

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

[C – 2018/13090]

19 JULI 2018. — Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende de invoering van de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die ingeschreven zijn in België of het buitenland

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Gelet op artikel 1 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 wetten van 18 juli 1990, 5 april 1995, 4 augustus 1996 en 27 november 1996, artikel 1, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 20 juli 2000 en bekrachtigd bij de wet van 20 juni 2002;

Gelet op het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg;

Gelet op het koninklijk besluit van 1 september 2006 betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzake de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen;

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 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 7 januari 2018;

Gelet op het advies van de Raadgevende commissie 'Administratie-Industrie', gegeven op 26 september 2017;

Gelet op het advies nr. 63/177/4 van de Raad van State, gegeven op 17 april 2018, in toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Op voorstel van Pascal Smet, Minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Na beraadslaging,

Besluit :

HOOFDSTUK 1. — *Onderwerp en definities*

Artikel 1. Het huidige besluit zet Richtlijn 2014/47/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Unie aan het verkeer deelnemen en tot intrekking van Richtlijn 2000/30/EG.

Art. 2. In dit besluit wordt verstaan onder:

- 1° « bevoegde instantie » : een door een lid- of niet-lidstaat aangewezen instantie die, respectievelijk publiek orgaan dat, belast is met het beheer van het systeem van technische controles, indien van toepassing met inbegrip van het verrichten van dergelijke technische controles;
- 2° « autokeuringsbewijs » : het schouwingsbewijs uitgereikt door een instelling die beoogd wordt door het koninklijk besluit van 23 december 1994 tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regeling van de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen of door een controlecentrum of door de bevoegde instantie van een lidstaat met de uitslag van de technische controle;
- 3° « maximale nominale last » : maximale last die op een element van een ladingzekeringsstelsel mag worden toegepast, in normale gebruiksomstandigheden;
- 4° « lading » : alle goederen die normaliter in of op dat deel van een voertuig worden geplaatst dat bedoeld is om vracht te dragen en die niet permanent aan het voertuig worden bevestigd, met inbegrip van voorwerpen in lastdragers zoals kratten, wissellaadbakken of containers op voertuigen;
- 5° « primaire verpakking » : verpakking die de goederen als eerste omsluit;
- 6° « technische controle » : een controle overeenkomstig artikel 3, § 1, van 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;
- 7° « technische controle langs de weg » : een door een bevoegde instantie of onder haar directe toezicht uitgevoerde onaangekondigde technische controle van een bedrijfsvoertuig;

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

[C – 2018/13090]

19 JUILLET 2018. — Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu l'article 1 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, modifiée par les lois des 18 juillet 1990, 5 avril 1995, 4 août 1996 et 27 novembre 1996, article 1^{er}, modifié par l'arrêté royal du 20 juillet 2000 et confirmé par la loi du 20 juin 2002 ;

Vu l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique ;

Vu l'arrêté royal du 1^{er} septembre 2006 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité ;

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 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 7 janvier 2018 ;

Vu l'avis de la Commission consultative "Administration-Industrie", donné le 26 septembre 2017;

Vu l'avis n° 63/177/4 du Conseil d'Etat, donné le 17 avril 2018, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 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^{er}. — *Objet et définitions*

Article 1^{er}. Le présent arrêté transpose la directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union et abrogeant la Directive 2000/30/CE.

Art. 2. Au sens du présent arrêté, l'on entend par :

- 1° « l'autorité compétente » : l'autorité ou l'organisme public auquel un État membre ou non membre confie la responsabilité de la gestion du dispositif de contrôle technique routier et, le cas échéant, la réalisation des contrôles techniques routiers;
- 2° « le certificat de contrôle technique » : un certificat de visite délivré par un organisme visé par l'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation ou par un centre de contrôle ou par l'autorité compétente d'un État membre et contenant les résultats du contrôle technique;
- 3° « la charge nominale maximale » : charge maximale qui peut être appliquée sur un élément d'un système de sûreté de chargement dans des conditions d'utilisation normales ;
- 4° « le chargement » : toutes les marchandises qui ont vocation à être normalement placées dans le véhicule ou sur la partie de celui-ci conçue pour transporter une charge, sans y être fixées de manière permanente, y compris les objets placés sur le véhicule à l'intérieur de porte-charges tels que des casiers, des caisses mobiles ou des conteneurs ;
- 5° « le conditionnement primaire » : première couche de conditionnement entourant la marchandise.
- 6° « le contrôle technique » : un contrôle au sens de l'article 3, § 1^{er} de l'arrêté royal du 1^{er} septembre 2006 instituant le contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger;
- 7° « le contrôle technique routier » : le contrôle technique inopiné d'un véhicule utilitaire réalisé par les autorités compétentes ou sous leur surveillance directe;

- 8° « gezamenlijke controle langs de weg » : een door de bevoegde instanties van twee of meer lidstaten uitgevoerde technische controle langs de weg;
- 9° « controleur » : de controlebeambte belast met een mandaat van gerechtelijke politie en behorende tot het operationele kader van de federale of lokale politie of van de inspectie van de technische controle, naar behoren opgeleid door middel van een door deze instanties erkende opleiding.
- 10° « gebreken » : de technische defecten of andere incidenten van niet-naleving die tijdens een technische controle langs de weg worden vastgesteld;
- 11° « de Richtlijn » : Richtlijn 2014/47/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Unie aan het verkeer deelnemen en tot intrekking van Richtlijn 2000/30/EG;
- 12° « stouwvoorziening » : element dat specifiek ontworpen en vervaardigd is om een lading vast te maken, op haar plaats te houden of te stouwen, met inbegrip van structurele elementen van het voertuig;
- 13° « geïntegreerde vergrendelvoorziening » : voorziening die ontworpen is en gebruikt wordt om een lading vast te zetten door de bevestigingspunten van de lading te verbinden met de verankeringspunten van het voertuig en te vergrendelen;
- 14° « onderneming » : een onderneming volgens de definitie van artikel 2, punt 4, van Verordening (EG) nr. 1071/2009;
- 15° « inspecteur van de technische controle » : elke persoon beoogd bij artikel 2 van bijlage 2 van het koninklijk besluit van 23 december 1994 tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regels van de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen;
- 16° « aangewezen faciliteit voor controles langs de weg » : een vast gebied voor het verrichten van initiële of nadere technische controles langs de weg, dat ook uitgerust kan zijn voor blijvend geïnstalleerde controleapparatuur;
- 17° « verankeringspunt » : deel van de structuur, de apparatuur of het toebehoren van een voertuig of van een lading waaraan een stouwvoorziening wordt vastgemaakt;
- 18° « contactpunt » : het krachtens artikel 17 van de Richtlijn aangewezen contactpunt;
- 19° « het technisch reglement » : het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens en hun veiligheids toebehoren moeten voldoen;
- 20° « aanhangwagen » : een voertuig zonder aandrijving op wielen dat is ontworpen en gebouwd om getrokken te worden door een motorvoertuig;
- 21° « oplegger » : een voertuig dat is bestemd om aan een motorvoertuig te worden gekoppeld op zodanige wijze dat een deel ervan op het motorvoertuig rust en dat een aanzienlijk deel van het gewicht van de oplegger en van zijn lading door het motorvoertuig wordt gedragen;
- 22° « ladingzekeringsstelsel » : uitrusting of combinatie van uitrustingen die wordt gebruikt om een lading vast te zetten of te stouwen, met inbegrip van de stouwvoorzieningen van de lading, evenals alle samenstellende delen ervan;
- 23° « houder van het kentekenbewijs » : de natuurlijke persoon of rechtspersoon op wiens naam het voertuig is ingeschreven;
- 24° « exploitant » : een natuurlijk persoon of rechtspersoon die een voertuig exploiteert en daar tevens de eigenaar van is of die door de eigenaar een voertuig gemachtigd is tot exploitatie daarvan;
- 25° « mobiele controle-eenheid » : een vervoerbaar systeem van controleapparatuur die nodig is voor het uitvoeren van meer gedetailleerde technische controles langs de wegen die bemand wordt door inspecteurs van de technische controle;
- 26° « voertuig » : elk motorvoertuig dat niet op rails wordt voortbewogen of een aanhangwagen daarvan;
- 27° « motorvoertuig » : een door een motor aangedreven voertuig op wielen dat zich op eigen kracht voortbeweegt met een door het ontwerp bepaalde maximumsnelheid van meer dan 25 km/u;
- 28° « in een lidstaat ingeschreven voertuig » : een voertuig dat in een lidstaat is ingeschreven of in gebruik is genomen;
- 8° « le contrôle routier concerté » : un contrôle technique routier réalisé conjointement par les autorités compétentes de deux ou plusieurs États membres;
- 9° « le contrôleur » : l'agent de contrôle chargé d'un mandat de la police judiciaire et appartenant au cadre opérationnel de la police fédérale, locale ou de l'inspection du contrôle technique, dûment formés par une formation agréée par ces autorités.
- 10° « les défaillances » : les défauts techniques et autres cas d'anomalies constatés lors d'un contrôle technique routier;
- 11° « la Directive » : la directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la Directive 2000/30/CE ;
- 12° « le dispositif de retenue » : élément spécifiquement conçu et développé afin de fixer un chargement, de le maintenir à sa place ou de le retenir, y compris les éléments structurels du véhicule ;
- 13° « le dispositif de verrouillage intégré » : système conçu et utilisé afin de fixer un chargement en liant les points de fixation du chargement avec les points d'ancrage du véhicule et de le verrouiller ;
- 14° « l'entreprise » : une entreprise au sens de l'article 2, point 4, du règlement (CE) n° 1071/2009;
- 15° « l'inspecteur du contrôle technique » : toute personne visée à l'article 2 de l'annexe 2 de l'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation;
- 16° « l'installation de contrôle routier désignée » : un endroit consacré à la réalisation de contrôles techniques routiers initiaux ou approfondis et qui peut aussi être doté d'un appareillage de contrôle permanent;
- 17° « le point d'ancrage » : partie de la structure, du matériel ou de l'élément d'un véhicule ou d'un chargement auquel le dispositif de retenue est fixé ;
- 18° « le point de contact » : le point de contact désigné en vertu de l'article 17 de la Directive;
- 19° « le règlement technique » : l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que leurs accessoires de sécurité;
- 20° « la remorque » : tout véhicule non automoteur sur roues, conçu et construit pour être tracté par un véhicule à moteur;
- 21° « la semi-remorque » : toute remorque conçue pour être attelée à un véhicule à moteur de telle manière qu'elle repose en partie sur le véhicule à moteur et qu'une partie appréciable de sa masse et de la masse de son chargement est supportée par le véhicule à moteur;
- 22° « le système de sûreté du chargement » : équipement utilisé ou combinaison d'équipements utilisée pour fixer ou retenir un chargement, y compris les dispositifs de retenue du chargement ainsi que toutes les parties qui les composent ;
- 23° « le titulaire du certificat d'immatriculation » : la personne physique ou morale au nom de laquelle le véhicule est immatriculé;
- 24° « exploitant » : une personne physique ou morale qui exploite le véhicule en tant que propriétaire ou qui est autorisée à exploiter le véhicule par son propriétaire;
- 25° « l'unité de contrôle mobile » : un système transportable doté de l'appareillage de contrôle nécessaire à la réalisation de contrôles techniques routiers approfondis et ayant pour effectifs des inspecteurs du contrôle technique;
- 26° « le véhicule » : tout véhicule à moteur, ou sa remorque, ne circulant pas sur rails;
- 27° « le véhicule à moteur » : tout véhicule sur roues se déplaçant par ses propres moyens et ayant une vitesse maximale par construction supérieure à 25 km/h;
- 28° « le véhicule immatriculé dans un État membre » : un véhicule immatriculé ou mis en circulation dans un État membre;

- 29° « bedrijfsvoertuig » : een motorvoertuig en aanhangwagen of oplegger daarvan die in de eerste plaats worden gebruikt voor het vervoer van goederen of personen voor commerciële doeleinden, zoals het vervoer voor rekening van derden of voor eigen rekening, of andere beroepsmatige doeleinden;
- 30° « openbare weg » : een weg van algemeen openbaar nut, zoals lokale, regionale of nationale hoofdwegen, snelwegen en autosnelwegen.

HOOFDSTUK 2. — Toepassingsgebied

Art. 3. De in dit besluit beoogde technische controles langs de weg hebben betrekking op de volgende voertuigcategorieën, zoals gedefinieerd in artikel 1, eerste lid van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen :

- 1° motorvoertuigen die in eerste instantie voor het vervoer van personen en hun bagage zijn ontworpen en gebouwd en waarvan het aantal zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend, meer dan acht bedraagt, voertuigcategorieën M 2 en M 3;
- 2° motorvoertuigen die in eerste instantie voor het vervoer van goederen zijn ontworpen en gebouwd, voertuigcategorieën N 2 en N 3;
- 3° aanhangwagens die in eerste instantie voor het vervoer van goederen of personen zijn ontworpen en gebouwd, alsook voor het huisvesten van personen, en waarvan de maximummassa meer dan 3,5 ton bedraagt, voertuigcategorieën O 3 en O 4;
- 4° motorvoertuigen die in eerste instantie voor het vervoer van goederen zijn ontworpen en gebouwd, voertuigcategorie N 1;
- 5° de landbouw- of bostrekkers van categorie T met een door het ontwerp bepaalde maximumsnelheid van meer dan 40 km/u.

HOOFDSTUK 3. — Controlebevoegdheden en -methoden

Afdeling 1. — Systeem van controles langs de weg

Art. 4. Het systeem van controles langs de weg omvat de initiële controles langs de weg, bedoeld in artikel 8, eerste lid, en de nadere technische controles langs de weg, bedoeld in artikelen 8, § 2 en 9.

Afdeling 2. — Preselectie van de voertuigen per risiconiveau

Art. 5. In de mate van het mogelijke zullen de voertuigen die verzocht zullen worden om zich aan een initiële controle langs de weg te onderwerpen, geselecteerd worden conform de volgende volgorde van prioriteit:

- 1) de voertuigen die geëxploiteerd worden door ondernemingen met een hoog risicocijfer overeenkomstig koninklijk besluit van 8 mei 2007 houdende omzetting van Richtlijn 2006/22/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 inzake minimumvoorwaarden voor de uitvoering van de Verordeningen (EEG) nr. 3820/85 en (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en tot intrekking van Richtlijn 88/599/EEG van de Raad;
- 2) de voertuigen die mogelijk een risico voor de verkeersveiligheid of voor het milieu kunnen opleveren;
- 3) de overige voertuigen die willekeurig worden geselecteerd zonder discriminatie op basis van de nationaliteit van de bestuurder of het land van inschrijving of inkeerstelling van het voertuig.

