

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2012 — 1310

[C – 2012/14127]

22 APRIL 2012. — Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 september 2006 houdende invoering van de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die ingeschreven zijn in België of in het buitenland

ALBERT II, Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen, gewijzigd bij de wetten van 18 juli 1990, 5 april 1995, 4 augustus 1996, 27 november 1996 en bij het koninklijk besluit van 20 juli 2000, artikel 1;

Gelet op het koninklijk besluit van 1 september 2006 houdende invoering van de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die ingeschreven zijn in België of in het buitenland;

Gelet op het advies van de Raadgevende Commissie Administratie-Nijverheid, gegeven op 4 oktober 2011;

Gelet op de betrokkenheid van de Gewestregeringen;

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, gegeven op 5 oktober 2011;

Gelet op advies 50.555/4 van de Raad van State, gegeven op 5 december 2011, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Op de voordracht van de Minister van Financiën, de Minister van Binnenlandse Zaken, de Minister van Justitie en de Staatssecretaris voor Mobiliteit,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. Dit besluit voorziet in de omzetting van Richtlijn 2010/47/EU van de Commissie van 5 juli 2010 tot aanpassing aan de technische vooruitgang van Richtlijn 2000/30/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Gemeenschap deelnemen aan het verkeer.

Art. 2. In het koninklijk besluit van 1 september 2006 houdende invoering van de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die ingeschreven zijn in België of in het buitenland worden de bijlagen I en II vervangen door de bijlagen I en II gevoegd bij dit besluit.

Art. 3. De Minister van Financiën, de Minister van Binnenlandse Zaken, de Minister van Justitie en de Staatssecretaris voor Mobiliteit zijn belast, ieder wat hem betreft, met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 22 april 2012.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Financiën,
S. VANACKERE

De Minister van Binnenlandse Zaken,
Mevr. J. MILQUET

De Minister van Justitie,
Mevr. A. TURTELBOOM

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,
M. WATHELET

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2012 — 1310

[C – 2012/14127]

22 AVRIL 2012. — Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 1^{er} septembre 2006 instituant le contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger

ALBERT II, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité, modifiée par les lois des 18 juillet 1990, 5 avril 1995, 4 août 1996, 27 novembre 1996, et par l'arrêté royal du 20 juillet 2000, l'article 1^{er};

Vu l'arrêté royal du 1^{er} septembre 2006 instituant le contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger;

Vu l'avis de la Commission consultative Administration-Industrie, donné le 4 octobre 2011;

Vu l'association des Gouvernements de Région;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 5 octobre 2011;

Vu l'avis 50.555/4 du Conseil d'Etat, donné le 5 décembre 2011, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1°, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Sur la proposition du Ministre des Finances, du Ministre de l'intérieur, du Ministre de la Justice et du Secrétaire d'Etat à la Mobilité,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. Le présent arrêté transpose la Directive 2010/47/UE de la Commission du 5 juillet 2010 portant adaptation au progrès technique de la Directive 2000/30/CE du Parlement européen et du Conseil relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté.

Art. 2. Dans l'arrêté royal du 1^{er} septembre 2006 instituant le contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger, les annexes I^{re} et II sont remplacées par les annexes I^{re} et II, jointes au présent arrêté.

Art. 3. Le Ministre des Finances, le Ministre de l'Intérieur, le Ministre de la Justice et le Secrétaire d'Etat à la Mobilité sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 22 avril 2012.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre des Finances,
S. VANACKERE

La Ministre de l'Intérieur,
Mme J. MILQUET

La Ministre de la Justice,
Mme A. TURTELBOOM

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,
M. WATHELET

Bijlage 1 bij het koninklijk besluit van 22 april 2012 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 september 2006 houdende invoering van de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die ingeschreven zijn in België of in het buitenland

Bijlage 1 bij het koninklijk besluit van 1 september 2006 houdende invoering van de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die ingeschreven zijn in België of in het buitenland

BIJLAGE I
(voorzijde)

MODEL VAN EEN RAPPORT VAN TECHNISCHE CONTROLE LANGS DE WEG MET EEN LIJST VAN DE TE CONTROLEREN PUNTEN

1. Plaats van de controle
 2. Datum
 3. Tijdstip
 4. Kenletters van het land en kenteken van het voertuig
 5. Voertuigidentificatienummer (VIN)
 6. Voertuigklasse
 - a) N2 ^(a) (3,5 tot 12 t) ^(a)
 - b) N3 ^(a) (meer dan 12 t)
 - c) O3 ^(a) (3,5 tot 10 t)
 - d) O4 ^(a) (meer dan 10 t)
 - e) M2 ^(a) (> 9 zitplaatsen ^(b) tot 5 t)
 - f) M3 ^(a) (> 9 zitplaatsen ^(b) meer dan 5 t)
 - g) Andere voertuigcategorie (artikel 1, lid 3)
 7. Onderneming die het vervoer uitvoert
 - a) Naam en adres
.....
.....
 - b) Nummer van de communautaire vergunning ^(c) (Verordening (EG) nr. 1072/2009).....
 8. Nationaliteit (Bestuurder)
 9. Naam bestuurder
 10. Gecontroleerde punten
- | | Gecontro-
leerd ^(d) | Niet gecontro-
leerd | Afgekeurd ^(e) |
|--|-----------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 0) Identificatie ^(f) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 1) Remuitrusting | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2) Stuurinrichting ^(f) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3) Zicht ^(f) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 4) Lichten en elektrische installaties ^(f) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 5) Assen, wielen, banden, vering ^(f) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 6) Chassis en met het chassis verbonden delen ^(f) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 7) Andere uitrusting zoals tachograaf ^(f) en snelheidsbegrenzer | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 8) Overlastfactoren zoals uitstoot en brandstof- en/of olie lekkage | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
11. Resultaat van de controle:
Verbod op het gebruik van het voertuig dat ernstige gebreken vertoont
 12. Diversen/opmerkingen
 13. Instantie/functionaris of controleur die de controle heeft uitgevoerd
Handtekening van:
de instantie, functionaris of controleur die de controle heeft uitgevoerd

Opmerkingen

- ^(a) Voertuigcategorie zoals bepaald in bijlage II bij Richtlijn 2007/46/EG (PB L 263 van 9.10.2007, blz 1).
- ^(b) Aantal zitplaatsen inclusief zitplaats van de bestuurder (punt S.1 van registratiecertificaat).
- ^(c) Indien beschikbaar.
- ^(d) "Gecontroleerd" betekent dat minstens een van de controlepunten van deze groep, die in bijlage II bij Richtlijn 2009/40/EG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 2010/48/EU, zijn opgesomd, zijn gecontroleerd.
- ^(e) Defecten worden vermeld op de achterzijde.
- ^(f) Testmethoden en richtsnoeren voor het beoordelen van defecten in overeenstemming met bijlage II bij Richtlijn 2009/40/EG zoals gewijzigd bij Richtlijn 2010/48/EU.

