesses au pont 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>3</sup>.</p> <p>Mise en condition du véhicule:</p> <p>1. Les véhicules peuvent être contrôlés sans mise en</p>				
--	--	--	--	--	--



	<p>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.</p> <p>2. Exigences concernant la 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 une valeur équivalente. Si, à cause de la configuration du véhicule, il n'est pas possible de procéder à ces mesures, la</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>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 purgé par trois coups d'accélération à vide ou par un moyen équivalent.</p>				
		<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> </ul> <p>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>:</p> <p>1,5 m<sup>-1</sup> <sup>(10)</sup></p> <p>ou</p> <p>0,7 m<sup>-1</sup> <sup>(11)</sup></p>		<p>X</p>	
	<p>Procédure d'essai:</p> <p>1. Le moteur et, le cas échéant, le turbocompress eur 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</p>				

	<p>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 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 des catégories M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> ou</p>				
--	--	--	--	--	--

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

	moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement en dessous des limites.  Des mesures peuvent aussi être faites au moyen des dispositifs de télédétection et confirmées par des méthodes d'essai standard.				
8.3. Suppression des interférences électromagnétiques					
Interférences radio (X) <sup>2</sup>		Une des exigences applicables n'est pas satisfaite.	X		
8.4. Autres points liés à l'environnement					
8.4.1 Pertes de 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.		X	
		Formation continue de gouttelettes constituant un risque très grave.			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 Diagnostic (si possible)					
0.2.1. EOBD 0.2.2. Éléments de sécurité actifs 0.2.3. 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 anti-brouillard 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 qui ne relèvent pas du champ d'application de la directive sont incluses à titre indicatif.

<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 ne sont pas réceptionnés par type avant le 1<sup>er</sup> 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 % des remorques et des 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 avant le 1er janvier 2012.

<sup>(7)</sup> Réceptionnés par type conformément à la directive 70/220/CEE, au règlement (CE) no 715/2007, annexe I, tableau 1 (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 par type conformément à l'annexe I, tableau 2 (Euro 6), du règlement (CE) no 715/2007 et au règlement (CE) no 595/2009 (Euro VI).

<sup>(10)</sup> Réceptionnés par type conformément aux 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 immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après le 1er juillet 2008.

<sup>(11)</sup> Réceptionné par type conformément au règlement (CE) no 715/2007, annexe I, tableau 2 (Euro 6). Réceptionné par type conformément au règlement (CE) no 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.

ELe contrôle de ce point exige le recours à un équipement.

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.

Bruxelles, le 29/11/2018.

Pour le Gouvernement :

**Le Ministre-Président,**

**R. VERVOORT**

**Le Ministre de la Mobilité,**

**P. SMET**