Art. 6. Het door artikel 5 ingevoerde risicoclassificatiesysteem wordt gebruikt ter bepaling van het risiconiveau van de bedrijven op basis van informatie in verband met het aantal en de ernst van de gebreken of niet-conformiteiten beschreven bij bijlage 2 van dit besluit en aangetroffen op de bij artikel 3 van dit besluit bedoelde en door de ondernemingen geëxploiteerde voertuigen. Deze informatie wordt ingevoerd in het systeem door de technische controle instantie die de technische controle langs de weg verrichtte.

Afdeling 3. — Controleurs

Art. 7. § 1. De controleurs zijn belast met de uitvoering, in samenwerking met de inspecteurs van de technische controle, opgeleid conform artikel 14 van het besluit van 23 december 1994, van de technische controles langs de weg van de in België of in het buitenland ingeschreven bedrijfsvoertuigen.

- 29° « le véhicule utilitaire » : un véhicule à moteur et sa remorque ou semi-remorque destinés essentiellement au transport de marchandises ou de voyageurs à des fins commerciales, comme le transport pour compte d'autrui ou pour compte propre, ou à d'autres fins professionnelles;
- 30° « la voie publique » : toute voie d'utilité publique générale, comme une route, une autoroute ou une voie rapide locale, régionale ou nationale.

CHAPITRE 2. — Champ d'application

Art. 3. Les contrôles techniques routiers visés dans le présent arrêté concernent les catégories de véhicules suivantes, définies à l'article 1, § 1 de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité :

- 1° les véhicules à moteur conçus et construits essentiellement pour le transport de personnes et de leurs bagages et comportant, outre la place assise du conducteur, plus de huit places assises, catégories M 2 et M 3 ;
- 2° les véhicules à moteur conçus et construits essentiellement pour le transport de marchandises, les catégories N 2 et N 3 ;
- 3° les remorques conçues et construites essentiellement pour le transport de marchandises ou de personnes, ainsi que pour l'hébergement de personnes, ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes, les catégories O 3 et O 4 ;
- 4° les véhicules à moteur conçus et construits essentiellement pour le transport de marchandises, la catégorie N 1 ;
- 5° les tracteurs agricoles ou forestiers de la catégorie T dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 40km/h.

CHAPITRE 3. — Compétences et méthodes de contrôle

Section 1^{re}. — Système de contrôle routier

Art. 4. Le système de contrôle routier comprend les contrôles routiers initiaux, visés à l'article 8, § 1^{er}, et les contrôles routiers approfondis, visés aux articles 8, § 2 et 9.

Section 2. — Présélection des véhicules par niveau de risque

Art. 5. Dans la mesure du possible, les véhicules appelés à se soumettre à un contrôle technique routier initial seront sélectionnés selon l'ordre de priorité suivant :

- 1) les véhicules exploités par des entreprises présentant un risque élevé conformément à l'arrêté royal du 8 mai 2007 portant transposition de la Directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en oeuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil ;
- 2) les véhicules suspectés de présenter un risque pour la sécurité routière ou pour l'environnement ;
- 3) les autres véhicules sélectionnés de manière aléatoire sans discrimination fondée sur la nationalité du conducteur ou sur le pays d'immatriculation ou de mise en circulation du véhicule.

Art. 6. Le système de classification par niveau de risque instauré par l'article 5 est mis à profit aux fins de détermination du niveau de risque des entreprises sur base des informations relatives au nombre et à la gravité des défauts ou non-conformités décrites à l'annexe 2 du présent arrêté et constatées sur les véhicules visés à l'article 3 du présent arrêté et exploités par des entreprises. Ces données sont introduites dans le système par l'organisme de contrôle technique ayant procédé aux opérations de contrôle technique routier.

Section 3. — Contrôleurs

Art. 7. § 1^{er}. Les contrôleurs sont chargés de l'exécution, en collaboration avec les inspecteurs du contrôle technique formés conformément à l'article 14 de l'arrêté du 23 décembre 1994, des contrôles techniques routiers des véhicules utilitaires qui sont immatriculés en Belgique ou à l'étranger.

§ 2. Zowel de controleurs als de inspecteurs van de technische controle onthouden zich van elke vorm van discriminatie op grond van de nationaliteit van de bestuurder of het land van inschrijving of ingebruikneming van het voertuig bij de selectie van het voertuig voor een technische controle langs de weg en de uitvoering van de controle.

Ze dienen vrij te zijn van elk belangenconflict dat van invloed zou kunnen zijn op de onpartijdigheid en objectiviteit van zijn besluit. Hun beloning mag niet rechtstreeks gekoppeld worden aan het resultaat van de door hen uitgevoerde initiële of nadere technische controle langs de weg.

De technische controles langs de weg worden uitgevoerd rekening houdend met de noodzaak om de kosten zoveel mogelijk te drukken en de vertraging voor de bestuurders en de ondernemingen tot een minimum te beperken.

§ 3. De bouwvoorschriften en de voorwaarden waaraan de apparatuur en de controle-inrichtingen moeten voldoen, worden goedgekeurd door de minister bevoegd voor Verkeersveiligheid of zijn afgevaardigde.

De apparatuur en de controle-inrichtingen worden minstens één keer per jaar gecontroleerd door een controle-instantie aangeduid door de minister bevoegd voor Verkeersveiligheid of zijn afgevaardigde.

Afdeling 4. — Controlemethode

Onderafdeling 1. — Initiële technische controle langs de weg

Art. 8. § 1. De overeenkomstig artikel 5 geselecteerde voertuigen maken het voorwerp uit van een initiële technische controle langs de weg.

Elke initiële technische controle langs de weg bestaat uit een of meerdere van de volgende elementen:

- 1° de controle van het meest recent technisch certificaat en het laatste verslag van de technische controle langs de weg, indien beschikbaar, die in het voertuig worden bewaard. Als er een of meerdere gebreken vermeld worden in dit laatste verslag van technische controle langs de weg, wordt nagegaan of deze intussen al dan niet verholpen werden;
- 2° de visuele controle van de technische toestand van het voertuig;
- 3° de visuele controle van de wijze waarop de lading is vastgezet;
- 4° de technische controles met iedere daarvoor geschikt geachte methode. Deze technische controles kunnen worden verricht als onderbouwing van een besluit om op het voertuig een nadere technische controle langs de weg uit te voeren of om te verlangen dat de gebreken onverwijld worden verholpen overeenkomstig artikel 13, § 3.

§ 2. Op basis van het resultaat van de initiële controle besluit de controleur of het voertuig of de aanhangwagen ervan onderworpen moet worden aan een nadere technische controle langs de weg.

Een nadere technische controle langs de weg heeft betrekking op de punten van de lijst van bijlage 1 van dit besluit die noodzakelijk en relevant geacht worden, waarbij met name rekening gehouden wordt met de veiligheid van remmen, banden, wielen en chassis en met overlastfactoren, alsook de aanbevolen methoden voor het controleren van deze punten.

Wanneer blijkt het technisch certificaat of het verslag van een technische controle langs de weg in de loop van de afgelopen drie maanden reeds een controle is verricht van een van de in bijlage 1 bij dit besluit vermeld punten, dan wordt dit punt niet opnieuw gecontroleerd, tenzij een nieuwe controle gerechtvaardigd blijkt wegens een kennelijk gebrek dat met name visueel wordt vastgesteld of wanneer de algemene staat waarin het voertuig verkeert, doet veronderstellen dat het voertuig niet voldoet aan de van toepassing zijnde voorschriften.

Onderafdeling 2. — Nadere technische controle

Art. 9. Een nadere technische controle langs de weg wordt verricht met behulp van een mobiele controle-eenheid, een door de minister bevoegd voor Verkeersveiligheid aangewezen faciliteit voor controles langs de weg of in een krachtens het koninklijk besluit van 23 december 1994 tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regels van de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen erkend controlecentrum.

§ 2. Les contrôleurs ainsi que les inspecteurs du contrôle technique s'abstiennent de toute discrimination fondée sur la nationalité du conducteur ou sur le pays d'immatriculation ou de mise en circulation du véhicule lorsqu'ils sélectionnent un véhicule en vue d'un contrôle technique routier et qu'ils procèdent audit contrôle.

Ils sont libres de tout conflit d'intérêt qui pourrait nuire à l'impartialité et à l'objectivité de sa décision. Leur rémunération n'est pas directement liée au résultat du contrôle technique routier initial ou approfondi qu'ils réalisent.

Les contrôles techniques routiers sont exécutés en tenant compte de la nécessité de limiter au minimum les frais et le retard des conducteurs et des entreprises.

§ 3. Les prescriptions de construction et les conditions auxquelles satisfont l'appareillage et les engins de contrôle sont approuvées par le ministre qui a la Sécurité routière dans ses attributions ou son délégué.

L'appareillage et les engins de contrôle sont vérifiés au moins une fois par an par une institution de contrôle désignée par le ministre qui a la Sécurité routière dans ses attributions ou son délégué.

Section 4. — Méthode de contrôle

Sous-section 1^{re}. — Contrôle technique routier initial

Art. 8. § 1^{er}. Les véhicules sélectionnés conformément à l'article 5 font l'objet d'un contrôle technique routier initial.

Chaque contrôle technique routier initial se compose d'un ou de plusieurs des éléments suivants :

- 1° la vérification du dernier certificat de contrôle technique et le cas échéant le dernier rapport de contrôle technique routier, conservés à bord. Si une ou plusieurs défaillances sont signalées dans le précédent rapport de contrôle technique routier, il est vérifié si elles ont ou non été corrigées ;
- 2° l'évaluation visuelle de l'état technique du véhicule ;
- 3° l'évaluation visuelle de l'arrimage du chargement du véhicule ;
- 4° les vérifications techniques par toute méthode jugée appropriée. Ces vérifications techniques peuvent être effectuées pour justifier une décision de soumettre le véhicule à un contrôle technique routier approfondi ou pour demander qu'il soit remédié aux défaillances sans délai conformément à l'article 13, § 3.

§ 2. En fonction du résultat du contrôle initial, le contrôleur décide si le véhicule ou sa remorque est soumis à un contrôle routier approfondi.

Le contrôle technique routier approfondi porte sur les points énumérés l'annexe 1^{re} au présent arrêté jugés nécessaires et pertinents, compte tenu, en particulier, de la sécurité des freins, des pneumatiques, des roues et du châssis, ainsi que des nuisances, selon les méthodes recommandées applicables au contrôle de ces points.

Lorsqu'il ressort du certificat de contrôle technique ou d'un rapport de contrôle routier que l'un des points énumérés à l'annexe 1^{re} au présent arrêté a fait l'objet d'un contrôle au cours des trois derniers mois, ce point n'est pas vérifié, sauf lorsque cela est justifié en raison d'une défaillance manifeste constatée notamment visuellement ou quand l'état général du véhicule fait supposer que le véhicule ne satisfait pas aux prescriptions qui sont d'application.

Sous-section 2. — Contrôle technique approfondi

Art. 9. Les contrôles techniques routiers approfondis sont réalisés à l'aide d'une unité de contrôle mobile, dans une installation de contrôle routier désignée par le ministre qui a la Sécurité routière dans ses attributions ou auprès d'un organisme de contrôle technique agréé en vertu de l'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation.

Wanneer de nadere technische controles in een door de minister aangeduid controlecentrum, of in een door de minister aangeduide faciliteit voor controles langs de weg worden uitgevoerd gebeurt dit zo snel mogelijk en dit in een van de dichtstbijzijnde bruikbare centra of faciliteiten.

De nadere technische controle wordt uitgevoerd door een inspecteur van de technische controle.

Mobiele controle-eenheden en aangewezen faciliteiten voor controles langs de weg omvatten passende apparatuur voor een nadere technische controle langs de weg, waaronder de apparatuur die nodig is om de toestand van de remmen en de bedrijfszekerheid van de remsystemen, de stuurinrichting, de ophanging en de overlast van het voertuig te beoordelen zoals vereist. Wanneer mobiele controle-eenheden of aangewezen faciliteiten voor controles langs de weg niet de apparatuur omvatten die nodig is voor het controleren op een punt dat tijdens de initiële controle is aangegeven, wordt het voertuig naar een controlecentrum of -faciliteit geleid, waar dat punt uitvoerig gecontroleerd kan worden.

Onderafdeling 3. — Beoordeling van gebreken

Art. 10. Voor elk te controleren punt biedt bijlage 2 bij voorliggende besluit een lijst van mogelijke gebreken en de ernst daarvan.

De vastgestelde gebreken worden ingedeeld in een van de volgende categorieën:

- 1° kleine gebreken die geen belangrijke gevolgen hebben voor de veiligheid van het voertuig of geen gevolgen voor het milieu, en andere kleine vormen van niet-naleving;
- 2° grote gebreken die de veiligheid van het voertuig in gevaar brengen of gevolgen hebben voor het milieu, of andere weggebruikers in gevaar brengen en andere belangrijke gevallen van niet-naleving;
- 3° gevaarlijke gebreken die een direct en onmiddellijk gevaar vormen voor de verkeersveiligheid of gevolgen hebben voor het milieu.

Een voertuig dat gebreken vertoont die in meer dan één categorie van gebreken vallen, wordt ingedeeld in de groep die behoort bij het ernstigste gebrek. Een voertuig met verscheidene gebreken binnen hetzelfde controlegebied als bepaald in het toepassingsgebied van de technische controle langs de weg, bedoeld bij bijlage 2, punt 1, van dit besluit, kan worden ingedeeld in de daaropvolgende groep van ernstigere gebreken indien het gecombineerde effect van die gebreken geacht wordt in een hoger risico voor de verkeersveiligheid te resulteren.

Onderafdeling 4. — Controle van de wijze waarop de lading is vastgezet

Art. 11. § 1. Tijdens een controle langs de weg kan voor de bij artikel 3 beoogde voertuigen de wijze waarop de lading ervan is vastgezet het voorwerp uitmaken van een controle overeenkomstig bijlage 2 van dit besluit teneinde na te gaan of de lading zodanig is vastgezet dat hij niet belemmert dat de rit veilig verloopt, geen bedreiging is voor het leven, de gezondheid, eigendommen of het milieu.

§ 2. Onverminderd de vereisten die gelden voor het vervoer van bepaalde categorieën goederen, zoals de vereisten van de Europese Overeenkomst betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (ADR), kunnen het vastzetten van de lading en de controle daarop voor de bij artikel 3 bedoelde voertuigen gebeuren overeenkomstig de regels bedoeld bij paragraaf 3 en volgende.

§ 3. De bestuurder moet:

- 1° een visuele controle uitvoeren om zich ervan te vergewissen dat de achterste laaddeuren, de inklapbare laadklep, de deuren, de dekzeilen, het reservewiel en de andere uitrustingen die te maken hebben met het gebruik van het voertuig zijn vastgezet;
- 2° zich ervan vergewissen dat de lading geen hinder vormt voor het veilig besturen van het voertuig;
- 3° zich ervan vergewissen dat het zwaartepunt van de lading zoveel als mogelijk gecentreerd wordt op het voertuig;

§ 4. Indien de primaire verpakking van een goed niet voldoende stevig is voor een veilig transport van de goederen, dan moet de verpakker en/of verlader de goederen bijkomend omhullen met een transportverpakking die stevig genoeg is om een correcte ladingzekerheid te maken.