0.	IDENTIFICATIE VAN HET VOERTUIG	2.1.3.	Staat stuuroverbrenging	4.6.3.	Overeenstemming met de vereisten	6.1.8.	Bevestiging van de motor
0.1.	Kentekenplaten	2.1.4.	Werking stuuroverbrenging	4.7.	Achterkentekenplaatverlichting	6.1.9.	Motorprestaties
0.2.	Voertuigidentificatie-/chassis-/serienummer	2.1.5.	Stuurbekrachtiging	4.7.1.	Staat en werking	6.2.	Cabine en koetswerk
1.	REMUITRUSTING	2.2.	Stuurwiel en –kolom	4.7.2.	Overeenstemming met de vereisten	6.2.1.	Staat
1.1.	Mechanische staat en werking	2.2.1.	Staat van het stuurwiel	4.8.	reflectoren, veiligheidsmarkeringen (retroreflecterend) en retro-reflecterende plaatmarkeringen achteraan	6.2.2.	Bevestiging
1.1.1.	Draaipunt van het pedaal van de bedrijfsrem	2.2.2.	Stuurkolom en componenten	4.8.1.	Staat	6.2.3.	Portieren en portierklinken
1.1.2.	Staat en slag van het rempedaal	2.3.	Speling in de stuurinrichting	4.8.2.	Overeenstemming met de vereisten	6.2.4.	Vloer
1.1.3.	Vacuümpomp of compressor en reservoirs	2.4.	Wieluitlijning	4.9.	Verklikkersignalen voor lichtinrichting	6.2.5.	Bestuurderszitplaats
1.1.4.	Lagedrukverklikker of -manometer	2.5.	Kogeldraaikrans van de gestuurde as van de aanhangwagen	4.9.1.	Staat en werking	6.2.6.	Andere zitplaatsen
1.1.5.	Handremventiel	3	ZICHT	4.9.2.	Overeenstemming met de vereisten	6.2.7.	Bedieningsapparatuur voor de bestuurder
1.1.6.	Parkeerrem, bedieningshendel, parkeerremvergrendeling	3.1.	Gezichtsveld	4.10.	Elektrische verbindingen tussen trekkend voertuig en aanhangwagen of oplegger	6.2.8.	Cabinetreden
1.1.7.	Remkleppen (voetkleppen, ont-luchtingsventielen, regelkleppen)	3.2.	Staat van de ruiten	4.11.	Elektrische bedrading	6.2.9.	Andere binnen- en buitenvoorzieningen en –uitrusting
1.1.8.	Koppelingsschakelaars voor remmen voor aanhangwagens (elektrisch en pneumatisch)	3.3.	Achteruitkijkspiegels of -toestellen	4.12.	Niet-verplichte lampen en reflectoren	6.2.10.	Spatborden, opspatafschermingsuitrusting
1.1.9.	Energie- en drukreservoir	3.4.	Ruitenwissers	4.13.	Accu	7.	DIVERSE UITRUSTINGEN
1.1.10.	Rembekrachtiging, hoofdcilinder (hydraulische systemen)	3.5.	Ruitensproeiers	5.	ASSEN, WIELEN, BANDEN EN VERING	7.1.	Veiligheidsgordels/gespen
1.1.11.	Niet-flexibele remleidingen	3.6.	Ontwasemeningssysteem	5.1.	Assen	7.1.1.	Veiligheid van bevestigingen
1.1.12.	Remslangen	4.	LICHTEN, REFLECTERENDE INRICHTINGEN EN ELEKTRISCHE INSTALLATIES	5.1.1.	Assen	7.1.2.	Staat
1.1.13.	Remvoeringen en –blokken	4.1.	Koplichten	5.1.2.	Fusee	7.1.3.	Krachtbegrenzer veiligheidsgordel
1.1.14.	Remtrommels, remschijven	4.1.1.	Staat en werking	5.1.3.	Wielagers	7.1.4.	Gordelspanners
1.1.15.	Remkabels, stangen, hendels, overbrenging	4.1.2.	Afstelling	5.2.	Wielen en banden	7.1.5.	Airbag
1.1.16.	Remcilinders (veerremcilinders of hydraulische remcilinders inbegrepen)	4.1.3.	Schakeling	5.2.1.	Wielnaaf	7.1.6.	SRS-systemen (Supplementary Restraint System)
1.1.17.	Automatische lastafhankelijke remkrachtregelaar	4.1.4.	Overeenstemming met de vereisten	5.2.2.	Wielen (velgen)	7.2.	Brandblusser
1.1.18.	Remstellers en indicatoren	4.1.5.	Niveauregeling voor de koplichten	5.2.3.	Banden	7.3.	Sloten en beveiligingen tegen diefstal
1.1.19.	Remvertrager (indien gemonteerd of voorgeschreven)	4.2.	Voor- en achterlichten, breedtelichten en contourmarkeringen	5.3.	Veringsstelsel	7.4.	Gevaarendriehoek
1.1.20.	Automatische bediening van remmen voor aanhangwagens	4.2.1.	Staat en werking	5.3.1.	Veren en stabilisator	7.5.	Verbandtrommel
1.1.21.	Volledig remsysteem	4.2.2.	Schakeling	5.3.2.	Schokdempers	7.6.	Wielblokken (wiggen)
1.1.22.	testaansluitingen	4.2.3.	Overeenstemming met de vereisten	5.3.3.	Aandrijfassen, reactiearmen, ophangingsdriehoeken en ophangingsarmen.	7.7.	Geluidssignaalinrichting
1.2.	Remkracht en bedrijfszekerheid van de bedrijfsrem	4.3.	Stoplichten	5.3.4.	Ophangingsgewrichten	7.8.	Snelheidsmeter
1.2.1.	Remkracht	4.3.1.	Staat en werking	5.3.5.	Luchtvering	7.9.	Tachograaf
1.2.2.	Bedrijfszekerheid	4.3.2.	Schakeling	6.	CHASSIS EN MET HET CHASSIS VERBONDEN DELEN	7.10.	Snelheidsbegrenzer
1.3.	Remkracht en bedrijfszekerheid van de hulprem	4.3.3.	Overeenstemming met de vereisten	6.1.	Chassis of raam en bevestigingen	7.11.	Odometer
1.3.1.	Remkracht	4.4.	Richtingaanwijzers en waarschuwingsknipperlichten	6.1.1.	Algemene staat	7.12.	Elektronische stabiliteitscontrole
1.3.2.	Bedrijfszekerheid	4.4.1.	Staat en werking	6.1.2.	Uitlaatpijpen en geluiddempers	8.	OVERLASTFACTOREN
1.4.	Remkracht en bedrijfszekerheid van de parkeerrem	4.4.2.	Schakeling	6.1.3.	Tanks en brandstofleidingen (incl. tanks en brandstofleidingen voor verwarming)	8.1.	Geluidsonderdrukkingssysteem
1.4.1.	Remkracht	4.4.3.	Overeenstemming met de vereisten	6.1.4.	Bumpers, zijdelingse bescherming en beschermingsinrichting aan de achterzijde tegen klemrijden	8.2.	Uitlaatemissies
1.4.2.	Bedrijfszekerheid	4.4.4.	Knipperfrequentie	6.1.5.	Bevestiging (indien aanwezig) van het reservewiel	8.2.1.	Emissies benzinemotor
1.5.	Remkracht van de remvertrager	4.5.	Mistlichten voor en achter	6.1.6.	Koppelinrichting en trek-inrichting	8.2.1.1.	Emissiebestrijdingssysteem voor uitlaten
1.6.	Antiblokkeersysteem	4.5.1.	Staat en werking	6.1.7.	Overbrenging	8.2.1.2.	Gasemissies
2.	STUURINRICHTING	4.5.2.	Richting			8.2.2.	Emissies dieselmotor
2.1.	Mechanische staat	4.5.3.	Schakeling			8.2.2.1.	Uitlaatemissiebestrijdingssysteem
2.1.1.	Staat van de stuurinrichting	4.5.4.	Naleving van de eisen			8.2.2.2.	Opaciteit
2.1.2.	Bevestiging van stuurhuis	4.6.	Achteruitrijlichten			8.3.	Onderdrukking elektromagnetische storingen
		4.6.1.	Staat en werking			8.4.	Andere punten die betrekking hebben op het milieu
		4.6.2.	Schakeling			8.4.1.	Zichtbare rook
						8.4.2.	Vloeistoflekken

Gezien om gevoegd te worden bij ons besluit van 22 april 2012 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 september 2006 houdende invoering van de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die ingeschreven zijn in België of in het buitenland.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Financiën,

S. VANACKERE

De Minister van Binnenlandse Zaken,

Mevr. J. MILQUET

De Minister van Justitie,

Mevr. A. TURTELBOOM

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,

M. WATHELET

Bijlage 2 bij het koninklijk besluit van 22 april 2012 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 september 2006 houdende invoering van de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die ingeschreven zijn in België of in het buitenland

Bijlage 2 bij het koninklijk besluit van 1 september 2006 houdende invoering van de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die ingeschreven zijn in België of in het buitenland.

BIJLAGE II

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING
2. CONTROLEVEREISTEN

1. Remuitrusting
8. Overlastfactoren

1. INLEIDING

Deze bijlage bevat de details van de tests en/of controles van de remmen en de uitlaatmissies tijdens een technische controle langs de weg. Voor de controles langs de weg is het niet verplicht apparatuur te gebruiken, maar het komt wel de kwaliteit van de controles ten goede. Het gebruik van apparatuur is dan ook, waar mogelijk, aanbevolen

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

Indien als controlemethode "visueel" vermeld is, impliceert dit dat de controleur niet alleen naar de punten moet kijken, maar ook, indien nodig, de punten moet bedienen, het geluid moet beoordelen of andere geschikte controlemethoden moet toepassen zonder apparatuur te gebruiken.

2. CONTROLEVEREISTEN

De punten die bij technische controles langs de weg aan bod komen en de methoden die worden gebruikt, staan hieronder opgesomd. Gebreken zijn voorbeelden van defecten die kunnen worden vastgesteld.

Punt	Methode	Gebreken
1. REMUITRUSTING		
1.1. Mechanische toestand en werking		
1.1.1. Draaipunt van het pedaal van de bedrijfsrem	Visuele controle van de onderdelen terwijl het remsysteem in werking is. Opmerking: Voor de controle van voertuigen met bekrachtigde remsystemen, moet de motor worden uitgeschakeld.	a) Draaipunt zit te strak. b) Vertoont te veel slijtage/speling.
1.1.2. Staat en slag van het rempedaal	Visuele controle van de onderdelen terwijl het remsysteem in werking is. Opmerking: Voor de controle van voertuigen met bekrachtigde remsystemen, moet de motor worden uitgeschakeld.	a) De vrije slag is te groot of te klein. b) Het rempedaal komt moeilijk terug in de rustpositie. c) Het antislipmateriaal op het rempedaal ontbreekt, zit los of is door slijtage glad geworden
1.1.3. Vacuümpomp of compressor en reservoirs	Visuele controle van de onderdelen bij normale werkdruk. Nodige controletijd vereist zodat de vacuüm- of luchtdruk correcte werkwaarden bereikt en het waarschuwingssignaal, de veiligheidsklep van het dubbele remcircuit en de overdrukklep functioneren.	a) Er is te weinig lucht- en/of vacuümdruk om de rem ten minste tweemaal te kunnen aantrekken nadat het waarschuwingssignaal heeft gewerkt (of een manometer gevaar signaleert). b) Het tot stand komen van de benodigde lucht- en/of vacuümdruk voor het bereiken van correcte werkwaarden is niet in overeenstemming met de vereisten ^(a) .

Punt	Methode	Gebreken
		<ul style="list-style-type: none"> c) De veiligheidsklep voor dubbel remcircuit of overdrukklep functioneert niet. d) Er is drukverlies ten gevolge van een luchtlek of er zijn waarneembare luchtlekken. e) Er is uitwendige schade.
1.1.4. Lagedrukverklikker of -manometer	Functionele controle.	Verklikker of manometer werkt slecht of is defect.
1.1.5. Handremventiel	Visuele controle van de onderdelen terwijl het remsysteem in werking is.	<ul style="list-style-type: none"> a) De bedieningsschakelaar vertoont barsten, beschadiging of te grote slijtage. b) De bedieningsschakelaar is niet goed op de klep bevestigd of de klep zit los. c) De koppelingen zitten los of het systeem lekt. d) Functioneert niet behoorlijk.
1.1.6. Parkeerrem, bedieningshendel, parkeerremvergrendeling	Visuele controle van de onderdelen terwijl het remsysteem in werking is.	<ul style="list-style-type: none"> a) De vergrendeling blijft niet goed vastzitten. b) De scharnierpin van de hefboom of in de vergrendeling vertoont te veel slijtage. c) Te grote beweeglijkheid van de hendel. d) Bediening ontbreekt, is beschadigd of werkt niet. e) Slechte werking, verklikker toont defect.
1.1.7. Remkleppen (voetkleppen, ontluchtingsventielen, regelkleppen)	Visuele controle van de onderdelen terwijl het remsysteem in werking is.	<ul style="list-style-type: none"> a) Klep is beschadigd of er is een te grote luchtlekkage. b) Het olieverlies uit de compressor is te groot. c) Klep zit los of is slecht gemonteerd. d) Verlies of lekkage van hydraulische vloeistof.
1.1.8. Koppelingskoppelen voor remmen voor aanhangwagens (elektrisch en pneumatisch)	Koppel alle koppelingskoppelen van het remsysteem tussen het trekkende voertuig en de aanhangwagens los en koppel ze weer aan elkaar.	<ul style="list-style-type: none"> a) Kraan of zelfsluitende klep is defect. b) Kraan of klep zit los of is slecht gemonteerd. c) Lekken. d) Niet correct of helemaal niet gekoppeld waar het nodig is. e) Functioneert niet correct
1.1.9. Energie- en drukreservoir	Visuele controle.	<ul style="list-style-type: none"> a) Reservoir is beschadigd, gecorrodeerd of lekt. b) Het ontwateringsventiel werkt niet c) Reservoir zit los of is slecht gemonteerd.
1.1.10. Rembekrachtiging, hoofdcilinder (hydraulische systemen)	Visuele controle van de onderdelen terwijl het remsysteem in werking is.	<ul style="list-style-type: none"> a) De rembekrachtiging is defect of ineffectief. b) De hoofdcilinder is defect of lekt. c) De hoofdcilinder zit los. d) Te weinig remvloeistof.

Punt	Methode	Gebreken
		e) De vuldop van het reservoir van de hoofdcilinder ontbreekt. f) Het controlelampje voor de remvloeistof licht op of is defect. g) Het waarschuwingssignaal met betrekking tot de remvloeistof werkt slecht.
1.1.11. Niet-flexibele remleidingen	Visuele controle van de onderdelen terwijl het remsysteem in werking is.	a) Er is dreigend gevaar voor defecten en breuken. b) Leidingen of koppelingen lekken. c) Leidingen vertonen beschadiging of te veel corrosie. d) De leidingen zijn verkeerd gemonteerd.
1.1.12. Remslangen	Visuele controle van de onderdelen terwijl het remsysteem in werking is.	a) Er is dreigend gevaar voor defecten en breuken. b) De slangen zijn beschadigd, doorscheurd, getordeerd of te kort. c) Slangen of koppelingen lekken. d) De slangen vertonen door de druk veroorzaakte verwijdingen. e) De slangen vertonen porositeit.
1.1.13. Remvoeringen en -blokken	Visuele controle.	a) Remblok vertoont te veel slijtage b) Remblok is vervuild (olie, vet, enz.). c) Remblok is niet aanwezig.
1.1.14. Remtrommels, remschijven	Visuele controle.	a) Trommel of schijf vertoont te veel slijtage, corrosie, kerven, scheuren, zit los of is beschadigd. b) Trommel of schijf is vervuild (olie, vet, enz.). c) Trommel of schijf is niet aanwezig. d) De ankerplaat zit los.
1.1.15. Remkabels, stangen, hendels, overbrenging	Visuele controle van de onderdelen terwijl het remsysteem in werking is.	a) De kabel is beschadigd of geknikt. b) Onderdeel vertoont te veel slijtage of corrosie. c) De bevestiging van de kabel, stang of verbinding is niet geborgd. d) De kabelgeleiding is defect. e) De werking van het remsysteem wordt belemmerd. f) Abnormale beweeglijkheid van de hendels/overbrenging.
1.1.16. Remcilinders (veerremcilinders of hydraulische remcilinders inbegrepen)	Visuele controle van de onderdelen terwijl het remsysteem in werking is.	a) Cilinder vertoont barsten of beschadiging. b) Cilinder lekt. c) Cilinder zit los of is niet goed gemonteerd. d) Cilinder vertoont te veel corrosie. e) De slag van de zuiger of van het diafragma-mechanisme is onvoldoende of te groot. f) De stofkap ontbreekt of vertoont te veel beschadiging.

Punt	Methode	Gebreken
1.1.17. Automatische lastafhankelijke remkrachtregelaar	Visuele controle van de onderdelen terwijl het remsysteem in werking is.	<ul style="list-style-type: none"> a) De overbrenging is defect. b) De overbrenging is niet juist afgesteld. c) Remkrachtregelaar is geblokkeerd of werkt niet. d) Remkrachtregelaar ontbreekt. e) Identificatieplaat ontbreekt. f) Identificatie niet leesbaar of niet in overeenstemming met de vereisten ^(a).
1.1.18. Remstellers en indicatoren	Visuele controle.	<ul style="list-style-type: none"> a) Remsteller is beschadigd, geblokkeerd of vertoont abnormale beweeglijkheid. b) Remsteller is defect. c) Niet correct geïnstalleerd of vervangen.
1.1.19. Remvertrager (indien gemonteerd of voorgeschreven)	Visuele controle.	<ul style="list-style-type: none"> a) De koppelstukken of bevestigingen zijn defect. b) Systeem duidelijk defect of niet aanwezig.
1.1.20. Automatische bediening van remmen voor aanhangwagen	Koppel de remkoppelingskoppen tussen het trekkende voertuig en de aanhangwagen los.	De rem voor de aanhangwagens wordt niet automatisch aangetrokken wanneer de koppelingskop losgekoppeld is.
1.1.21. Volledig remsysteem	Visuele controle.	<ul style="list-style-type: none"> a) Andere apparatuur (bv. antivriespomp, luchtdroger) vertoont uitwendige beschadiging of te veel corrosie waardoor het remsysteem minder goed werkt. b) Te grote luchtlekkage of antivrieslekkinge. c) Onderdelen zitten los of zijn slecht gemonteerd. d) Onjuiste herstelling van of wijziging aan onderdelen.
1.1.22. Testaansluitingen (indien gemonteerd of voorgeschreven)	Visuele controle.	<ul style="list-style-type: none"> a) Ontbreken. b) Zijn beschadigd, onbruikbaar of lekken.
1.2. Remkracht en bedrijfszekerheid van de bedrijfsrem		
1.2.1. Remkracht (E)	Test op een statische remmeter. Trek de remmen geleidelijk aan tot de maximale kracht.	<ul style="list-style-type: none"> a) Onvoldoende remkracht op een of meer wielen. b) De remkracht is voor een of meer wielen kleiner dan 70 % van de maximale geregistreeerde remkracht voor het andere wiel op dezelfde as. c) De remkracht loopt niet geleidelijk op (blokkering). d) Abnormale hoge reactietijd voor een of meer wielen e) De remkracht vertoont te grote schommelingen tijdens een volledige wielwenteling.
1.2.2. Bedrijfszekerheid (E)	Test op een statische remmeter met het gewicht dat het voertuig bij zijn presentatie heeft.	<ul style="list-style-type: none"> a) Geeft niet minstens de hieronder vermelde minimumwaarden: – b) Categorie M₁, M₂ en M₃ – 50 % ⁽¹⁾