Lorsque les contrôles approfondis sont effectués dans une station de contrôle d'un organisme de contrôle technique ou dans une installation de contrôle routier désignée par le ministre, ils le sont dans les plus brefs délais et dans l'un des centres ou l'une des installations disponibles les plus proches.

Le contrôle technique approfondi est réalisé par un inspecteur du contrôle technique.

Les unités de contrôle mobiles et les installations de contrôle routier désignées comportent les équipements adaptés à la réalisation de contrôles techniques routiers approfondis, y compris les équipements nécessaires à l'évaluation de l'état et de l'efficacité des freins, de la direction, de la suspension et des nuisances du véhicule comme exigé. Lorsque les unités de contrôle mobiles ou les installations de contrôle routier désignées ne comportent pas les équipements nécessaires au contrôle d'un point mis en évidence lors du contrôle initial, le véhicule est dirigé vers une station de contrôle d'un organisme de contrôle technique ou une installation de contrôle désignée où ce point peut faire l'objet d'une inspection approfondie.

Sous-section 3. — Appréciation des défaillances

Art. 10. L'annexe 2 au présent arrêté contient une liste des défaillances possibles pour chaque point à contrôler, assorties de leur degré de gravité.

Les défaillances constatées sont classées dans l'une des catégories suivantes :

- 1° défaillances mineures, n'ayant aucune incidence notable sur la sécurité du véhicule ou n'ayant pas d'incidence sur l'environnement, et autres anomalies mineures ;
- 2° défaillances majeures, 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 ;
- 3° défaillances critiques, constituant un danger direct et immédiat pour la sécurité routière ou ayant une incidence sur l'environnement.

Un véhicule dont les défaillances relèvent de plusieurs des catégories de défaillances est classé dans la catégorie correspondant à la défaillance la plus grave. Un véhicule présentant plusieurs défaillances sur les mêmes aspects à contrôler tels que définis dans le cadre du contrôle technique routier visé à l'annexe 2, point 1, au présent arrêté, peut être classé dans la catégorie correspondant à la défaillance directement supérieure à la défaillance la plus grave s'il est considéré que les effets combinés de ces défaillances induisent un risque accru pour la sécurité routière.

Sous-section 4. — Contrôle de l'arrimage du chargement

Art. 11. § 1^{er}. Lors d'un contrôle routier, pour les véhicules visés à l'article 3, l'arrimage du chargement d'un véhicule peut faire l'objet d'un contrôle conformément à l'annexe 2 au présent arrêté, afin de vérifier que ce chargement est arrimé de manière à ne pas perturber la sécurité de la conduite et à ne pas constituer une menace pour les personnes, pour leur santé, pour les biens ou pour l'environnement.

§ 2. Sans préjudice des exigences applicables au transport de certaines catégories de marchandises telles que celles visées par l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), l'arrimage du chargement et le contrôle de cet arrimage pour les véhicules visés à l'article 3, sont effectués, conformément aux règles visées au paragraphe 3 et suivants.

§ 3. Le conducteur doit :

- 1° exercer un contrôle visuel afin de s'assurer que les portes arrières de chargement, le hayon élévateur escamotable, les portes, les bâches, la roue de secours et les autres équipements relatifs à l'utilisation du véhicule sont fixés;
- 2° s'assurer que le chargement ne constitue pas une gêne pour la conduite en toute sécurité du véhicule;
- 3° s'assurer que le centre de gravité est, autant que possible, centré sur le véhicule;

§ 4. Si le conditionnement primaire d'un bien n'est pas assez solide pour un transport de marchandises sûr, le responsable de ce conditionnement et/ou le chargeur doivent alors l'envelopper de manière complémentaire grâce à un emballage suffisamment solide pour permettre une bonne sûreté du chargement.

De verlader dient de vervoerder waarop hij een beroep doet, vooraf schriftelijk alle informatie te verschaffen die de vervoerder nodig acht om de goederen te stouwen.

Deze informatie moet minstens de volgende elementen bevatten:

- 1° de aard van lading ;
- 2° de totale massa van de lading en de massa per ladingseenheid;
- 3° de positie van het zwaartepunt van elke ladingseenheid, als deze niet het midden is;
- 4° de omhullende maten per ladingseenheid;
- 5° de beperkingen met betrekking tot het stapelen en de richting waarin dit dient te gebeuren;
- 6° de wrijvingscoëfficiënt van de goederen ten opzichte van hun laadvlak, voor zover deze niet gekend zou zijn in bijlage B van Europese norm 12195/2010 en/of de bijlage van de IMO/UNECE/ILO-normen;
- 7° alle vereiste bijkomende informatie voor een correcte ladingzekering.

§ 5. Het ladingzekeringssysteem moet de volgende krachten kunnen weerstaan, die uitgeoefend worden wanneer het voertuig versnellingen/vertragingen ondergaat:

- 1° in de richting waarin het voertuig zich verplaatst, 0,8 keer het gewicht van de lading;
- 2° in zijwaartse richting, 0,5 keer het gewicht van de lading;
- 3° in de tegenovergestelde richting van de richting waarin het voertuig zich verplaatst, 0,5 keer het gewicht van de lading;
- 4° tegen een verplaatsing van de lading op het voertuig in de andere richtingen, 0,2 keer het gewicht van de lading;

Over het algemeen moet het beletten dat de lading in eender welke richting kan kantelen of omvallen. Ladingen mogen slechts minimaal ten opzichte van elkaar, tegen wanden of over oppervlakken van het voertuig kunnen verschuiven. Ze mogen niet buiten de laadruimte kunnen komen en ze mogen niet van de laadvloer kunnen schuiven.

Voor een lading die omsloten, vastgezet of gestouwd wordt in overeenstemming met de voorschriften van de 'Europese richtlijnen voor beste praktijken over het zekeren van lading voor wegtransport', opgesteld onder auspiciën van de Europese Commissie, geldt dat het ladingzekeringssysteem voldoet aan de eisen van de huidige paragraaf, voor zover deze niet indruisen tegen die welke opgenomen zijn in de bij paragraaf 9 beoogde normen.

§ 6. Wanneer een samenstellend onderdeel van een ladingzekeringssysteem onderworpen wordt aan een kracht zoals beschreven bij paragraaf 5, mag de erop uitgeoefende drukkracht de maximale nominale last van dit onderdeel niet overschrijden.

§ 7. De samenstellende onderdelen van een ladingzekeringssysteem:

- 1° moeten correct functioneren;
- 2° moeten geschikt zijn voor het gebruik dat ervan wordt gemaakt;
- 3° mogen geen knopen, beschadigde of verzwakte elementen vertonen die hun werking met het oog op het zekeren van de lading kunnen aantasten;
- 4° mogen geen scheuren, sneden of uitrafelingen vertonen;
- 5° moeten conform de bij paragraaf 9 beoogde Europese en/of internationale productnormen zijn.

Het ladingzekeringssysteem dat wordt gebruikt om een lading in of op een voertuig te omsluiten, vast te zetten of tegen te houden, moet geschikt zijn voor de afmetingen, de vorm, de stevigheid en de kenmerken van de lading.

Le chargeur doit communiquer, préalablement et par écrit, au transporteur auquel il fait appel, toutes les informations que le transporteur estime nécessaires pour arrimer les marchandises.

Les informations comportent au minimum :

- 1° le type de chargement ;
- 2° la masse du chargement et chaque unité de chargement ;
- 3° la position du centre de gravité de chaque unité de chargement si celle-ci ne situe pas au milieu ;
- 4° les dimensions extérieures de chaque unité de chargement ;
- 5° les restrictions en ce qui concerne l'empilement et la direction qui doivent être appliquées ;
- 6° le coefficient de frottement des marchandises par rapport à leur plan de chargement pour autant que celui-ci ne soit pas connu dans l'annexe B de la norme européenne 12195/2010 et/ou l'annexe des normes IMO/UNECE/ILO ;
- 7° toutes les informations complémentaires requises pour une sécurisation correcte.

§ 5. L'arrimage du chargement résiste aux forces suivantes résultant des accélérations/décélérations du véhicule:

- 1° dans la direction du déplacement du véhicule, 0,8 fois le poids du chargement ;
- 2° dans la direction latérale, 0,5 fois le poids du chargement ;
- 3° dans le sens inverse de la direction du véhicule, 0,5 fois le poids du chargement ;
- 4° contre le déplacement de la charge sur le véhicule dans les autres directions, 0,2 fois le poids du chargement ;

De manière générale, il doit empêcher le basculement ou le renversement du chargement dans chacune des directions. La position des charges les unes par rapport aux autres, ou par rapport aux parois et plancher du véhicule, ne peut varier que dans des proportions minimales et les charges arrimées ne peuvent sortir de l'espace réservé au chargement ni se déplacer hors de la surface de chargement.

Un chargement entouré, fixé ou retenu, conformément aux prescriptions des « Code de bonnes pratiques européen concernant l'arrimage des charges sur les véhicules routiers », rédigées sous les auspices de la Commission européenne, implique, pour autant que ces dernières ne soient pas en contradiction avec celles contenues dans les normes visées au paragraphe 9, que le système de sûreté du chargement satisfait aux exigences du présent paragraphe.

§ 6. Lorsqu'un élément composant du système de sûreté du chargement est soumis à une force telle que décrite au paragraphe 5, la force de pression exercée sur cet élément ne peut dépasser la charge nominale maximale de celui-ci.

§ 7. Les éléments composants d'un système de sûreté du chargement :

- 1° doivent fonctionner correctement;
- 2° doivent être adaptés à l'usage qui en est fait;
- 3° ne peuvent présenter de nœuds, d'éléments endommagés ou affaiblis pouvant affecter leur fonctionnement quant à la sûreté du chargement ;
- 4° ne peuvent présenter de déchirures, de coupures ou d'effilochages ;
- 5° doivent être conformes aux normes de produits européennes et/ou internationales visées au paragraphe 9.

Le système de sûreté du chargement utilisé pour entourer, fixer ou retenir un chargement dans ou sur un véhicule doit être adapté aux mesures, à la forme, à la consistance et aux caractéristiques du chargement.

Het ladingzekeringsstelsel kan opgebouwd zijn uit een enkelvoudige of gecombineerde toepassing van ladingzekeringsstelsels.

Voor het vastzetten van de lading moeten een of meerdere van de volgende beveiligingsmethoden gebruikt worden:

- 1° opsluiten;
- 2° vergrendelen (plaatselijk/overal);
- 3° direct vastzetten;
- 4° neersjorren.

§ 8. De stouwvoorziening of de geïntegreerde vergrendelvoorziening die wordt gebruikt om een lading vast te maken, moet zelf zodanig worden gezeurd dat ze niet kan ontgrendeld raken of loskomen.

De stouwvoorziening of de geïntegreerde vergrendelvoorziening die wordt gebruikt om een lading in of op een voertuig vast te zetten, moet:

- 1° ontworpen en vervaardigd zijn voor de doeleinden waarvoor ze wordt gebruikt; en
- 2° gebruikt en onderhouden worden in overeenstemming met de specificaties van de fabrikant en de geldende Europese en/of internationale normen.

§ 9. De beveiliging en de beveiligingsmiddelen dienen te voldoen aan de meest recente versie van de volgende normen:

Norm	Betreft	Norme	Objet
EN 12195-1	Berekening van de sjorkrachten		Calcul des tensions d'arrimage
EN 12640	Sjorpunten	EN 12640	Points d'arrimage
EN 12642	Sterkte van de structuur van de laadvloer	EN 12642	Résistance de la structure de la carrosserie du véhicule
EN 12195-2	Sjorbanden gemaakt van kunstvezels	EN 12195-2	Sangles en fibres synthétiques
EN 12195-3	Sjorkettingen	EN 12195-3	Chaînes d'arrimage
EN 12195-4	Sjorstaalkabels	EN 12195-4	Câbles d'arrimage en acier
ISO 1161, ISO 1496	ISO-containers	ISO 1161, ISO 1496	Conteneurs ISO
EN 283	Wissellaadbakken	EN 283	Caisses mobiles
EN 12641	Dekzeilen	EN 12641	Bâches
EUMOS 40511	Palen - rongen	EUMOS 40511	Poteaux — colonnes
EUMOS 40509	Transportverpakkingen	EUMOS 40509	Emballage de transport

§ 10. De bij artikel 13, § 3, beoogde follow-upprocedures kunnen worden toegepast bij grote of gevaarlijke gebreken met betrekking tot het vastzetten van de lading.

Onderafdeling 5. — Controleverslag en databanken over technische controles langs de weg

Art. 12. § 1. Voor iedere initiële technische controle langs de weg wordt onderstaande informatie verzameld:

- 1° het land waar het voertuig is ingeschreven;
- 2° de categorie waartoe het voertuig behoort;
- 3° het resultaat van de initiële technische controle langs de weg.

§ 2. Na voltooiing van een nadere controle stelt de inspecteur van de technische controle een verslag op overeenkomstig bijlage 4 van dit besluit. Een kopie van dit verslag wordt aan de bestuurder bezorgd.

§ 3. Het certificaat van het meest recente verslag van de periodieke technische controle en het verslag van de meest recente technische controle langs de weg worden in het voertuig bewaard.

§ 4. De inspecteur van de technische controle deelt de controleur binnen een redelijke termijn na de nadere technische controle langs de weg de resultaten van deze controle mee. De controleur bewaart deze informatie gedurende minstens 36 maanden vanaf de datum van ontvangst, overeenkomstig de toepasselijke wetgeving inzake gegevensbescherming.

Onderafdeling 6. — Maatregelen bij grote of gevaarlijke gebreken en bij direct en onmiddellijk gevaar voor de verkeersveiligheid

Art. 13. § 1. Onverminderd paragraaf 3 wordt elk groot of gevaarlijk gebrek dat bij een initiële of nadere technische controle geconstateerd wordt, verholpen voordat het voertuig weer op de openbare weg gebruikt wordt.

Le système de sûreté du chargement peut être constitué d'une application simple ou combinée de systèmes de sûreté du chargement.

Pour la fixation de la charge, il faut utiliser une ou plusieurs des méthodes de sécurisation suivantes :

- 1° Le blocage ;
- 2° Le verrouillage (local/général) ;
- 3° L'arrimage direct ;
- 4° L'arrimage couvrant.

§ 8. Le dispositif de retenue ou le dispositif de verrouillage intégré utilisé pour fixer un chargement doit être lui-même sécurisé de telle sorte qu'il ne puisse être déverrouillé ou détaché.

Le dispositif de retenue ou le dispositif de verrouillage intégré utilisé pour fixer un chargement dans ou sur le véhicule doit :

- 1° être conçu et développé aux fins pour lesquelles il est utilisé; et
- 2° être utilisé et entretenu conformément aux spécifications du constructeur et des normes européennes et/ou internationales en vigueur.

§ 9. La sécurisation et les moyens de sécurisation sont conformes à la version la plus récente des normes suivantes :

§ 10. Les procédures de suivi visées à l'article 13, § 3, peuvent s'appliquer en cas de défaillances majeures ou critiques concernant l'arrimage du chargement.

Sous-section 5. — Rapport de contrôle et base de données relatives aux contrôles techniques routiers

Art. 12. § 1^{er}. Pour chaque contrôle technique routier initial effectué, les informations suivantes sont collectées :

- 1° le pays d'immatriculation du véhicule;
- 2° la catégorie du véhicule;
- 3° le résultat du contrôle technique routier initial.

§ 2. À l'issue d'un contrôle approfondi, l'inspecteur du contrôle technique rédige un rapport conformément à l'annexe 4 au présent arrêté. Une copie du rapport de contrôle est remise au conducteur.

§ 3. Le certificat du dernier rapport de contrôle technique périodique et le rapport du dernier contrôle technique routier sont conservés à bord du véhicule.

§ 4. L'inspecteur du contrôle technique communique au contrôleur les résultats des contrôles techniques routiers approfondis dans un délai raisonnable. Le contrôleur conserve ces informations, dans le respect de la législation applicable à la protection des données, pour une durée minimale de trente-six mois à compter de la date de leur réception.

Sous-section 6. — Mesures en cas de défaillances majeures ou critiques et en cas de danger direct et immédiat pour la sécurité routière

Art. 13. § 1^{er}. Sans préjudice du paragraphe 3, toute défaillance majeure ou critique détectée lors d'un contrôle initial ou approfondi est corrigée avant que le véhicule ne circule à nouveau sur la voie publique.

§ 2. Wanneer het voertuig ingeschreven is in België, kan worden beslist dat het voertuig binnen een aangegeven termijn aan een volledige technische controle moet worden onderworpen. Wanneer het voertuig in een andere lidstaat is ingeschreven, kan de controleur de bevoegde instantie van die lidstaat via het contactpunt verzoeken om gepaste follow-upmaatregelen te treffen, zoals het onderwerpen van het voertuig aan een nieuwe technische controle.

Wanneer er op een buiten de Unie ingeschreven voertuig grote of gevaarlijke gebreken worden aangetroffen, informeert de controleur, indien mogelijk, de bevoegde instantie van het land van inschrijving.

§ 3. Wanneer er sprake is van gebreken die vanwege rechtstreeks gevaar voor de verkeersveiligheid snel of onmiddellijk dienen te worden hersteld, wordt het gebruik van het voertuig beperkt of verboden, totdat de gebreken zijn verholpen.

De controleur kan het gebruik van een dergelijk voertuig toestaan om het naar een van de dichtstbijzijnde garages te rijden waar de gebreken kunnen worden verholpen, op voorwaarde dat de gevaarlijke gebreken op zodanige wijze zijn verholpen dat deze garage kan worden bereikt en er geen onmiddellijk risico voor de veiligheid van de inzittenden of andere weggebruikers bestaat. De controleur kan beslissen om het voertuig te vergezellen tot aan de garage. In geval van gebreken die niet onmiddellijk hoeven te worden verholpen, beslist de controleur over de voorwaarden waarop en de redelijke termijn waarbinnen het voertuig mag worden gebruikt, voordat de gebreken zijn verholpen.

Wanneer het voertuig niet zodanig kan worden hersteld dat het de garage kan bereiken, mag het naar een beschikbare locatie worden gebracht waar het kan worden hersteld.

HOOFDSTUK 4. — *Samenwerking tussen de lidstaten en met de Europese Commissie*

Art. 14. § 1. Wanneer er grote of gevaarlijke gebreken worden vastgesteld aan een voertuig dat niet is ingeschreven in België, of gebreken die resulteren in een (gedeeltelijk) verbod om het voertuig te gebruiken, deelt het contactpunt de resultaten van deze controle mee aan het contactpunt van de lidstaat van inschrijving van het voertuig. Deze kennisgeving bevat met name de in bijlage 4 bij dit besluit beschreven elementen van het verslag van de controle langs de weg.

§ 2. Wanneer er grote of gevaarlijke gebreken worden vastgesteld aan een in België ingeschreven voertuig en het contactpunt van de lidstaat waarin het voertuig gecontroleerd werd, vraagt om gepaste follow-upmaatregelen te treffen, kan het bedrijfsvoertuig in België aan een technische controle onderworpen worden. Onder voorbehoud van wat hieronder bepaald wordt, gelden voor deze controle dezelfde regels als die welke voor de controles gelden die beoogd worden bij artikel 23sexies, § 1, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen. Het niet aanbieden van het respectieve voertuig binnen de vastgelegde termijn heeft tot gevolg dat het voertuig in kwestie niet langer door een geldig controlecertificaat gedekt wordt.

De Directie Verkeersveiligheid van Brussel Mobiliteit van de Gewestelijke Overheidsdienst Brussel evalueert elk verzoek dat haar wordt overgemaakt door een buitenlandse instantie en draagt dit verzoek, indien nodig over aan een erkende instantie overeenkomstig het koninklijk besluit van 23 december 1994 tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regels van de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen.

De contactpunt informeert het contactpunt van de andere lidstaat van de Europese Unie die de gebreken vaststelde, over de getroffen maatregelen.

Wanneer er een verzoek wordt overgemaakt aan een erkende instantie overeenkomstig voormeld koninklijk besluit van 23 december 1994, nodigt de lokale politie de houder van het voertuig per aangetekende brief uit voor een volledige controle van het voertuig binnen twee weken na ontvangst van voormelde brief. De erkende instantie deelt het resultaat van deze controle mee aan de Directie Verkeersveiligheid van Brussel Mobiliteit van de Gewestelijke Overheidsdienst Brussel alsook aan de lokale politie.

§ 2. Il peut être décidé que le véhicule subisse un contrôle technique complet dans un délai donné si le véhicule est immatriculé en Belgique. Si le véhicule est immatriculé dans un autre État membre de l'Union européenne, le contrôleur peut inviter l'autorité compétente de cet autre État membre, par l'intermédiaire du point de contact, à prendre des mesures de suivi appropriées, telles que la soumission du véhicule à un nouveau contrôle technique.

Si des défaillances majeures ou critiques sont constatées sur un véhicule immatriculé hors de l'Union européenne, le contrôleur en informe, si possible, l'autorité compétente de ce pays.

§ 3. Lorsqu'une quelconque défaillance doit être corrigée rapidement ou immédiatement parce qu'elle constitue un danger direct et immédiat pour la sécurité routière, l'utilisation du véhicule en question est restreinte ou interdite, éventuellement par le retrait des documents de bord, tant que cette défaillance n'a pas été corrigée.

Le contrôleur peut autoriser la conduite d'un tel véhicule jusqu'à l'un des ateliers de réparation les plus proches où ces défaillances peuvent être corrigées, à condition qu'il soit suffisamment remédié aux défaillances techniques en question pour qu'il parvienne jusqu'à cet atelier de réparation et qu'il ne constitue pas un danger immédiat pour la sécurité de ses occupants ou d'autres usagers de la route. Le contrôleur peut décider d'accompagner le véhicule jusqu'à l'atelier de réparation. Lorsqu'une défaillance ne nécessite pas d'être corrigée dans l'immédiat, le contrôleur décide des conditions et du délai raisonnable d'utilisation du véhicule avant que n'intervienne la correction de la défaillance.

Si le véhicule ne peut pas être suffisamment remis en état pour parvenir jusqu'à l'atelier de réparation, il peut être transporté à un endroit disponible où il peut être réparé.

CHAPITRE 4. — *Coopération entre États membres et avec la Commission européenne*

Art. 14. § 1^{er}. Lorsque des défaillances majeures, critiques ou entraînant une restriction ou l'interdiction d'exploiter le véhicule sont constatées sur un véhicule qui n'est pas immatriculé en Belgique, le point de contact notifie au point de contact de l'État membre d'immatriculation du véhicule les résultats de ce contrôle. Cette notification contient notamment les éléments du rapport de contrôle routier énumérés à l'annexe 4 au présent arrêté.

§ 2. Lorsque des défaillances majeures ou critiques sont constatées sur un véhicule immatriculé en Belgique et que le point de contact de l'État membre dans lequel le véhicule est contrôlé demande de prendre des mesures de suivi appropriées, le véhicule utilitaire peut être soumis à un contrôle technique en Belgique. Sous réserve de ce qui est déterminé ci-après, les mêmes règles sont valables pour ce contrôle que celles pour les contrôles visés à l'article 23sexies, § 1^{er}, de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité. La non-présentation du véhicule y afférent dans le délai fixé a pour conséquence que le véhicule n'est plus couvert par un certificat de contrôle valable.

La direction Sécurité routière de Bruxelles Mobilité du Service public régional de Bruxelles évalue chaque requête qui lui est transmise par une instance étrangère et transmet, si nécessaire, cette requête à un organisme agréé, conformément à l'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation.

Le point de contact informe le point de contact de l'autre État membre de l'Union européenne qui a constaté les défauts des mesures prises.

Lorsqu'une requête est transmise à un organisme agréé conformément à l'arrêté royal du 23 décembre 1994 précité, la police locale convoque par envoi recommandé le titulaire du véhicule afin qu'un contrôle complet du véhicule soit effectué dans les quinze jours à compter de la réception dudit envoi. L'organisme agréé communique le résultat de ce contrôle à la Direction Sécurité routière de Bruxelles Mobilité du Service public régional de Bruxelles ainsi qu'à la police locale.

Art. 15. De controleurs treffen de nodige maatregelen om in samenwerking met andere lidstaten minstens één keer per jaar gezamenlijke technische controles te organiseren.

Art. 16. Elke twee jaar deelt het contactpunt de Europese Commissie voor 31 maart langs elektronische weg de in de voorgaande twee kalenderjaren verzamelde gegevens met betrekking tot de gecontroleerde bedrijfsvoertuigen mee. Deze gegevens omvatten:

- het aantal gecontroleerde voertuigen,
- de categorie van de gecontroleerde voertuigen,
- het land waar elk geïnspecteerd voertuig is ingeschreven
- en, in geval van nadere controles de gecontroleerde gebieden en de afgekeurde punten, overeenkomstig bijlage 4, punt 10.

Het eerste verslag bestrijkt de periode van twee jaar die ingaat op 1 januari 2019.

HOOFDSTUK 5. — Wijzigings- en slotbepalingen

Art. 17. Voor de bij artikel 3, 1° tot 3° bedoelde voertuigen wordt het totale aantal technische controles langs de weg vastgesteld in verhouding tot het aantal voertuigen dat er in het Brussels Gewest is ingeschreven.

Art. 18. In het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg wordt artikel 45bis, ingevoegd door het koninklijk besluit van 27 april 2007 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg en 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 en gewijzigd bij het besluit van 8 januari 2013, opgeheven.

Art. 19. Artikel 3 van het koninklijk besluit van 1 september 2006 betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzake de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen, wordt vervangen door het volgende:

« Art. 3. Het totaal van de te innen sommen, zoals vastgesteld in bijlage 2, mag ten laste van eenzelfde overtreders 3.500 EUR niet overschrijden. Dit totaal bedraagt 7.000 EUR voor de inbreuken vermeld in 4° en 5° van bijlage 2. ».

Art. 20. Artikel 5 § 1, tweede lid van hetzelfde besluit wordt vervangen door het volgende:

« Het totaal van de ter plaatse te consigneren sommen ten laste van eenzelfde overtreders mag 3.500 EUR niet overschrijden. Dit totaal bedraagt 7.000 EUR voor de inbreuken vermeld in 4° en 5° van bijlage 2. ».

Art. 21. In hetzelfde besluit wordt de bij koninklijk besluit van 12 september 2011 toegevoegde en bij koninklijk besluit van 22 april 2012 vervangen bijlage 2 vervangen door de 5 bijlage bij het onderhavige besluit.

Art. 22. 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 wordt opgeheven met uitzondering van zijn artikel 5, waarvan de opheffing wordt uitgesteld tot 1 januari 2021.

Art. 23. Het voorliggende besluit treedt in werking op 20 mei 2018 met uitzondering van artikel 5 dat op 20 mei 2019 van kracht wordt.

Art. 24. De minister bevoegd voor Verkeersveiligheid wordt belast met de uitvoering van het huidige besluit.

Brussel, 19 juli 2018.

Voor de Regering:

De Minister-Président,
R. VERVOORT

De minister van Mobiliteit en Openbare Werken,
P. SMET

Art. 15. Les contrôleurs prennent les dispositions nécessaires en vue d'organiser, en concertation avec d'autres États membres, au moins une fois par année, des activités de contrôle technique concertées.

Art. 16. Tous les deux ans, avant le 31 mars, le point de contact communique par voie électronique à la Commission européenne les données recueillies relatives aux véhicules utilitaires contrôlés sur les deux années précédentes, à savoir :

- le nombre de véhicules contrôlés
- la catégories desdits véhicules
- le pays d'immatriculation de chaque véhicule contrôlé
- et, pour les contrôles approfondis, les aspects contrôlés et les points défailants, conformément à l'annexe 4, point 10.

Le premier rapport couvre la période de deux années commençant le 1^{er} janvier 2019.

CHAPITRE 5. — Dispositions modificatives et finales

Art. 17. Pour les véhicules visés à l'article 3, 1° à 3°, le nombre total de contrôles techniques routiers à effectuer s'établit en proportion du nombre de véhicules immatriculés en Région bruxelloise.

Art. 18. Dans l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, l'article 45bis, inséré par l'arrêté royal du 27 avril 2007 modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique et 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 et modifié par l'arrêté du 8 janvier 2013, est abrogé.

Art. 19. L'article 3 de l'arrêté royal du 1^{er} septembre 2006 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité est remplacé par ce qui suit :

« Art. 3. Le total des sommes à percevoir prévues à l'annexe 2 ne peut dépasser 3.500 EUR à charge d'un même auteur d'infraction. Ce total s'élève à 7.000 EUR pour les infractions mentionnées dans les 4° et 5° de l'annexe 2. ».

Art. 20. L'article 5, § 1^{er}, alinéa 2 du même arrêté est remplacé par ce qui suit :

« Le total des sommes à consigner sur place ne peut dépasser 3.500 EUR à charge d'un même auteur d'infraction. Ce total s'élève à 7.000 EUR pour les infractions mentionnées dans les 4° et 5° de l'annexe 2. ».

Art. 21. Dans le même arrêté, l'annexe 2, insérée par l'arrêté royal du 12 septembre 2011 et remplacée par l'arrêté royal du 22 avril 2012 est remplacée par l'annexe 5 jointe au présent arrêté.

Art. 22. L'arrêté royal du 1^{er} septembre 2006 instituant le contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger est abrogé à l'exception de son article 5, dont l'abrogation est reportée au 1^{er} janvier 2021.

Art. 23. Le présent arrêté entre en vigueur le 20 mai 2018 à l'exception de l'article 5 qui entre en vigueur le 20 mai 2019.