Punt	Methode	Gebreken
		c) Categorie N ₁ – 45 % d) Categorie N ₂ en N ₃ – 43 % ⁽²⁾ e) Categorie O ₂ , O ₃ en O ₄ – 40 % ⁽³⁾

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

1.3.1. Remkracht (E)	Indien het hulpremsysteem gescheiden is van het bedrijfsremsysteem, gebruik de methode in 1.2.1.	a) Onvoldoende remkracht op een of meer wielen. b) De remkracht is voor één of meer wielen kleiner dan 70 % van de maximale geregistreerde remkracht voor een ander wiel op dezelfde as. c) De remkracht loopt niet geleidelijk op (blokkering).
1.3.2. Bedrijfszekerheid (E)	Indien het hulpremsysteem gescheiden is van het bedrijfsremsysteem, gebruik de methode in 1.2.2.	De remkracht is kleiner dan 50 % ⁽⁴⁾ van de in punt 1.2.2. beschreven remkracht van de bedrijfsrem bij de maximaal toegestane massa of, in het geval van opleggers, bij de som van de toegestane belasting op de assen.

1.4. Remkracht en bedrijfszekerheid van de parkeerrem

1.4.1. Remkracht (E)	Trek de rem aan op een statische remmeter.	Rem werkt aan een of meer wielen niet
1.4.2. Bedrijfszekerheid (E)	Test op een statische remtestmachine met het gewicht dat het voertuig bij zijn presentatie heeft.	Geeft niet voor minstens alle categorieën voertuigen een rempercentage van 16 % bij de maximaal toegestane massa, of, voor motorvoertuigen, 12 % bij de maximummassa van de voertuigcombinatie, waarbij moet worden uitgegaan van de grootste waarde.

1.5. Remkracht van de remvertrager

	Visuele controle en, indien mogelijk, testen of het systeem werkt.	a) Niet regelbaar (niet van toepassing op motorremmen). b) Systeem werkt niet.
--	--	---

1.6. Antiblokkeersysteem

	Visuele controle van het waarschuwingssignaal.	a) Waarschuwingssignaal is defect. b) Waarschuwingssignaal is gestoord.
--	--	--

8. OVERLASTFACTOREN

8.2. Uitlaatemissies

8.2.1. Emissies benzinemotor

8.2.1.1 Emissiebestrijdingssysteem voor uitlaten	Visuele controle.	a) De fabrikant heeft geen emissiebestrijdingssysteem gemonteerd of dit systeem is duidelijk defect. b) Lekken die emissiemetingen in belangrijke mate kunnen beïnvloeden.
--	-------------------	---

Punt	Methode	Gebreken
8.2.1.2. Gasemissies (E)	<p>Meting met een uitlaatgasanalysator in overeenstemming met de vereisten^(a). Bij voertuigen die met een geschikt eigendiagnosesysteem (OBD-systeem) zijn uitgerust, mag de correcte werking van het emissiesysteem ook worden gecontroleerd door de relevante gegevens uit het OBD-systeem uit te lezen en de correcte werking van het OBD-systeem te controleren in plaats van emissiemetingen bij stationaire motor in overeenstemming met de door de fabrikant aanbevolen warmlooperperiode en andere vereisten^(a), en rekening houdend met de juiste maxima.</p> <p>Er kan ook worden gemeten met meetapparatuur op afstand volgens standaardtestmethoden.</p>	<p>a) Ofwel overschrijden de gasemissies de door de fabrikant vastgelegde niveaus,</p> <p>b) ofwel, indien deze gegevens niet beschikbaar zijn, overschrijden de CO-emissies,</p> <p>1. voor voertuigen die niet met een geavanceerd emissiebestrijdingssysteem werden gecontroleerd, – 4,5 % of – 3,5 % afhankelijk van de datum van eerste inschrijving of gebruik zoals in de vereisten^(a) wordt bepaald;</p> <p>2. voor voertuigen die met een geavanceerd emissiebestrijdingssysteem werden gecontroleerd, – bij stationaire motor: 0,5 % – bij hoog stationair toerental: 0,3 % of – bij stationaire motor: 0,3 %⁽⁵⁾ – bij hoog stationair toerental: 0,2 % afhankelijk van de datum van eerste inschrijving of gebruik zoals in de vereisten^(a) wordt bepaald;</p> <p>c) Lambda buiten de waarde $1 \pm 0,03$ of niet overeenkomstig de specificaties van fabrikant.</p> <p>d) Uitgelezen OBD wijst op ernstig defect.</p> <p>e) Meetapparatuur op afstand wijst op een ernstige inbreuk.</p>
8.2.2. Emissies dieselmotor		
8.2.2.1. uitlaatemissiebestrijdingssysteem	Visuele controle.	<p>a) De fabrikant heeft geen emissiebestrijdingssysteem gemonteerd of dit systeem is duidelijk defect.</p> <p>b) Lekken die emissiemetingen in belangrijke mate kunnen beïnvloeden.</p>
8.2.2.2. Opaciteit (E)	<p>a) 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 versnellingspook in de vrije stand en niet-ontkoppelde motor.</p> <p>b) Conditionering van het voertuig.</p> <p>1. Voertuigen kunnen worden gecontroleerd zonder voorafgaande conditionering, maar om veiligheidsredenen moet eerst worden nagegaan of de motor warm is en in een bevredigende mechanische staat verkeert.</p> <p>2. Conditioneringvoorschriften:</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 bedrijfstemperatuur wanneer deze lager is, dan wel wanneer de temperatuur van het motorblok, bepaald aan de hand van de hoeveelheid</p>	<p>a) Bij voertuigen die voor de eerste keer vóór de datum in de vereisten zijn geregistreerd of in gebruik genomen^(a), overschrijdt de opaciteit het niveau dat op de plaat van de fabrikant op het voertuig staat genoteerd.</p> <p>b) Wanneer deze gegevens niet beschikbaar zijn of wanneer volgens de vereisten^(a) geen referentiewaarden mogen worden gebruikt,</p> <p>– voor dieselmotoren met natuurlijke aanzuiging: $2,5 \text{ m}^{-1}$</p> <p>– voor dieselmotoren met drukvulling: $3,0 \text{ m}^{-1}$,</p> <p>of, bij voertuigen die in de vereisten^(a) staan of voor de eerste keer na de datum in de vereisten zijn geregistreerd of in gebruik genomen,</p> <p>– $1,5 \text{ m}^{-1}$⁽⁶⁾</p>