Art. 24. Le ministre qui a la Sécurité routière dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 19 juillet 2018.

Pour le Gouvernement :

Le Ministre-Président,
R. VERVOORT

Le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics,
P. SMET

**Annexe 1^{re} à l'arrêté du Gouvernement bruxellois du ...19/07/2018.....
relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en
Belgique ou à l'étranger.**

ÉTENDUE DU CONTRÔLE TECHNIQUE ROUTIER

1. ASPECTS CONTRÔLÉS

- 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 M 2 et M 3

2. EXIGENCES DE CONTRÔLE

Les points qui ne peuvent être vérifiés qu'en utilisant un équipement sont marqués d'un E.

Les points qui ne peuvent être vérifiés que dans une certaine mesure sans utiliser d'équipement sont marqués d'un + E.

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.

Les contrôles techniques routiers peuvent couvrir les points énumérés dans le tableau 1, qui indique les méthodes de contrôle recommandées qu'il convient d'utiliser. Aucun élément de la présente annexe n'empêche un inspecteur d'employer, le cas échéant, des équipements supplémentaires tels qu'un pont élévateur ou une fosse.

Les contrôles sont effectués à l'aide de techniques et d'équipements couramment disponibles et sans recourir à des outils pour démonter ou déposer une partie du véhicule. 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 les autorités compétentes.

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

3. CONTENU ET MÉTHODES DE CONTRÔLE,

ÉVALUATION DES DÉFAILLANCES DES VÉHICULES

Le texte devrait couvrir les éléments qui sont considérés comme nécessaires et pertinents, en prenant en compte en particulier la sécurité des freins, des pneus, des roues, du châssis, des nuisances et des méthodes recommandées énumérées dans le tableau suivant.

Pour chacun des systèmes et composants du véhicule faisant l'objet d'un contrôle, 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.

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances		
			Mineure	Majeure	Critique
0. IDENTIFICATION DU VÉHICULE					
0.1. Plaques d'immatriculation (si prévu par les exigences ¹)	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		
1. ÉQUIPEMENTS DE FREINAGE					
1.1. État mécanique et fonctionnement					
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. État et course de la pédale ou du levier à main du	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement	a) Course trop grande, réserve de course insuffisante.		X	
		Le freinage ne peut pas être appliqué pleinement ou est bloqué.			X

dispositif de freinage	du système de freinage. Note: Les véhicules équipés d'un système de freinage assisté devraient être contrôlés moteur éteint.	b)	Dégagement du frein rendu difficile.	X			
			Fonctionnalité réduite.			X	
		c)	Caoutchouc de la pédale de frein manquant, mal fixé ou usé.			X	
1.1. Pompe à vide ou compresseur et réservoirs	Contrôle visuel des éléments à pression de service normal. Vérification du temps nécessaire pour que le vide ou la pression d'air atteigne une valeur de fonctionnement sûre et du fonctionnement du dispositif d'alerte, de la soupape de protection 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»).				
		b)	Le temps nécessaire pour obtenir une pression ou un vide d'une valeur de fonctionnement sûr est trop long par rapport aux exigences ¹ .				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
			Dompage externe susceptible de nuire au bon fonctionnement du système de freinage.				X
	Performances du frein de secours insuffisantes.					X	
1.1. Manomètre ou 4. indicateur de pression basse	Contrôle fonctionnel.		Dysfonctionnement ou défectuosité du manomètre ou de l'indicateur.	X			
			Faible pression non détectable.			X	
1.1. 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. Commande du 6. frein de	Contrôle visuel des éléments	a)	Verrouillage insuffisant.			X	
		b)	Usure au niveau de l'axe du levier ou				

stationnement, levier de commande, dispositif de verrouillage, frein de stationnement électronique	lors de l'actionnement du système de freinage.		du mécanisme du levier à cliquet.			
			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. 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. 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. 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. 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.			
		b)	Maître-cylindre défectueux, mais frein toujours opérant.		X	
			Maître-cylindre défectueux ou non étanche.			
		c)	Fixation insuffisante du maître-cylindre,		X	

			mais frein toujours opérant.			
			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.			X
		e)	Capuchon du réservoir du maître-cylindre manquant.	X		
		f)	Témoin du liquide de frein allumé ou défectueux.	X		
		g)	Fonctionnement défectueux du dispositif avertisseur en cas de niveau insuffisant du liquide.	X		
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.		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
		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		X	

			plaquettes de freins (marque minimale atteinte).			
			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	
			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)	Flasque 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	
			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. 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		X			

			mécanisme à piston ou à diaphragme.			
			Performances de freinage réduites (réserve insuffisante pour le mouvement).			X
		f)	Capuchon antipoussière endommagé.	X		
			Capuchon antipoussière manquant ou excessivement endommagé.		X	
1.1. Correcteur automatique de freinage suivant la charge	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a)	Liaison défectueuse.		X	
		b)	Mauvais réglage de la liaison.		X	
		c)	Valve grippée ou inopérante (l'ABS fonctionne).		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 ¹ .	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 ³ .		X	
			Performances de freinage réduites.			X
1.1. Prises d'essai 22. (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	Contrôle visuel.		Manquantes.		X	
1.1. Frein à 23. inertie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.		Efficacité insuffisante.		X	
1.2. Performances et efficacité du frein de service						
1.2. Performance 1. (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 en tenant compte du poids du véhicule présenté ou, si cela est impossible pour des raisons techniques, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre enregistreur ⁽¹⁾		Ne donne pas au moins les valeurs minimales suivantes ⁽²⁾ :			
			catégories M ₁ , M ₂ et M ₃ : 50 % ⁽³⁾		X	
			catégorie N ₁ : 45 %			
			catégories N ₂ et N ₃ : 43 % ⁽⁴⁾			
			catégories O ₃ et O ₄ : 40 % ⁽⁵⁾			
		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	a)	Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues.		X	
			Effort de freinage inexistant sur une ou			X

	de service, utiliser la méthode indiquée au point 1.2.1.		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.			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 % ⁽⁶⁾ 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.		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. 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. Système antiblocage (ABS)	Contrôle visuel et contrôle du dispositif d'alerte et/ou à l'aide de l'interface électronique du	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	

	véhicule.	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. 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. État de la direction	Contrôle visuel du fonctionnement de la direction pendant la rotation du volant.	a)	Axe de secteur tordu ou cannelures usées.		X	
			Fonctionnalité réduite.			X
		b)	Usure excessive de l'axe de secteur.		X	
			Fonctionnalité réduite.			X
		c)	Mouvement excessif de l'axe de secteur.		X	
			Fonctionnalité réduite.			X
		d)	Manque d'étanchéité.		X	
			Formation de gouttes.			X
2.1. 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. État de la timonerie de direction	Contrôle visuel des éléments de la direction	a)	Jeu entre des organes qui devraient être fixes.		X	
			Jeu excessif ou risque de dissociation.			X

	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.	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 ³ .		X	
			Fonctionnalité touchée.			X
		g)	Capuchon antipoussière endommagé ou détérioré.	X		
		Capuchon antipoussière manquant ou gravement détérioré.		X		
2.1. 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. 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).		X	
			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 ³ .		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. État du volant 1. 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 ³ .		X			
2.2. Colonne/ 2. 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.		X	
			Risque très grave de détachement.			X
e)	Modification présentant un risque ³ .			X		
2. Jeu dans la 3. 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	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 ¹ .			X	
		Sécurité de la direction compromise.				X

	sens inverse aussi loin que possible sans déplacement des roues. Contrôle visuel du mouvement libre.				
2.4 Parallélisme (X) ²	Contrôle visuel.	Défaut manifeste d'alignement.	X		
		Conduite en ligne droite touchée; stabilité directionnelle altérée.		X	
2. Plaque 5. 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. Direction 6. 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) L'assistance ne fonctionne pas.		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 ¹	X		

			(hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise).			
			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.			X
3. Miroirs ou 3. dispositifs rétroviseurs	Contrôle visuel.	a)	Miroir ou dispositif manquant ou fixé de manière non conforme aux exigences ¹ (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 manifestation défectueux.		X	
3. Lave-glace du 5. 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. Système de 6. désembuage (X) ²	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.		Système inopérant ou manifestation défectueux.	X		
4. FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE						
4.1. Phares						
4.1. État et 1. fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Lampe/source lumineuse défectueuse ou manquante (lampes/sources lumineuses multiples; si LED, 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 ¹ (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. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ¹ .		X	
		b)	Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise.		X	
		c)	Source lumineuse et lampe non compatibles.		X	
4.1. Dispositifs de réglage de la portée (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible.	a)	Dispositif inopérant.		X	
		b)	Le dispositif manuel ne peut être actionné depuis le siège du conducteur.		X	
4.1. 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. 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. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .		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. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ¹ .	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. État et 1. 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.			
		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 ¹ .	X		
			Fonctionnement retardé.			X
			Totalement inopérante.			
		b)	Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X	
4.3. Conformité 3. avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.		Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ¹ .	X		
			Feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.			X
4.4. Indicateur de direction et feux de signal de détresse						
4.4. État 1. 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		Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .	X		

	du fonctionnement.	Totalement inopérante.		X		
4.4. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ¹ .		X		
4.4. Fréquence de clignotement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	La vitesse de clignotement n'est pas conforme aux exigences ¹ (plus de 25 % de différence).	X			
4.5. Feux de brouillard avant et arrière						
4.5. 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) ²	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 ¹ .	X			
		Inopérante.		X		
4.5. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ¹ .		X		
		b) Le système ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .	X			
4.6. Feu de marche arrière						
4.6. 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. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ¹ .		X		
		b) Le système ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .		X		

4.6.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .		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. 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).					
		c)	Mauvaise fixation du feu.				X	
Très grand risque de chute.	X							
4.7. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le système ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .		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. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel.	Dispositif, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences ¹ .				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. 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. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Non conforme aux exigences ¹ .		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 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.			
		b)	Câblage légèrement détérioré.	X		
			Câblage gravement détérioré.			X
			Câblage (nécessaire au freinage, à la direction) extrêmement détérioré.			
		c)	Isolation endommagée ou détériorée.	X		
			Risque de court-circuit.			X
			Risque imminent d'incendie, de formation d'étincelles.			
4. Feux et 12. catadioptrés non obligatoires (X) ²	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Feu ou catadioptré non conforme aux exigences ¹ .	X		
			Feu émetteur/réfecteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière.			X
		b)	Le fonctionnement du feu n'est pas conforme aux exigences ¹ .	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 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 ³ .		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. Roulements 3. 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				X		

			assurée; la fixation du pneu n'est plus assurée.			
		d)	Taille, conception technique, compatibilité ou type de roue non conforme aux exigences ¹ 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 ¹ 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.			
		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.			
		e)	L'indicateur d'usure de la profondeur des sculptures devient apparent.		X	
			La profondeur des sculptures n'est pas conforme aux exigences ¹ .			
		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 ¹ .		X			
	Couche de protection de la corde affectée.				X	
5.3. Suspension						
5.3. Ressorts et 1. 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.			
		b)	Un élément de ressort est endommagé ou fendu.		X	
			Principal ressort (à lames) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.			

		c)	Ressort manquant.		X	
			Principal ressort (à lames) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.			X
		d)	Modification présentant un risque ³ .		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. 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 ³ .		X	
			Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule; dispositif inopérant.			X
5.3. 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. 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 2. et silencieux	Contrôle visuel.	a)	Mauvaise fixation ou manque d'étanchéité du système d'échappement.	X	
			Pénétration de fumées dans la cabine ou dans l'habitacle du véhicule.	X	
		Risque pour la santé des passagers.		X	
6.1. 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
			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.		
f)	Système GPL/GNC/GNL ou à hydrogène non conforme aux exigences, partie du système défectueuse ¹ .			X	
6.1. Pare-chocs, 4. protection latérale et dispositifs anti-encastrement arrière	Contrôle visuel.	a)	Mauvaise fixation ou endommagement susceptible de causer des blessures en cas de contact.	X	
			Chute probable de pièces; fonctionnement gravement affecté.		X
		b)	Dispositif manifestement non conforme aux exigences ¹ .		X

6.1. Support de la roue de secours (le cas échéant)	Contrôle visuel.	a)	Support dans un état inacceptable.	X		
		b)	Support fêlé ou mal fixé.		X	
		c)	Roue de secours mal attachée au support.		X	
			Très grand risque de chute.			X
6.1. 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 ³ (pièces auxiliaires).		X	
			Modification présentant un risque ³ (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.	
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				X	

			déformé.			
		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. Supports de 8. moteur	Contrôle visuel.		Fixations détériorées, manifestement gravement endommagées.		X	
			Fixations desserrées ou fêlées.			X
6.1. Performance 9 du moteur (X) ²	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 ³ .		X	
			Distance insuffisante par rapport aux pièces en rotation ou en mouvement ou à la route.			X
6.2.2. Fixation	Contrôle visuel.	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. Porte et 3. 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.	Plancher mal fixé ou gravement détérioré.			X	
		Stabilité insuffisante.				X
6.2. Siège du 5. 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 exigences ¹ .	X		
			Dépassement du nombre de sièges autorisés; disposition non conforme à la réception.		X	
6.2. Commandes 7. de conduite	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Une commande nécessaire à la conduite sûre du véhicule ne fonctionne pas correctement.			X	
		Sécurité compromise.				X
6.2. Marchepieds 8. 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. Autres 9. 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 ¹ .	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. Garde-boue 10. (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 ¹ .	X		
			Bandes de roulement insuffisamment couvertes.			X
7. AUTRE MATÉRIEL						
7.1. Ceintures de sécurité, boucles et systèmes de retenue						
7.1. Sûreté du 1. montage des ceintures de sécurité et de leurs boucles	Contrôle visuel.	a)	Point d'ancrage gravement détérioré.		X	
			Stabilité réduite.			X
		b)	Ancrage desserré.		X	
7.1. État des 2. ceintures de sécurité et de leurs attaches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Ceinture de sécurité obligatoire manquante ou non montée.		X	
			b)	Ceinture de sécurité endommagée.	X	
		Coupure ou signes de distension.				X
		c)	Ceinture de sécurité non conforme aux exigences ¹ .		X	
		d)	Boucle de ceinture de sécurité endommagée ou ne fonctionnant pas correctement.		X	
e)	Rétracteur de ceinture de sécurité endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.		X			
7.1. Limiteur 3. 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 1. de ceinture de 4. 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. 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) ²	Contrôle visuel.	a)	Manquant.		X	
		b)	Non conforme aux exigences ¹ . Si exigé (par exemple taxis, autobus, autocars, etc.).	X		X
7. Serrures et 3. 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. Triangle de 4. signalisation (si exigé) (X) ²	Contrôle visuel.	a)	Manquant ou incomplet.	X		
		b)	Non conforme aux exigences ¹ .	X		
7. Trousse de 5. secours (si exigée) (X) ²	Contrôle visuel.		Manquante, incomplète ou non conforme aux exigences ¹ .	X		
7. Cales de roue 6. (coins) (si exigées) (X) ²	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 ¹ .	X		
Risque que le son émis soit confondu avec celui des sirènes officielles.			X			
7.8. Tachymètre	Contrôle visuel ou vérification du fonctionnement au cours d'un essai sur route, ou par des moyens électroniques.	a)	Non conforme aux exigences ¹ .	X		
			Manquant (si exigé).		X	
		b)	Fonctionnement altéré.	X		
			Totalement inopérant.		X	
c)	Éclairage insuffisant.	X				
	Totalement dépourvu d'éclairage.		X			
7. Tachygraphe (si 9. monté/exigé)	Contrôle visuel.	a)	Non conforme aux exigences ¹ .		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	
7.1 Limiteur de vitesse monté/exigé (+ E)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement si l'équipement le permet.	a)	Scellés défectueux		X	
		b)	Plaque manquante ou illisible.		X	
		c)	La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage		X	
<hr/>						
7.1 Compteur kilométrique (si disponible) (X) ²	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	
7.1 Contrôle électronique de stabilité (ESC) si monté/exigé (X) ²	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 ¹ .		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	Contrôle visuel.	a)	L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent, ou manifestement		X	

des émissions à l'échappement			défectueux.			
		b)	Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.		X	
		c)	L'indicateur de dysfonctionnement ne suit pas une séquence correcte.		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 ¹ 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	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: 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 ¹ ; 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 ¹ .		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	

	critères. —Véhicules à partir des classes d'émission Euro 6 et Euro VI ⁽⁸⁾ : Mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences ¹ ou lecture de l'OBD conformément aux recommandations formulées par le constructeur et aux autres exigences applicables ¹ . Mesures non applicables aux moteurs à deux temps. Des mesures peuvent aussi être faites au moyen des dispositifs de télédétection et confirmées par des méthodes d'essai standard.					
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	
		c)	L'indicateur de dysfonctionnement ne suit pas une séquence correcte.		X	
		d)	Réactif insuffisant, le cas échéant.		X	
8.2.2. Opacité	—Véhicules jusqu'aux classes	a)	Véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences ¹ .			

<p>dispositions ne sont pas applicables aux véhicules immatriculés ou mis en circulation avant le 1^{er} janvier 1980.</p>	<p>d'émission Euro 5 et Euro V ⁽⁷⁾: 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 l'équivalence, les États membres peuvent autoriser l'utilisation de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences.</p> <p>— Véhicules à partir des classes d'émission Euro 6 et Euro VI ⁽⁹⁾: Mesure de l'opacité des</p>	<p>L'opacité dépasse le niveau consigné sur la plaque signalétique placée sur le véhicule par le constructeur.</p>		<p>X</p>	
--	---	--	--	----------	--

	<p>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)¹.</p>				
	<p>Mise en condition du véhicule: 1 Les véhicules peuvent être contrôlés sans mise en condition préalable, mais non sans qu'on se soit assuré, pour des raisons de sécurité, que le moteur est chaud et dans un état mécanique satisfaisant.</p>	<p>b) Lorsque l'information fait défaut, ou que les exigences ¹ 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 turbocompressés: 3,0 m⁻¹, <p>ou, pour les véhicules visés dans les exigences ¹ ou immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences ¹:</p> <p>1,5 m⁻¹ <u>(10)</u> ou 0,7 m⁻¹ <u>(11)</u></p>		X	
	<p>2 Exigences concernant la mise en condition: 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</p>			X	

	<p>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>				
Procédure d'essai:	1 Le moteur et, le cas	c) Mesure par télédétection indiquant un défaut de conformité notable.		X	

	<p>échéant, le turbocompresseur doivent tourner au ralenti avant le lancement de chaque cycle d'accélération libre. Pour les moteurs de poids lourds, cela signifie qu'il faut attendre au moins dix secondes après le relâchement de la commande des gaz.</p> <p>2 Au départ de chaque cycle d'accélération libre, la pédale des gaz doit être enfoncée rapidement et progressivement (en moins d'une seconde), mais non brutalement, de manière à obtenir un débit maximal de la pompe d'injection.</p> <p>3 À chaque cycle 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</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>deux tiers de la vitesse de coupe 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 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</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>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 peuvent aussi être faites au moyen des dispositifs de télédétection et confirmées par des méthodes</p>					
--	--	--	--	--	--	--

	d'essai standard.				
8.4. Autres points liés à l'environnement					
8.4. Pertes de 1. liquides		Toute fuite excessive de liquide autre que de l'eau susceptible de porter atteinte à l'environnement ou constituant un risque pour la sécurité des autres usagers de la route.		X	
		Formation continue de gouttelettes constituant un risque très grave.			X
9. CONTRÔLES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT DE PASSAGERS DES CATÉGORIES M ₂ ET M ₃					
9.1. Portes					
9.1. Portes 1. d'entrée ou de sortie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Fonctionnement défectueux.		X
		b)	Mauvais état.	X	
			Risque de blessures.		X
		c)	Commande d'urgence défectueuse.		X
d)	Télécommande des portières ou dispositifs d'alerte défectueux.		X		
9.1. Issues de 2. 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)	Accès bloqué.		X		
9. Système de 2. désembuage et de dégivrage (X) ²	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.		
c)	Dégivrage défectueux (si obligatoire).		X		
9. Système de 3. ventilation et de chauffage (X) ²	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.		
9.4. Sièges					
9.4. Sièges de 1. passagers (y compris les sièges pour le personnel d'accompagne	Contrôle visuel.	Les strapontins (s'ils sont autorisés) ne fonctionnent pas automatiquement.		X	
		Issue de secours obstruée.			X

ment et systèmes de retenue pour enfants, le cas échéant)						
9.4. Siège du conducteur (exigences complémentaires)	Contrôle visuel.	a)	Dispositifs spéciaux, tels qu'un pare-soleil, défectueux.	X		
			Champ de vision réduit.		X	
		b)	Protection du conducteur mal fixée.	X		
			Risque de blessures.		X	
9. Dispositifs d'éclairage intérieur et d'indication de parcours (X) ²	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Dispositifs défectueux.		X		
		Totalelement inopérants.				X
9. Couloirs, emplacements pour voyageurs debout	Contrôle visuel.	a)	Mauvaise fixation du plancher.		X	
			Stabilité altérée.			
		b)	Mains courantes ou poignées défectueuses.	X		
			Mal fixées ou inutilisables.			X
9. Escaliers et marches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin).	a)	Mauvais état.	X		
			Endommagés.			X
			Stabilité altérée.			
		b)	Les marches escamotables ne fonctionnent pas correctement.		X	
9. Système de communication avec les voyageurs (X) ²	Conformité aux exigences ¹ .	Système défectueux.		X		
		Totalelement inopérant.				X
9.9. Notices (X) ²	Contrôle visuel.	a)	Inscriptions manquantes, erronées ou illisibles.	X		
			Informations erronées.			X
9.10. Exigences concernant le transport d'enfants (X) ²						
9.10.1. Portes	Contrôle visuel.	Protection des portières non conforme aux exigences ¹ concernant cette forme de transport.			X	
9.10. 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) ²						
9.11. Portes, rampes et ascenseurs	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	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)	Avertisseur(s) défectueux.	X			
			Totalement inopérant(s).		X		
9.11. Système de retenue de 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	
9.11. Équipements de signalisation et équipements spéciaux	Contrôle et visuel.		Équipements de signalisation et équipements spéciaux absents.		X		

⁽¹⁾ Le pourcentage d'efficacité du freinage se calcule en divisant l'effort total de freinage réalisé en cas de freinage par le poids du véhicule ou, pour les semi-remorques, par la somme des charges par essieu, et en multipliant ensuite le résultat par 100.

⁽²⁾ Les catégories de véhicules ne relevant pas du champ d'application de la présente directive sont incluses à des fins d'orientation.

⁽³⁾ 48 % pour les véhicules qui ne sont pas équipés d'ABS ou qui ne sont pas réceptionnés par type avant le 1^{er} octobre 1991.

⁽⁴⁾ 45 % pour les véhicules immatriculés après 1988 ou à compter de la date indiquée dans les exigences si celle-ci est plus tardive.

⁽⁵⁾ 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.

⁽⁶⁾ 2,2 m/s² pour les véhicules des catégories N₁, N₂ et N₃.

⁽⁷⁾ Réceptionnés par type conformément à la directive 70/220/CEE, au règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 1 (Euro 5), à la directive 88/77/CEE et à la directive 2005/55/CE.

⁽⁸⁾ Réceptionnés conformément au règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 2 (Euro 6), et au règlement (CE) n° 595/2009 (Euro VI).

⁽⁹⁾ Réceptionnés par type conformément au règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 2 (Euro 6), et au règlement (CE) n° 595/2009 (Euro VI).

⁽¹⁰⁾ Réceptionné 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; à la ligne B1, B2 ou C du point 6.2.1 de l'annexe I de la directive 88/77/CEE ou immatriculé ou mis en circulation pour la première fois après le 1^{er} juillet 2008.

⁽¹¹⁾ Réceptionné par type conformément au règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 2 (Euro 6), et au règlement (CE) n° 595/2009 (Euro VI).

NOTES:

¹ Les exigences sont énoncées dans les exigences de réception à la date de réception, de première immatriculation ou de première mise en circulation ainsi que dans les obligations de mise en conformité ou la législation nationale du pays d'immatriculation. Ces causes de défaillances ne s'appliquent que lorsque la conformité avec les exigences a été contrôlée.

² 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.

³ 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.

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

Vue pour être annexée à l'arrêté du Gouvernement bruxellois du19/07/2018..... relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger.

Bijlage 1 van het besluit van19/07/2018..... betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die ingeschreven zijn in België of in het buitenland

TOEPASSINGSGEBIED VAN DE TECHNISCHE CONTROLE LANGS DE WEG

1. CONTROLEGEBIEDEN

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

2. CONTROLEVEREISTEN

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

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

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

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

De controle wordt uitgevoerd met de beschikbare technieken en uitrusting en zonder gereedschap om voertuigonderdelen te ontmantelen of te verwijderen. Bij deze controle mag tevens worden nagegaan of de respectieve onderdelen van het voertuig voldoen aan de toepasselijke veiligheids- en milieukeurmerken die van kracht waren ten tijde van de goedkeuring of, in voorkomend geval, ten tijde van het aanpassen van het voertuig.

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

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

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

De controle omvat die onderdelen die als noodzakelijk en relevant worden geacht, rekening houdend met in het bijzonder de veiligheid van de remmen, banden, chassis en hinderniveau, en de aanbevolen methoden die zijn opgenomen in de volgende tabel.

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

Niet in deze bijlage vermelde gebreken worden beoordeeld op grond van de risico's die deze vormen voor de verkeersveiligheid.

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
0. IDENTIFICATIE VAN HET VOERTUIG					
0.1. Kentekenplaten (indien dit in de eisen is voorgeschreven)	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		
1. REMUITRUSTING					
1.1. Mechanische toestand en werking					
1.1. Draaipunt van de bedrijfsrem/handrem	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend. Noot: Voor de controle van voertuigen met een bekrachtigde reminstallatie moet de motor worden afgezet.	a) Draaipunt zit te strak.		X	
		b) Vertoont te veel slijtage/speling.		X	
1.1. Staat en slag van het bedieningspedaal/de handrem	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend.	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		

	Noot: Voor de controle van voertuigen met een bekrachtigde reminstallatie moet de motor worden afgezet.		Functioneert niet goed.		X	
		c)	Het antisliprubber op het rempedaal ontbreekt, zit los of is door slijtage glad geworden.		X	
1.1. Vacuümpomp 3. of compressor en reservoirs	Visuele controle van de onderdelen bij normale werkdruk. Controle hoe lang het duurt totdat het vacuüm of de luchtdruk een veilige waarde heeft bereikt; controle van de werking van de signaalinrichting, de veiligheidsklep voor dubbel remcircuit en de overdrukkelep.	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 ¹ .		X	
		c)	De veiligheidsklep voor dubbel remcircuit of overdrukkelep 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. Lagedrukverkl 4. iker of manometer	Functionele controle		Verklikker of manometer werkt slecht of is defect.	X		
			Lage druk kan niet worden vastgesteld.		X	
1.1. Handremregel 5. klep	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. Parkeerremcili 6. nder, bedieningshen del, parkeerremver grendeling,	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	

elektronische parkeerrem		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. Remkleppen 7. (voetkleppen, ontluchtingsventielen, regelkleppen)	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend.	a)	Klep is beschadigd of er is een te grote luchtlekage.		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. Koppelingskoppelen voor remmen voor aanhangwagens (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. 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. 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.			
		b)	De hoofdcilinder is defect, maar de rem werkt nog.		X	
			De hoofdcilinder is defect of lekt.			
		c)	De hoofdcilinder zit los, maar de rem werkt nog.		X	
			De hoofdcilinder zit los.			
		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. Niet-flexibele 11. remleidingen	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	a)	Er is dreigend gevaar voor defecten en breuken.			X
		b)	Leidingen of koppelingen lekken (pneumatische remsystemen).		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. Flexibele 12. remleidingen	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	a)	Er is dreigend gevaar voor defecten en breuken.			X
		b)	De slangen zijn beschadigd, gescheurd, gedraaid of te kort.	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 13.	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 14.	Visuele controle.	a)	Trommel of schijf versleten.		X	
			Trommel of schijf vertoont te veel kerven, scheuren, zit los of is			X

			gebroken..			
		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, 15. 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 16. (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.		X	
			Kans op scheuren.			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. Automatische 17. 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. (Werkings 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 ¹ .	X		
1.1. 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. Continu-rem- installatie (indien gemonteerd of voorgeschrev en)	Visuele controle.	a)	Onveilige koppelstukken of bevestigingen.	X		
			Het functioneren daarvan is aangetast.		X	
		b)	Installatie is duidelijk defect of ontbreekt.		X	
1.1. Automatische bediening van remmen voor aanhang- wagen	Koppel de remkoppelings- koppelen 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. 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 ³ .		X	
			Remvermogen aangetast.			X
1.1. Testkoppelin- gen (indien gemonteerd of voorge- schreven)	Visuele controle.		Ontbreekt.		X	
1.1. Oplooprem 23.	Visuele controle en controle door bediening.		Onvoldoende efficiënt.		X	
1.2. Remkracht en bedrijfszekerheid van de bedrijfsrem						
1.2. De prestaties	Trap de rem	a)	Onvoldoende remkracht op een of		X	