Punt	Methode	Gebreken
	<p>infraroodstraling, tenminste een vergelijkbare waarde bedraagt. Indien door de constructie van het voertuig deze meting in de praktijk moeilijk uitvoerbaar is, kan op een andere wijze worden nagegaan of de motor zijn normale bedrijfstemperatuur heeft bereikt, bijvoorbeeld door te wachten tot de ventilator aanslaat;</p> <p>ii) het uitlaatsysteem moet worden doorgeblazen door middel van ten minste drie vrije acceleratiecycli of een daarmee vergelijkbare methode.</p> <p>c) Controleprocedure:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De motor en de eventueel gemonteerde druklader moeten stationair draaien voor het begin van elke vrije acceleratiecyclus. Bij zware dieselmotoren moet ten minste 10 seconden worden gewacht na het loslaten van het gaspedaal. 2. Bij de aanvang van elke vrije acceleratiecyclus moet het gaspedaal snel en ononderbroken (d.i. in minder dan 1 seconde) maar wel rustig volledig worden ingedrukt, teneinde een maximale brandstoftoevoer door de injectiepomp te verkrijgen. 3. Tijdens elke vrije acceleratiecyclus moet de motor het toerental bereiken waarbij de regelaar van de brandstoftoevoer in werking treedt of, voorvoertuigen met een automatische transmissie, het door de fabrikant voorgeschreven toerental dan wel, indien dit niet bekend is, een toerental dat tweederde bedraagt van het toerental waarbij de regelaar van de brandstoftoevoer in werking treedt, alvorens het gaspedaal wordt lasgelaten. Dit kan worden gecontroleerd door bijvoorbeeld het toerental te meten of door voldoende tijd te laten verlopen tussen het indrukken en het loslaten van het gaspedaal, namelijk, bij voertuigen van de categorie M₂, M₃, N₂, of N₃, ten minste 2 seconden. 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 mogen het aantal testcycli beperken. 5. Om onnodige controles te vermijden, kunnen de lidstaten voertuigen afkeuren waarbij aanzienlijk hogere waarden dan de grenswaarden zijn gemeten na minder dan drie vrije acceleratiecycli of na het doorblazen. Om onnodige controles te vermijden, kunnen de lidstaten ook, rekening houdend met de juiste maxima, voertuigen goedkeuren waarbij na minder dan drie vrije acceleratiecycli of na het doorblazen aanzienlijke 	<p>c) Meetapparatuur op afstand wijst op een ernstige inbreuk.</p>

Punt	Methode	Gebreken
	lagere waarden dan de grenswaarden zijn gemeten. Er kan ook worden gemeten met meetapparatuur op afstand volgens standaardtestmethoden.	

- (1) 48 % voor voertuigen die niet zijn uitgerust met ABS of die vóór 1 oktober 1991 zijn goedgekeurd.
- (2) 45 % voor de voertuigen die warden ingeschreven na 1988 of vanaf de datum in verordeningen ^(a) afhankelijk van de vraag welke van deze data het laatste valt.
- (3) 43 % voor opleggers en aanhangwagens met trekstang die zijn ingeschreven na 1988 of vanaf de datum in verordeningen ^(a) afhankelijk van de vraag welke van deze date het laatste valt.
- (4) 2,2 m/s² voor N₁-, N₂- en N₃-voertuigen
- (5) Goedgekeurd overeenkomstig de grenswaarden in rij A of B van hoofdstuk 5.3.1.4. van bijlage I bij Richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 98/69/EG of later, of voor het eerst ingeschreven of in gebruik genomen na 1 juli 2002.
- (6) Goedgekeurd volgens de grenswaarden in rij B van hoofdstuk 5.3.1.4. van bijlage I bij Richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 98/69/EG of later; rij B1, B2 of C van hoofdstuk 6.2.1. van bijlage I bij Richtlijn 88/77/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 1999/96/EG of later of voor het eerst ingeschreven of in gebruik genomen na 1 juli 2008.

OPMERKINGEN:

- ^(a) Deze "vereisten" zijn vastgelegd in de typegoedkeuringseisen op de datum van de eerste inschrijving of de eerste ingebruikneming, alsook in aanpassingsverplichtingen of nationale wetgevingen in het land van inschrijving.

Gezien om gevoegd te worden bij ons besluit van 22 april 2012 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 september 2006 houdende invoering van de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die ingeschreven zijn in België of in het buitenland.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Financiën,

S. VANACKERE

De Minister van Binnenlandse Zaken,

Mevr. J. MILQUET

De Minister van Justitie,

Mevr. A. TURTELBOOM

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,

M. WATHELET

Annexe 1^{re} à l'arrêté royal du 22 avril 2012 modifiant l'arrêté royal du 1^{er} septembre 2006 instituant le contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger

Annexe 1 à l'arrêté royal du 1^{er} septembre 2006 instituant le contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger

ANNEXE I
(recto)

MODÈLE DE RAPPORT DE CONTRÔLE TECHNIQUE ROUTIER COMPORTANT UNE LISTE DES POINTS FAISANT L'OBJET DU CONTRÔLE

1. Lieu du contrôle.....
2. Date.....
3. Heure.....
4. Marque de nationalité et numéro d'immatriculation du véhicule.....
5. Numéro d'identification du véhicule (NIV).....
6. Catégorie de véhicule

a) <input type="checkbox"/> N2 ^(a) (3,5 à 12 t)	e) <input type="checkbox"/> M2 ^(a) (> 9 sièges ^(b) jusqu'à 5 t)
b) <input type="checkbox"/> N3 ^(a) (plus de 12 t)	f) <input type="checkbox"/> M3 ^(a) (> 9 sièges ^(b) plus de 5 t)
c) <input type="checkbox"/> O3 ^(a) (3,5 à 10 t)	g) <input type="checkbox"/> Autre catégorie de véhicule (article 1 ^{er} , paragraphe 3)
d) <input type="checkbox"/> O4 ^(a) (plus de 10 t)	
7. Entreprise effectuant le transport
 - a) Nom et adresse
.....
.....
 - b) Numéro de la licence communautaire ^(c) (Règlement (CE)n° 1072/2009).....
8. Nationalité du conducteur.....
9. Nom du conducteur.....
10. Liste des points à contrôler.....

	Vérifié ^(d)	Non vérifié	Défaut ^(e)
0) Identification ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1) Dispositif de freinage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2) Direction ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3) Visibilité ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4) Équipement d'éclairage et système électrique ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5) Essieux, roues, pneus, suspension ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6) Châssis et accessoires du châssis ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7) Autre équipement, y compris tachygraphe ^(f) et limiteur de vitesse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8) Nuisance, y compris les émissions et fuite de carburant et/ou d'huile	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. Résultats de l'inspection
Interdiction d'utiliser le véhicule, qui présente des défauts graves
12. Divers/remarques.....
13. Autorité/Agent ou inspecteur ayant effectué le contrôle
Signature:
Autorité/agent ou inspecteur chargé des essais
.....
Conducteur
.....

Notes

^(a) Catégorie de véhicule conformément à l'annexe II de la directive 2007/46/CE (JO L 263 du 9.10.2007, p. 1).

^(b) Nombre de sièges y compris celui du conducteur (point S.1 du certificat d'immatriculation).

^(c) S'il est connu.

^(d) "Vérifié" signifie qu'au moins un des points de la liste de contrôle figurant à l'annexe II de la Directive 2009/40/CE, modifiée par la directive 2010/48/UE et appartenant à ce groupe a été vérifié..

^(e) Les défauts sont indiqués au verso.

^(f) Méthodes d'essai et lignes directrices pour l'appréciation des défauts conformément à l'annexe II de la Directive 2009/40/CE modifiée par la Directive 2010/48/UE

(verso)

0. IDENTIFICATION DU VÉHICULE	1.6. Dispositif antiblocage	4.6. Feu de marche arrière	6.2. Cabine et carrosserie
0.1. Plaques d'immatriculation	2. DIRECTION	4.6.1. État et fonctionnement	6.2.1. État
0.2. Numéro d'identification du véhicule (NIV/numéro du châssis/numéro de série)	2.1. État mécanique	4.6.2. Commutation	6.2.2. Fixation
1. ÉQUIPEMENTS DE FREINAGE	2.1.1. État de la direction	4.6.3. Conformité aux exigences	6.2.3. Portières et serrures
1.1. État mécanique et fonctionnement	2.1.2. Fixation du boîtier de direction	4.7. Dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière	6.2.4. Plancher
1.1.1. Pivot de la pédale de frein de service	2.1.3. État de la timonerie de direction	4.7.1. État et fonctionnement	6.2.5. Siège du conducteur
1.1.2. État et course de la pédale du dispositif de freinage	2.1.4. Fonctionnement de la timonerie de direction	4.7.2. Conformité aux exigences	6.2.6. Autres sièges
1.1.3. Pompe à vide ou compresseur et réservoirs	2.1.5. Direction assistée	4.8. Catadioptrés, marquages de visibilité (réfléchissant) et plaques réfléchissantes arrière	6.2.7. Commandes de conduite
1.1.4. Signal avertisseur pour la pression, manomètre du signal avertisseur	2.2. Volant de direction et colonne de direction	4.8.1. État	6.2.8. Marchepieds pour accéder à la cabine
1.1.5. Robinet de freinage à main	2.2.1. État du volant de direction	4.8.2. Conformité aux exigences	6.2.9. Autres équipements et aménagements intérieurs et extérieurs
1.1.6. Actionneur du frein de stationnement, levier de commande, dispositif de verrouillage	2.2.2. Colonne de direction et composants	4.9. Témoins obligatoires pour le système d'éclairage	6.2.10. Garde-boue (ailes), dispositifs anti-projections
1.1.7. Valves de freinage (robinets de freinage, valve d'échappement rapide, régulateurs de pression)	2.3. Jeu dans la direction	4.9.1. État et fonctionnement	7. AUTRE MATÉRIEL
1.1.8. Têtes d'accouplement pour freins de remorque (électriques et pneumatiques)	2.4. Réglage de la géométrie	4.9.2. Conformité aux exigences	7.1. Ceintures/boucles de sécurité
1.1.9. Accumulateur, réservoir de pression	2.5. Accouplement couronne à billes de l'essieu directeur de la remorque	4.10. Liaisons électriques entre le véhicule tracteur et la remorque ou semi-remorque	7.1.1. Sécurité de montage
1.1.10. Dispositif de freinage assisté maître-cylindre (systèmes hydrauliques)	3 VISIBILITÉ	4.11. Câblage électrique	7.1.2. État
1.1.11. Conduites rigides des freins	3.1. Champ de vision	4.12. Feux et dispositifs réfléchissants non obligatoires	7.1.3. Limiteur d'effort de ceinture de sécurité
1.1.12. Flexibles des freins	3.2. État des vitrages	4.13. Batterie	7.1.4. Mécanisme de pré tension de ceinture de sécurité
1.1.13. Garnitures de freins	3.3. Rétroviseurs ou dispositifs rétroviseurs	5. ESSIEUX, ROUES, PNEUS, SUSPENSION	7.1.5. Airbag
1.1.14. Tambours de freins, disques de freins	3.4. Essuie-glace	5.1. Essieux	7.1.6. Système de retenue supplémentaire (SRS)
1.1.15. Câbles de freins, timonerie	3.5. Lave-glace du pare-brise	5.1.1. Essieux	7.2. Extincteur
1.1.16. Cylindres de freins (y compris freins à ressort ou cylindres hydrauliques)	3.6. Système de désembuage	5.1.2. Fusées	7.3. Serrures et dispositif antivol
1.1.17. Correcteur automatique de freinage suivant la charge	4. FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE	5.1.3. Roulements de roues	7.4. Triangle de signalisation
1.1.18. Leviers de frein à rattrapage de jeu et indicateurs	4.1. Phares	5.2. Roues et pneus	7.5. Trousse de secours
1.1.19. Systèmes de freinage d'endurance (si équipé de ce dispositif)	4.1.1. État et fonctionnement	5.2.1. Moyeu de roue	7.6. Cale(s) pour roue(s) (coins)
1.1.20. Fonctionnement automatique des freins de la remorque	4.1.2. Réglage	5.2.2. Roues (jantes)	7.7. Avertisseur sonore
1.1.21. Système de freinage complet	4.1.3. Commutation	5.2.3. Pneumatiques	7.8. Indicateur de vitesse
1.1.22. Prises d'essai	4.1.4. Conformité aux exigences	5.3. Suspension	7.9. Tachygraphe
1.2. Performances et efficacité du frein de service	4.1.5. Dispositif de réglage de la hauteur des phares	5.3.1. Ressorts et stabilisateurs	7.10. Dispositif limiteur de vitesse
1.2.1. Performances	4.1.6. Lave-phares	5.3.2. Amortisseurs	7.11. Compteur kilométrique
1.2.2. Efficacité	4.2. Feux de position, feux de gabarit et feux d'encombrement	5.3.3. Arbre de transmission, barre de réaction, triangles et bras de suspension	7.12. Systèmes de contrôle électronique de stabilité (ESC)
1.3. Performance et efficacité du frein de secours	4.2.1. État et fonctionnement	5.3.4. Articulations de suspension	8. NUISANCES
1.3.1. Performance	4.2.2. Commutation	5.3.5. Suspension pneumatique	8.1. Système antibruit
1.3.2. Efficacité	4.2.3. Conformité aux exigences	6. CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS	8.2. Émissions d'échappement
1.4. Performances et efficacité du frein de stationnement	4.3. Feux-stop	6.1. Châssis ou cadre et accessoires	8.2.1. Émissions des moteurs à essence
1.4.1. Performance	4.3.1. État et fonctionnement	6.1.1. État général	8.2.1.1. Équipement de régulation des émissions d'échappement
1.4.2. Efficacité	4.3.2. Commutation	6.1.2. Tuyaux d'échappement et silencieux	8.2.1.2. Gaz d'échappement
1.5. Performance du système de freinage d'endurance	4.3.3. Conformité aux exigences	6.1.3. Réservoirs et canalisations à carburant (y compris réservoir et canalisation de combustible de chauffage)	8.2.2. Émissions des moteurs diesel
	4.4. Indicateur de direction et feux de détresse	6.1.4. Pare-chocs, dispositifs de protection latérale et de protection arrière contre l'encastrement	8.2.2.1. Équipement de régulation des émissions d'échappement
	4.4.1. État et fonctionnement	6.1.5. Support de la roue de secours	8.2.2.2. Opacité
	4.4.2. Commutation	6.1.6. Dispositifs d'accouplement et de remorquage	8.3. Protection contre les perturbations électromagnétiques
	4.4.3. Conformité aux exigences	6.1.7. Transmission	8.4. Autres points liés à l'environnement
	4.4.4. Fréquence de clignotement	6.1.8. Supports de moteur	8.4.1. Fumée visible
	4.5. Feux-brouillard avant et arrière	6.1.9. Performances du moteur	8.4.2. Fuites de liquide
	4.5.1. État et fonctionnement		
	4.5.2. Réglage		
	4.5.3. Commutation		
	4.5.4. Conformité aux exigences		

Vu pour être annexé à notre arrêté du 22 avril 2012 modifiant l'arrêté royal du 1^{er} septembre 2006 instituant le contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre des Finances,
S. VANACKERE

La Ministre de l'Intérieur,
Mme J. MILQUET

La Ministre de la Justice,
Mme A. TURTELBOOM

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,
M. WATHELET

Annexe 2 à l'arrêté royal du 22 avril 2012 modifiant l'arrêté royal du 1^{er} septembre 2006 instituant le contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger

Annexe 2 à l'arrêté royal du 1^{er} septembre 2006 instituant le contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger

ANNEXE II

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION
2. EXIGENCES DE CONTRÔLE

1. Équipements de freinage
8. Nuisances

1. INTRODUCTION

La présente annexe définit les règles d'essai et/ou de vérification des systèmes de freinage et d'émission d'échappement pendant un contrôle technique routier. L'utilisation d'équipement n'est pas obligatoire pendant le contrôle technique. Il garantira cependant la qualité du contrôle et il est recommandé de l'utiliser dans la mesure du possible.

Les points qui ne peuvent être vérifiés qu'en utilisant un équipement ont été marqués d'un (E).

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

2. EXIGENCES DE CONTRÔLE

Les contrôles techniques routiers peuvent couvrir les points et faire appel aux méthodes énumérés ci-dessous. Les anomalies sont des exemples de défauts pouvant être détectés.

Point	Méthode	Anomalies
1. ÉQUIPEMENTS DE FREINAGE		
1.1. État mécanique et fonctionnement		
1.1.1. Pivot de la pédale de frein de service	Contrôle visuel des éléments alors que le système de freinage est activé. Note : Les véhicules équipés d'un système de freinage assisté devraient être contrôlés moteur éteint.	a) Pivot trop serré. b) Usure fortement avancée ou jeu.
1.1.2. État et course de la pédale du dispositif de freinage	Contrôle visuel des éléments alors que le système de freinage est activé. Note : Les véhicules équipés d'un système de freinage assisté devraient être contrôlés moteur éteint.	a) Course trop grande, réserve de course insuffisante. b) Dégagement du frein rendu difficile. c) Le matériel antidérapant de la pédale de frein, manquant, mal fixé ou usé.
1.1.3. Pompe à vide ou compresseur et réservoirs	Contrôle visuel des éléments à pression de service normal. Vérifier le temps nécessaire pour que la pression à vide ou la pression d'air atteigne une valeur de service sûre et que les avertisseurs, la valve de protection à circuits multiples et le clapet de décharge fonctionnent.	a) Pression insuffisante pour assurer un freinage répété (au moins deux actionnements) après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone "danger"). b) Temps de remplissage du compresseur pour atteindre une valeur de service sûre non conforme aux exigences ^(a) . c) La valve de protection à circuits multiples et le clapet de décharge ne fonctionnent pas.