1. (E)

	geleidelijk in tot de maximale opgevoerde kracht tijdens een test op een remtestmachine .		meer wielen.			
			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 op het aangegeven gewicht of, indien door technische redenen een dergelijke machine niet kan worden gebruikt, een test op de weg met een registrerende vertragingsmeter (1)		Levert niet minstens de volgende waarden op (2):			
			Categorieën M 1, M 2 en M 3: 50 % (3)		X	
			Categorie N 1: 45 %			
			Categorieën N ₂ en N ₃ : 43 % (4)			
			Categorieën O ₃ en O ₄ : 40 % (5)			
			Minder dan 50 % van bovenstaande waarden bereikt.			X
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			X

			gestuurde assen.			
		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.		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. Remkracht van 5. continuëreminstallatie	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. Antiblokkeersysteem 6. eem (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)	Wielnelheidssensoren 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. Elektronisch remsysteem (EBS)	Visuele controle en controle van het waarschuwingssignaal en/of met gebruikmaking van elektronische voertuig-	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

	interface.						
1.8. Remvloeistof	Visuele controle		Remvloeistof vervuild of bezonken.		X		
			Dreigend gevaar van defecten.		X		
2. STUURINRICHTING							
2.1. Mechanische toestand							
2.1. Toestand van de stuurinrichting	Visuele controle van de werking van de stuurinrichting terwijl het stuurwiel wordt gedraaid.	a)	Stuuras gedraaid of spieassen vertonen slijtage.		X		
			Aantasting van de functionaliteit.		X		
		b)	Stuuras vertoont te veel slijtage.		X		
			Aantasting van de functionaliteit.		X		
		c)	Stuuras is te beweeglijk.		X		
			Aantasting van de functionaliteit.		X		
		d)	Lekt.		X		
			Vorming van druppels.		X		
		2.1. 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. Toestand 3. 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 ³ .		X		
			Negatieve gevolgen voor de werking.		X		
g)	Stofkap beschadigd of versleten.	X					
	Stofkap ontbreekt of is ernstig		X				

			versleten.			
2.1. Werking 4. stuurover- brenging	Visuele controle of de stuuronderdelen geen slijtage, breuken of veiligheidsprobl emen vertonen terwijl het stuurwiel met de klok mee en tegen de klok in wordt gedraaid, de wielen op de grond en de motor draaiend (stuurbechrach- ting).	a)	De bewegende stuuroverbren- ging schuurt tegen een onderdeel dat aan het chassis vastzit.		X	
		b)	Stuuranslag werkt niet of ontbreekt.		X	
2.1. Stuurbechrach- 5. ting	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 stuurbechrach- ting 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 ³ .		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. Toestand van 1. het stuurwiel	Duw en trek het stuurwiel in lijn met de stuurkolom, duw het stuurwiel in verschillende richtingen met rechte hoeken ten opzichte van de kolom, terwijl de wielen op de grond staan. Visuele controle van de speling en de	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 ³ .		X	

	toestand van flexibele koppelingskoppen of kruiskoppelingen.					
2.2. Stuurkolom en 2. sturdempers	Duw en trek het stuurwiel in lijn met de stuurkolom, duw het stuurwiel in verschillende richtingen met rechte hoeken ten opzichte van de kolom. Visuele controle van de speling en de toestand van flexibele koppelingskoppen of kruiskoppelingen.	a)	Midden van het stuur beweegt te veel op- of neerwaarts.		X	
		b)	Bovendeel van kolom beweegt te veel radiaal van de kolomas.		X	
		c)	Flexibele koppelingskop is stuk.		X	
		d)	Bevestiging is defect.		X	
			Zeer groot gevaar van losschieten.			X
e)	Onveilige modificatie ³ .				X	
2. Speling in de 3. 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 ¹ .			X	
		Sturen minder veilig.				X
2.4 Wieluitlijning (X) ²	Visuele controle	Duidelijk foutieve uitlijning.		X		
		Rechtdoor rijden aangetast; verminderde richtingstabilditeit.			X	
2. Draaischijf van 5. de as van de aanhangwagen	Visuele controle of met gebruik van een speciale testbank voor wielspeling.	a)	Onderdeel enigszins beschadigd.		X	
			Onderdeel vertoont zware beschadiging of barsten.			X
		b)	Te veel speling.		X	
			Rechtdoor rijden aangetast; verminderde richtingstabilditeit.			X

		c)	Bevestiging is defect.		X		
			Bevestiging ernstig aangetast.			X	
2. Elektronische 6. stuurbevoegd- ing (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 stuurbevoegd- ing (EPS malfunction indicator lamp — MIL) wijst op een defect in de installatie.		X		
		b)	Bevoegd- ing werkt niet.		X		
		c)	Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.		X		
3. ZICHT							
3.1 Gezichtsveld	Visuele controle vanaf de bestuurders- zitplaats.		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 ruitenswissers 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 ruitenswissers).	X			
			Binnen schoonmaakgebied van de ruitenswissers verminderd zicht of buitenspiegels niet zichtbaar.			X	
		b)	Ruiten of transparante panelen (reflecterende of gekleurde folie inbegrepen) zijn niet in overeenstemming met de vereisten ¹ (buiten het schoonmaakgebied van de ruitenswissers).	X			
			Binnen schoonmaakgebied van de ruitenswissers verminderd zicht of buitenspiegels niet zichtbaar.			X	
		c)	Ruiten of transparante panelen in onaanvaardbare toestand.			X	
			Zicht binnen schoonmaakgebied van de ruitenswissers ernstig aangetast.				X
3. Achteruitkijkspie- gels 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. Ruitensproeiers 5. 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.		X	
3. Ontwasemings- 6. systeem (X) ²	Visuele controle en controle door bediening.		Systeem werkt niet of is duidelijk defect.	X		
4. LICHTEN, REFLECTERENDE INRICHTINGEN EN ELEKTRISCHE INSTALLATIES						
4.1. Koplampen						
4.1. Toestand en 1. werking	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Het licht/de lichtbron is defect of ontbreekt (meerdere lampen/lichtbronnen); in 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.		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 ¹ (aantal oplichtende koplampen op hetzelfde moment).	X		
			Maximaal toegestane lichthelderheid aan de voorkant wordt overschreden.		X	
		b)	Verminderde functie van schakelaar.		X	
4.1. Overeen- 4. stemming met vereisten ¹	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .		X	
		b)	Producten op lens of lichtbron die de lichthelderheid duidelijk verminderen of de kleur van het licht wijzigen.		X	
		c)	Lichtbron en lamp zijn niet compatibel.		X	
4.1. Verstelinrich-	Visuele controle	a)	Inrichting werkt niet.		X	

5. ting (indien verplicht)	en indien mogelijk controle door bediening.	b)	Manuele inrichting kan niet vanaf de bestuurderszitplaats worden bediend.		X	
4.1. Koplampwisser (indien verplicht)	Visuele controle en indien mogelijk controle door bediening.	Inrichting werkt niet.		X		
		In het geval van gasontladingslampen.				X
4.2. Voor- en achterlichten, breedtelichten en markeringslichten en daglichten.						
4.2. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Lichtbron defect.		X	
		b)	Lens is defect.		X	
		c)	Lamp is niet veilig bevestigd. Zeer groot gevaar dat het eraf valt.	X		X
4.2. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Achterlichten en breedtelichten kunnen worden uitgeschakeld als koplampen aan zijn.		X	
		b)	Verminderde functie van schakelaar.		X	
4.2. Overeenstemming met vereisten ¹	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .	X		
			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. 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	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .	X		
			Vertraagde werking.			X

			Geen enkele werking.			X
		b)	Verminderde functie van schakelaar.		X	
4.3. Overeenstemming met vereisten ¹	Visuele controle en controle door bediening.		Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .	X		
			Wit licht aan de achterzijde; sterk verminderde lichthelderheid.		X	
4.4. Richtingaanwijzers en waarschuwingsknipperlichten						
4.4. Toestand en werking 1.	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Lichtbron defect. (meerdere bronnen; in geval van LED werkt minder dan 1/3 niet).	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 ¹ .	X		
			Geen enkele werking.		X	
4.4. Overeenstemming met vereisten ¹	Visuele controle en controle door bediening.		Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .		X	
4.4. Knippersnelheid 4.	Visuele controle en controle door bediening.		De knippersnelheid is niet in overeenstemming met de vereisten ¹ (frequentie wijkt meer dan 25 % af).	X		
4.5. Mistlichten voor en achter						
4.5. Toestand en werking 1.	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Lichtbron defect. (meerdere bronnen; in geval van LED werkt minder dan 1/3 niet).	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) ²	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.		X	
4.5.3 Schakelaars	Visuele controle		Schakelaar werkt niet in overeenstemming	X		

	en controle door bediening.	met de vereisten ¹ . Werkt niet.		X	
4.5. Overeenstemming met vereisten ¹	Visuele controle en controle door bediening.	a) Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .		X	
		b) Inrichting werkt niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .	X		
4.6. Achteruitrijlichten					
4.6. Toestand en werking 1.	Visuele controle en controle door bediening.	a) Lichtbron defect.	X		
		b) Lens is defect.	X		
		c) Lamp is niet stevig bevestigd. Zeer groot gevaar dat het eraf valt.	X	X	
4.6. Overeenstemming met vereisten ¹	Visuele controle en controle door bediening.	a) Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .		X	
		b) Inrichting werkt niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .		X	
4.6.3. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening.	Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .	X		
		Achteruitrijlicht kan worden aangezet zonder dat de versnelling in zijn achteruit is gezet.		X	
4.7. Achterkentekenplaatverlichting					
4.7. Toestand en werking 1.	Visuele controle en controle door bediening.	a) Licht schijnt rechtstreeks, of wit licht, achteruit.	X		
		b) Lichtbron defect (meerdere lichtbronnen). Lichtbron defect (één enkele lichtbron).	X		
			X	X	
		c) Lamp is niet stevig bevestigd. Zeer groot gevaar dat het eraf valt.	X	X	
4.7. Overeenstemming met vereisten ¹	Visuele controle en controle door bediening.	Inrichting werkt niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .	X		
4.8. Retroreflectoren, veiligheidsmarkeringen (retroreflecterend) en markeringsborden					
4.8.1. Toestand	Visuele controle.	a) Reflecterende inrichting is defect of beschadigd. Reflecterende werking aangetast.	X		X
		b) Reflector is niet stevig bevestigd. Zou eraf kunnen vallen.	X	X	
4.8. Overeenstemming met vereisten ¹	Visuele controle.	Toestel, gereflecteerde kleur of positie is niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .		X	
		Ontbrekende of reflecterende rode kleur aan de voorzijde of witte kleur aan de achterzijde.			X
4.9. Verklippersignalen voor lichtinrichting					

4.9. 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. Overeenstemming met vereisten ¹	Visuele controle en controle door bediening	Niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .		X			
4. 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. 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 lichten en retroreflectoren (X) ²	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Een licht/retroreflector is niet in overeenstemming met de vereisten bevestigd ¹ .	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 ¹ .	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 ³ .		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 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.		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. Wiellagers 3. (+ 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	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

	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
		d)	Wielmaat, ontwerp, compatibiliteit of -soort niet in overeenstemming met de vereisten ¹ 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 ¹ 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 ¹ .			X
f)	Band schuurt tegen andere onderdelen	X				

			(flexibele op spatafschermingsmiddelen).			
			Band schuurt tegen andere onderdelen (veilig rijden niet belemmerd)		X	
		g)	Opgesneden banden niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .		X	
			Weefselbeschermingslaag aangetast.			X
5.3. Ophangingsysteem						
5.3. Veren en 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 ³ .		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	
5.3.3. 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.		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 ³ .		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	a)	Fuseepen en/of hulzen of de veerverbindingen vertonen te veel slijtage.		X	
			Grote kans op losraken; verminderde			X

	speling van de wielen vast te stellen.		richtingstabiliteit.			
		b)	De stofkap is ernstig versleten.	X		
			De stofkap ontbreekt of vertoont scheuren.		X	
5.3. Luchtvering 5.	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. 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			X

			motorcompartiment.			
		f)	LPG-/CNG/LNG- of waterstofsysteem is niet in overeenstemming met de vereisten, deel van het systeem defect ¹ .			X
6.1. Bumpers, 4. 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 ¹ .		X	
6.1. Bevestiging 5. 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. Zeer groot gevaar dat het eraf valt.		X	X
6.1. Mechanische 6. koppelings- en trek-inrichting (+ 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 ³ (secundaire onderdelen).		X			
	Onveilige modificatie ³ (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			X

			barsten.			
		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. Bevestiging van de motor	Visuele controle		Defecte, duidelijk en ernstig beschadigde bevestigingen..		X	
			Loszittende of gebroken bevestigingen.			X
6.1. Motorprestaties 9 (X) ²	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 ³ .		X	
			Onvoldoende afstand tot roterende of bewegende onderdelen en de weg.			X
6.2.2. Bevestiging	Visuele controle.	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		X	

			ontbreekt en indien symmetrisch. De bevestiging van het koetswerk/de cabine op het chassis of de dwarsdelen zit los of ontbreekt wat de veiligheid zeer ernstig aantast.			X
		d)	Bevestigingspunten aan integrale koetswerkonderdelen vertonen te veel roest. Verminderde stabiliteit.		X	X
6.2. Portieren en 3. portiervangers	Visuele controle.	a)	Een portier opent en sluit niet correct.		X	
		b)	Een portier kan plots opengaan of blijft niet gesloten (schuifdeuren). Een portier kan plots opengaan of blijft niet gesloten (openslaande deuren).		X	X
		c)	Portier, scharnieren, portiervangers, stijlen is/zijn stuk. Portier, scharnieren, portiervangers of stijlen ontbreekt/ontbreken of zit/zitten los.	X		X
6.2.4. Bodem	Visuele controle.		Bodem zit los of is stuk. Onvoldoende stabiliteit.		X	X
6.2. Bestuurders- 5. zitplaats	Visuele controle.	a)	Zitplaats met defecte structuur. Losse zitplaats.		X	X
		b)	Afstelmechanisme functioneert niet correct. Zitplaats beweegt of rugleuning niet fixeerbaar.		X	X
6.2.6. Overige zitplaatsen	Visuele controle.	a)	Zitplaatsen zijn defect of zitten los (secundaire onder delen). Zitplaatsen zijn defect of zitten los (hoofdonderdelen).	X		X
		b)	Zitplaatsen zijn niet bevestigd in overeenstemming met de vereisten ¹ . Toegestaan aantal zitplaatsen overschreden; plaatsing niet in overeenstemming met goedkeuring.	X		X
6.2. Bedieningsapp 7. aratuur voor de bestuurder	Visuele controle en controle door bediening.		Bedieningsapparatuur die nodig is voor de veilige besturing van het voertuig werkt niet correct. Bediening minder veilig.		X	X
6.2. Cabinetreden 8.	Visuele controle.	a)	Trede of bevestiging zit los. Onvoldoende stabiliteit.	X		X
		b)	Toestand van trede of opstapring zou gebruikers kunnen verwonden.		X	
6.2. Andere 9. binnen- en buiten voorzieningen	Visuele controle.	a)	Bevestiging of andere voorzieningen of inrichtingen zijn defect.		X	
		b)	Andere voorzieningen of inrichtingen zijn niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .	X		