Point	Méthode	Anomalies
		<ul style="list-style-type: none"> d) Fuite d'air provoquant une chute de pression ou fuites d'air perceptibles. e) Dommage externe.
1.1.4. Signal avertisseur pour la pression, manomètre du signal avertisseur	Vérification fonctionnelle.	Mauvais fonctionnement, ou manomètre du signal avertisseur défectueux.
1.1.5. Robinet de freinage à main	Contrôle visuel des éléments alors que le système de freinage est activé.	<ul style="list-style-type: none"> a) Robinet fissuré, endommagé ou présentant une usure fortement avancée. b) Manque de fiabilité de la commande de la valve ou défaut de la valve de nature à compromettre la sécurité. c) Connexions mal fixées ou mauvaise étanchéité dans le système. d) Mauvais fonctionnement.
1.1.6. Actionneur du frein de stationnement, levier de commande, dispositif de verrouillage	Contrôle visuel des éléments alors que le système de freinage est activé.	<ul style="list-style-type: none"> a) Verrouillage insuffisant b) Usure excessive au niveau de l'axe du levier ou du mécanisme du levier à cliquet. c) Course trop longue. d) Actionneur manquant, endommagé ou ne fonctionnant pas. e) Mauvais fonctionnement, signal avertisseur indiquant un dysfonctionnement.
1.1.7. Valves de freinage (robinets de freinage, valve d'échappement rapide, régulateurs de pression)	Contrôle visuel des éléments alors que le système de freinage est activé.	<ul style="list-style-type: none"> a) Valve endommagée ou fuite d'air excessive. b) Pertes d'huile trop importantes au niveau du compresseur. c) Manque de fiabilité de la valve ou valve mal montée. d) Fuite de liquide hydraulique.
1.1.8. Têtes d'accouplement pour freins de remorque (électriques et pneumatiques)	Déconnecter et reconnecter tous les accouplements de freins entre le véhicule tracteur et la remorque.	<ul style="list-style-type: none"> a) Robinets ou valve à fermeture automatique défectueux. b) Manque de fiabilité du robinet ou de la valve ou valve mal montée. c) Étanchéité insuffisante. d) Ne sont pas raccordées à l'endroit requis ou sont mal raccordées. e) Ne fonctionnent pas correctement.
1.1.9. Accumulateur, réservoir de pression	Contrôle visuel.	<ul style="list-style-type: none"> a) Endommagement, corrosion, absence d'étanchéité du réservoir. b) Purgeur inopérant. c) Manque de fiabilité du réservoir ou réservoir mal monté
1.1.10. Dispositif de freinage assisté maître-cylindre (systèmes hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments alors que le système de freinage est activé.	<ul style="list-style-type: none"> a) Déficience du dispositif de freinage assisté, absence d'efficacité. b) Maître-cylindre défectueux ou non étanche. c) Fixation insuffisante du maître-cylindre. d) Niveau insuffisant du liquide de frein.

Point	Méthode	Anomalies
		<ul style="list-style-type: none"> e) Capuchon du réservoir du maître-cylindre manquant. f) Témoin du liquide des freins allumé ou défectueux. g) Fonctionnement défectueux du dispositif avertisseur en cas de niveau insuffisant du liquide.
1.1.11. Conduites rigides des freins	Contrôle visuel des éléments alors que le système de freinage est activé.	<ul style="list-style-type: none"> a) Risque imminent de défaillance ou de rupture. b) Manque d'étanchéité des conduites et des raccords. c) Endommagement ou corrosion excessive des conduites. d) Conduites mal placées.
1.1.12. Flexibles des freins	Contrôle visuel des éléments alors que le système de freinage est activé.	<ul style="list-style-type: none"> a) Risque imminent de défaillance ou de rupture. b) Endommagement, points de friction, flexibles torsadés ou trop courts. c) Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords. d) Gonflement excessif des flexibles par mise sous pression. e) Flexibles poreux.
1.1.13. Garnitures ou plaquettes de freins	Contrôle visuel.	<ul style="list-style-type: none"> a) Usure excessive des garnitures ou plaquettes de freins. b) Garnitures ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc. c) Absence de garnitures ou de plaquettes.
1.1.14. Tambours de freins, disques de freins	Contrôle visuel.	<ul style="list-style-type: none"> a) Usure excessive des tambours ou disques, corrosion, rayures, fissures, cassures ou autres défauts compromettant la sécurité. b) Tambours ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc. c) Absence de tambour ou de disque. d) Plateau mal fixé.
1.1.15. Câbles de freins, timonerie	Contrôle visuel des éléments alors que le système de freinage est activé.	<ul style="list-style-type: none"> a) Câbles endommagés ou flambage. b) Usure ou corrosion fortement avancée de l'élément. c) Défaut des jonctions de câbles ou de tringles de nature à compromettre la sécurité. d) Fixation des câbles défectueuse. e) Entrave du mouvement du système de freinage. f) Mouvement anormal de la timonerie.
1.1.16. Cylindres de freins (y compris freins à ressort ou cylindres hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments alors que le système de freinage est activé.	<ul style="list-style-type: none"> a) Actionneur fissuré ou endommagé. b) Fuite au niveau de l'actionneur. c) Défaut de l'actionneur compromettant la sécurité ou actionneur mal monté.

Point	Méthode	Anomalies
		<ul style="list-style-type: none"> d) Corrosion fortement avancée de l'actionneur. e) Course excessive ou insuffisante du piston ou de la membrane. f) Absence de capuchon anti poussière ou capuchon fortement endommagé.
1.1.17. Correcteur automatique de freinage suivant la charge	Contrôle visuel des éléments alors que le système de freinage est activé.	<ul style="list-style-type: none"> a) Timonerie défectueuse. b) Timonerie mal ajustée. c) Valve grippée ou inopérante. d) Valve manquante. e) Plaque signalétique manquante. f) Données illisibles ou non conformes aux exigences ^(a).
1.1.18. Leviers de frein à rattrapage de jeu et indicateurs	Contrôle visuel.	<ul style="list-style-type: none"> a) Levier de frein à rattrapage de jeu endommagés, grippés ou ayant un mouvement anormal, anormalement usés ou mal ajustés. b) Levier de frein à rattrapage de jeu défectueux. c) Levier de frein à rattrapage de jeu mal installé ou mal remplacé.
1.1.19. Systèmes de freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	Contrôle visuel.	<ul style="list-style-type: none"> a) Mauvais montage ou défaut de connexion. b) Système manifestement défectueux ou manquant
1.1.20. Fonctionnement automatique des freins de la remorque	Déconnecter l'accouplement à frein entre le véhicule tracteur et la remorque.	Le frein de la remorque ne s'applique pas automatiquement lorsque l'accouplement est déconnecté.
1.1.21. Système de freinage complet	Contrôle visuel.	<ul style="list-style-type: none"> a) Autres dispositifs du système (pompe à antigel, dessiccateur d'air, etc.) endommagés extérieurement ou excessivement corrodés au point que cela compromet le fonctionnement du système de freinage. b) Fuite d'air ou d'antigel trop importante. c) Défaut de tout élément de nature à compromettre la sécurité ou élément mal monté. d) Réparation ou modification inappropriée de tout élément.
1.1.22. Prises d'essai (lorsqu'elles sont installées ou requises sur le véhicule)	Contrôle visuel.	<ul style="list-style-type: none"> a) Manquants. b) Endommagées, inutilisables ou présentant un défaut d'étanchéité.
1.2. Performances et efficacité du frein de service		
1.2.1. Performance (E)	Essai sur freinomètre; actionner la pédale de frein progressivement jusqu'à l'effort maximal.	<ul style="list-style-type: none"> a) Effort de freinage inexistant ou insuffisant sur une ou plusieurs roues. b) Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 70 % de l'effort maximal de l'autre roue.

Point	Méthode	Anomalies
		<ul style="list-style-type: none"> c) Freinage non modérable (blocage). d) Temps de réponse trop long sur l'une des roues. e) Variations trop importantes de la puissance de freinage durant chaque tour de roue.
1.2.2. Efficacité (E)	Essai sur freinomètre en tenant compte du poids du véhicule présenté.	<ul style="list-style-type: none"> a) Ne donne pas au moins les valeurs minimales suivantes : b) Catégorie M₁, M₂ et M₃ – 50 % ⁽¹⁾ c) Catégorie N₁ – 45 % d) Catégorie N₂ et N₃ – 43 % ⁽²⁾ e) Catégorie O₂, O₃ et O₄ – 40 % ⁽³⁾
1.3. Performances et efficacité du frein de secours (si assuré par un système séparé)		
1.3.1. Performances (E)	Si le frein de secours est distinct du frein de service, utiliser la méthode indiquée au point 1.2.1.	<ul style="list-style-type: none"> a) Effort de freinage inexistant ou insuffisant sur une ou plusieurs roues. b) Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 70 % de l'effort maximal de l'autre roue sur le même essieu. c) Freinage non modérable (blocage).
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 % ⁽⁴⁾ de la capacité du frein de service définie au point 1.2.2. par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les semi-remorques, à la somme des charges autorisées par essieu.
1.4. Performances et efficacité du frein de stationnement		
1.4.1. Performances (E)	Appliquer le frein sur un freinomètre.	Frein ne fonctionnant pas sur une ou plusieurs roues.
1.4.2. Efficacité (E)	Essai sur un freinomètre en tenant compte du poids du véhicule présenté.	Ne donne pas au moins pour tous les véhicules un coefficient de freinage de 16 % par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les véhicules à moteur, de 12 % par rapport à la masse maximale autorisée de l'ensemble du véhicule, si celle-ci est la plus élevée.
1.5. Performance du système de freinage d'endurance		
	Contrôle visuel et, lorsque c'est possible, essai visant à déterminer si le système fonctionne.	<ul style="list-style-type: none"> a) Freinage non modérable (non applicable au frein sur échappement). b) Le système ne fonctionne pas.
1.6. Dispositif antiblocage		
	Contrôle visuel du dispositif avertisseur.	<ul style="list-style-type: none"> a) Mauvais fonctionnement du dispositif avertisseur.

Point	Méthode	Anomalies
		b) Le dispositif avertisseur indique un mauvais fonctionnement du système.

8. NUISANCES

8.2. Émissions d'échappement

8.2.1. Émissions des moteurs à essence

8.2.1.1. Équipement de réduction des émissions d'échappement	Contrôle visuel.	<p>a) Équipement de régulation des émissions non installé par le constructeur ou manifestement défectueux.</p> <p>b) Fuites susceptibles de fausser notablement les mesures des émissions.</p>
8.2.1.2. Gaz d'échappement (E)	<p>Mesure au moyen d'un analyseur des gaz d'échappement conformément aux exigences^(a). Pour les véhicules à moteur équipés d'un système de diagnostic embarqué (OBD), le bon fonctionnement du système de régulation des émissions peut aussi être contrôlé en effectuant le relevé approprié du dispositif OBD au lieu de mesurer les émissions en laissant le moteur tourner au ralenti, conformément aux recommandations du constructeur sur le conditionnement du moteur et autres exigences^(a) et compte tenu des tolérances adéquates.</p> <p>Des mesures peuvent aussi être faites au moyen des dispositifs de télédétection et confirmées par des méthodes d'essai standard.</p>	<p>a) Soit les émissions gazeuses dépassent les niveaux spécifiques indiqués par le constructeur :</p> <p>b) soit, si cette information fait défaut, les émissions de CO dépassent</p> <p>1) pour les véhicules non contrôlés par un système de régulation perfectionné, – 4,5 % ou – 3,5 % en fonction de la date de première immatriculation ou de l'utilisation précisée dans les exigences^(a).</p> <p>2) pour les véhicules contrôlés par un système de régulation perfectionné, – moteur tournant au ralenti : 0,5 % – moteur tournant au ralenti accéléré : 0,3 % ou – moteur tournant au ralenti : 0,3 %⁽⁵⁾ – moteur tournant au ralenti accéléré : 0,2 % en fonction de la date de première immatriculation ou de l'utilisation précisée dans les exigences^(a).</p> <p>c) Lambda en dehors de la gamme des valeurs $1 \pm 0,03$ ou selon les spécifications du constructeur.</p> <p>d) Relevé de l'OBD indiquant un défaut de fonctionnement important.</p> <p>e) Mesure par télédétection indiquant un défaut de conformité notable.</p>

8.2.2. Émissions des moteurs diesel

8.2.2.1. Équipement de réduction des émissions d'échappement	Contrôle visuel.	<p>a) Équipement de régulation des émissions non installé par le constructeur ou manifestement défectueux.</p> <p>b) Fuites susceptibles de fausser notablement les mesures des émissions.</p>
--	------------------	--

Point	Méthode	Anomalies
8.2.2.2. Opacité (E)	<p>a) 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.</p> <p>b) Mise en condition du véhicule :</p> <p>1. Les véhicules peuvent être contrôlés sans mise en condition préalable, mais non sans que l'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 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>c) Procédure d'essai :</p> <p>1. Le moteur et, le cas échéant, le turbo-compresseur doivent tourner au ralenti avant le lancement de chaque cycle d'accélération libre. Pour les moteurs de poids lourds, cela signifie qu'il faut attendre au moins dix secondes après le relâchement de la commande des gaz.</p> <p>2. Au départ de chaque cycle d'accélération libre, la pédale des gaz doit être enfoncée rapidement et progressivement (en moins d'une seconde), mais non brutalement, de manière à obtenir un débit maximal de la pompe d'injection.</p>	<p>a) Les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences^(a), l'opacité excède le niveau enregistré sur la plaque de constructeur apposée sur le véhicule.</p> <p>b) Lorsque l'information fait défaut, ou que les exigences^(a) n'autorisent pas l'utilisation de valeurs de référence,</p> <ul style="list-style-type: none"> – pour les moteurs à aspiration naturelle : 2,5 m-1 – pour les moteurs turbo-compressés : 3,0 m⁻¹ <p>ou, pour les véhicules visés dans les exigences^(a) ou immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences^(a)</p> <ul style="list-style-type: none"> – 1,5 m-1⁽⁶⁾ <p>c) Mesure par télédétection indiquant un défaut de conformité notable.</p>

Point	Méthode	Anomalies
	<p>3. A 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 la relâche, soit au moins deux secondes pour les véhicules des catégories M₂, M₃, N₂, ou N₃.</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 dépassent largement les valeurs limites. De même, pour éviter des essais inutiles, les états membres peuvent admettre des véhicules pour lesquels les valeurs observées dans moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge, et compte tenu des tolérances appropriées, sont largement inférieures aux valeurs limites.</p> <p>Des mesures peuvent aussi être faites au moyen des dispositifs de télédétection et confirmées par des méthodes d'essai standard.</p>	

⁽¹⁾ 48 % pour les véhicules non équipés d'ABS ou réceptionnés avant le 1^{er} octobre 1991.

⁽²⁾ 45 % pour les véhicules immatriculés après 1988 ou à partir de la date indiquée dans les règles^(a), la date la plus tardive étant retenue.

⁽³⁾ 43 % pour les remorques et les semi-remorques immatriculées après 1988 ou, si elle est postérieure, à partir de la date indiquée dans les règles^(a).

⁽⁴⁾ 2,2 m/s² pour les véhicules des catégories N₁, N₂ et N₃.

⁽⁵⁾ Réceptionnés conformément aux valeurs limites indiquées aux lignes A ou B, point 5.3.1.4. de l'annexe I de la directive 70/220/CEE, modifiée par la directive 98/69/EC ou ultérieurement ou immatriculés ou mis en service pour la première fois après le 1^{er} juillet 2002.

⁽⁶⁾ Réceptionnés conformément aux valeurs limites indiquées à la ligne B, point 5.3.1.4. de l'annexe I de la directive 70/220/CEE, modifiée par la directive 98/69/EC ou ultérieurement ; ligne B1, B2 ou C, point 6.2.1. de l'annexe I de la directive 88/77/CEE, modifiée par la directive 1999/96/EC ou ultérieurement ou immatriculés ou mis en service pour la première fois après le 1^{er} juillet 2008.

NOTE :

^(a) Les "exigences" sont définies dans les dispositions relatives à la réception par type à la date de la première immatriculation ou de la première entrée en service, ainsi que dans les obligations de mise en conformité ou dans la législation nationale du pays d'immatriculation.

Vu pour être annexé à notre arrêté du 22 avril 2012 modifiant l'arrêté royal du 1^{er} septembre 2006 instituant le contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre des Finances,

S. VANACKERE

La Ministre de l'Intérieur,

Mme J. MILQUET

La Ministre de la Justice,

Mme A. TURTELBOOM

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,

M. WATHELET