	en uitrusting		Gemonteerde onderdelen zouden letsel kunnen veroorzaken. veilige werking negatief beïnvloed.		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 (opspatafscherming).	X		
			Onvoldoende afstand tot band/wiel (spatborden).		X	
		c)	Niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .	X		
			Onvoldoende afdekking van trede.		X	
7. DIVERSE UITRUSTINGEN						
7.1. Veiligheidsgordels/sluitingen en beveiligingssytemen voor inzittenden						
7.1.1. Veiligheid van de bevestiging van veiligheidsgordels/sluitingen	Visuele controle.	a)	Verankeringspunt is stuk.		X	
			Verminderde stabiliteit.			X
		b)	Verankerung 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 ¹ .		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	a)	Airbags zijn duidelijk niet aanwezig of passen niet bij het voertuig.		X	

	van elektronische interface.	b)	Systeem geeft defect aan via elektronische voertuig interface.		X	
		c)	Airbags werkt duidelijk niet.		X	
7.1. SRS-systemen 6. (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) ²	Visuele controle.	a)	Ontbreekt.		X	
		b)	Niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .	X		
			Indien vereist (bv. taxi's, bussen, touringcars enz.).		X	
7. Sloten en 3. 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. Gevarendrie- 4. hoek (indien vereist) (X) ²	Visuele controle.	a)	Ontbreekt of is onvolledig.	X		
		b)	Niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .	X		
7. Verbandtrommel 5. I (indien vereist) (X) ²	Visuele controle.		Ontbreekt, is onvolledig of is niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .	X		
7. Wielblokken 6. (wiggen) (indien vereist) (X) ²	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 ¹ .	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 ¹ .	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. Tachograaf 9. (indien aanwezig/ vereist)	Visuele controle.	a)	Niet geïnstalleerd in overeenstemming met de vereisten ¹ .		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	
7.1 Snelheids- 0. begrenzer (indien aanwezig/ vereist) (+ E)	Visuele controle en, indien uitrusting beschikbaar is, controle door bediening.	a)	Niet geïnstalleerd in overeenstemming met de vereisten.		X	
		b)	Plaatje ontbreekt of is onleesbaar.		X	
		c)	Maat van banden niet compatibel met ijkparameters.		X	
7.1 Kilometerteller 1. (indien vereist) (X) ²	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a)	Is duidelijk mee geknoeid (fraude) om de geregistreerde afstand te verminderen of om de afstand die een voertuig heeft afgelegd, verkeerd weer te geven.		X	
		b)	Werkt duidelijk niet.		X	
7.1 Elektronische stabiliteits- 2. controle (ESC) indien aanwezig/ vereist (X) ²	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 defect in het systeem.		X	
		f)	Systeem geeft defect aan via elektronisch voertuig interface.		X	
8. OVERLASTFACTOREN						
8.1. Geluid						
8.1. Noise 1 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	a)	Geluidsniveaus overschrijden de volgens de vereisten toegestane niveaus ¹ .		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

	geluidsmeter mag worden uitgevoerd).					
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 uitlaatgasanalysator 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 (8):	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 uitlaatemissie regelsysteem, — 4,5 %, of — 3,5 %, afhankelijk van de datum van eerste inschrijving of gebruik zoals in de vereisten wordt bepaald ¹ ; 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 ¹ .		X	
		c)	Lambda-coëfficiënt buiten de waarde $1 \pm 0,03$ of niet overeenkomstig de specificaties van fabrikant.		X	
		d)	Uitgelezen OBD wijst op ernstig defect.		X	
		e)	De meetapparatuur op afstand wijst op een ernstige inbreuk.		X	

	Meting met een uitlaatgasanalysator in overeenstemming met de vereisten 1 of uitlezing OBD overeenkomstig de aanbevelingen van de fabrikant en andere vereisten 1 Metingen niet toepasbaar voor tweetaktmotoren Er kan ook worden gemeten met meetapparatuur op afstand volgens standaardtestmethodes.				
8.2.2. Emissies compressieontstekingsmotoren					
8.2.2. Uitlaat-emissieregelsysteem 1.	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 (7): 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	a)	Bij voertuigen die voor de eerste keer na de datum in de vereisten ¹ 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>het toerental waarbij de regelaar van de brandstof-toevoer in werking treedt) met de versnellingspoek in de vrije stand en niet-ontkoppelde motor of uitlezing OBD. De uitlaatpijptest is altijd de standaardmet hode 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. voor voertuigen van emissieklasse n Euro 6</p> <p>en EURO VI ⁽⁹⁾: 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</p>					
--	--	--	--	--	--	--

	<p>waarbij de regelaar van de brand stoftoevoer in werking treedt) met de versnellingsp ook in de vrije stand en niet-ontkoppelde motor of uitlezing OB overeen komstig de aanbevelingen van de fabrikant en andere vereisten ¹.</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>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"> — voor motoren met natuurlijke aanzuiging: 2,5 m⁻¹, — voor motoren met drukvulling: 3,0 m⁻¹, <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 ¹:</p> <p>1,5 m⁻¹ ⁽¹⁰⁾</p> <p>of</p> <p>0,7 m⁻¹ ⁽¹¹⁾</p>		<p>X</p>	
	<p>² Vorbereiding s-voorschriften: 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</p>			<p>X</p>	

	<p>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 acceleratie-cycli of een daarmee vergelijkbare methode.</p>				
<p>Controle-procedure: 1. De motor en de eventueel gemonteerde turbolader moeten</p>	<p>c)</p>	<p>De meetapparatuur op afstand wijst op een ernstige inbreuk.</p>		<p>X</p>	

	<p>stationair draaien voor het begin van elke vrije acceleratiecyclus.</p> <p>Bij zware dieselmotoren moet ten minste 10 seconden worden gewacht na het loslaten van het gaspedaal.</p> <p>2. Bij de aanvang van elke vrije acceleratiecyclus moet het gaspedaal snel en ononderbroken (d.w.z. in minder dan 1 seconde) maar wel rustig volledig worden ingedrukt, teneinde een maximum brandstof-toevoer door de injectiepomp te verkrijgen.</p> <p>3. Tijdens elke vrije acceleratiecyclus moet de motor het toerental bereiken waarbij de regelaar van de brandstoftoevoer in werking treedt of, voor voertuigen met een automatische transmissie, het door de fabrikant voorgeschreven toerental dan wel, indien dit niet bekend is, een toerental dat twee derde bedraagt van het toerental waarbij de</p>					
--	---	--	--	--	--	--

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

	<p>De lidstaten kunnen het aantal testcycli aan een maximum verbinden.</p> <p>5 Om onnodige tests te vermijden kunnen de lidstaten voertuigen afkeuren waarbij aanzienlijk hogere waarden dan de grenswaarden zijn gemeten na minder dan drie vrije acceleratiecycli of na het doorblazen. Om onnodige controles te vermijden kunnen de lidstaten ook voertuigen goedkeuren waarbij na minder dan drie vrije acceleratiecycli of na het doorblazen aanzienlijke lagere waarden dan de grenswaarden zijn gemeten. Er kan ook worden gemeten met meetapparatuur op afstand met bevestiging door standaardtest methodes.</p>					
8.4. Andere punten die betrekking hebben op het milieu						
8.4. Vloeistof- 1. 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			X	

			zeer ernstig gevaar oplevert.			
9. AANVULLENDE CONTROLES VOOR PASSAGIERSVOERTUIGEN VAN CATEGORIEËN M ₂ , M ₃						
9.1. Deuren						
9.1. In- en uitgang 1.	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			
9.1. Nooduitgan- gen 2.	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)	Toegang versperd.		X			
9. Ontwasemings- en ontdooisysteem (X) ²	Visuele controle en controle door bediening.	a)	Functioneert niet correct.	X		
			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.			
c)	Ontdooisysteem (indien verplicht) is defect.		X			
9. Ventilatie- en verwarmingssysteem (X) ² 3.	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.			
9.4. Zitplaatsen						
9.4. Passagiers- zitplaatsen 1. (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. Bestuurders- 2. 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. Binnen- 5. verlichting en bestemmings- apparatuur (X) ²	Visuele controle en controle door exploitatie.	Bevestiging is defect.		X		
		Werkt in het geheel niet.			X	
9. Gangpaden, 6. 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	
9. Trappen 7. treden en	Visuele controle en controle door bediening (indien van toepassing).	a)	Toestand is slecht.	X		
			In beschadigde toestand.		X	
			Verminderde stabiliteit.			X
		b)	Inklapbare treden functioneren niet correct.		X	
9. Communicatie- 8. systeem met passagiers (X) ²	Visuele controle en controle door bediening ¹ .	Systeem is defect.		X		
		Werkt in het geheel niet.			X	
9.9. Bordjes met tekst (X) ²	Visuele controle.	a)	Bordje ontbreekt, is foutief of onleesbaar.	X		
			Verkeerde informatie.		X	
9.10. Vereisten voor het vervoer van kinderen (X) ²						
9.10.1. Deuren	Visuele controle.	Bescherming van portieren niet in overeenstemming met de vereisten ¹ voor deze vorm van vervoer.			X	
9.10. Signaleerin- 2. htingen en speciale uitrusting	Visuele controle.	Signaleerinrichting of speciale uitrusting ontbreekt.		X		
9.11. Vereisten voor het vervoer van mindervaliden (X) ²						
9.11. Portieren, 1. 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 niet.		X	

9.11. Bevestigings- 2. 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	
9.11. Signaleerinrichting 3. speciale uitrusting	Visuele controle.		Signaleerinrichting of speciale uitrusting ontbreekt.		X	

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

²) De voertuigcategorieën die buiten de richtlijn vallen worden vermeld als richtsnoer.

³) 48 % voor voertuigen die niet zijn uitgerust met ABS of die vóór 1 oktober 1991 zijn goedgekeurd.

⁴) 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.

⁵) 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.

⁶) 2,2 m/s² voor N₁, N₂ en N₃ voertuigen.

⁷) Typegoedgekeurd in overeenstemming met Richtlijn 70/220/EEG, Verordening (EG) n° 715/2007, bijlage I, tabel 1 (Euro 5), Richtlijn 88/77/EEG en Richtlijn 2005/55/EG.

⁸) Typegoedgekeurd volgens Verordening (EG) n° 715/2007, bijlage I, tabel 2 (Euro 6), en Verordening (EG) n° 595/2009 (Euro VI).

⁹) Typegoedgekeurd volgens Verordening (EG) n° 715/2007, bijlage I, tabel 2 (Euro 6), en Verordening (EG) n° 595/2009 (Euro VI).

¹⁰) Typegoedgekeurd in overeenstemming met de grenswaarden in rij B van hoofdstuk 5.3.1.4. van bijlage I bij Richtlijn 70/220/EEG; zoals gewijzigd bij Richtlijn 98/69/EG of later; rij B1, B2 of C van hoofdstuk 6.2.1 van bijlage I bij Richtlijn 88/77/EEG, of voor het eerst ingeschreven of in gebruik genomen na 1 juli 2008.

¹¹) Typegoedgekeurd in overeenstemming met de grenswaarden van Verordening (EG) nr. 715/2007, bijlage I, tabel 2 (Euro 6) en Verordening (EG) nr. 595/2009 (Euro VI).

VOETNOTEN:

¹ « 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.

² (X) wijst op punten die betrekking hebben op de toestand van het voertuig en zijn geschiktheid voor gebruik op de weg, maar die niet belangrijk zijn bij een technische controle.

³ Onveilige modificatie is een modificatie die de wegveiligheid van het voertuig vermindert of die een bovenmatige negatieve invloed op het milieu heeft.

E Voor het testen van dit punt is apparatuur nodig.

Gezien om te worden gevoegd bij het besluit van19/07/2018..... betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die ingeschreven zijn in België of in het buitenland.

Annexe 2 à l'arrêté du Gouvernement bruxellois du19/07/2018..... relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger.

1. Classification des défaillances

Les défaillances sont classées dans l'une des catégories suivantes:

- a. Défaillance mineure: il y a défaillance mineure lorsque le chargement est correctement arrimé mais que des conseils relatifs à la sécurité pourraient être nécessaires.
- b. Défaillance majeure: il y a défaillance majeure lorsque l'arrimage n'est pas suffisant et que le chargement ou une partie du chargement risque de se déplacer ou de basculer.
- c. Défaillance critique: il y a défaillance critique lorsqu'un danger direct menace la sécurité du trafic en raison d'un risque de chute d'un chargement ou d'une partie de chargement, d'un risque directement lié au chargement, ou d'une mise en danger immédiate des personnes.

Lorsque plusieurs défaillances sont constatées, l'opération de transport est classée dans la catégorie de la défaillance la plus grave. Si l'opération de transport présente plusieurs défaillances, elle doit être classée dans la catégorie de gravité directement supérieure, étant donné la probabilité que les effets combinés de ces défaillances se renforcent mutuellement.

2. Méthodes de contrôle

La méthode de contrôle consiste en une appréciation visuelle du recours correct et en quantité suffisante à des mesures propres à arrimer le chargement et/ou en un calcul de la force de tension, une évaluation de l'efficacité de l'arrimage et un contrôle des certificats, le cas échéant.

3. Appréciation des défaillances

Le tableau indique les critères qui peuvent être appliqués lors du contrôle de l'arrimage du chargement pour déterminer si l'opération de transport se fait dans des conditions acceptables.

Le classement des défaillances est déterminé sur la base de la classification décrite au point 1, cas par cas.

Les valeurs indiquées dans le tableau ci-dessous sont fournies à titre indicatif et doivent être considérées comme une orientation permettant de déterminer la catégorie de défaillance dont il s'agit, compte tenu des circonstances particulières notamment en fonction de la nature du chargement et sur la base de l'appréciation du contrôleur.

Si l'opération de transport relève du champ d'application de la directive 95/50/CE du Conseil ⁽¹⁾, des exigences plus spécifiques peuvent s'appliquer.

Rubrique	Défaillances	Appréciation des défaillances		
		Mineure	Majeure	Critique
A	L'emballage de transport ne permet pas un arrimage correct du chargement.	À l'appréciation de l'inspecteur		
B	Une ou plusieurs unités de chargement n'est (ne sont) pas correctement positionnée(s).	À l'appréciation de l'inspecteur		
C	Le véhicule ne convient pas au chargement (défaillance autre que celles énumérées au point 10).	À l'appréciation de l'inspecteur		
D	Défauts manifestes de la superstructure du véhicule (défaillance autre que celles énumérées au point 10).	À l'appréciation de l'inspecteur		
10.	Adéquation du véhicule			
10.1.	Pari avant (si utilisée pour l'arrimage)			
10.1.1.	Pièce endommagée par la rouille ou déformée.		x	
	Pièce fissurée susceptible d'affecter l'intégrité de la soute à fret.			x
10.1.2.	Résistance insuffisante (certificat ou marquage, si besoin est).		x	
	Hauteur insuffisante par rapport au chargement transporté.			x
10.2.	Pari latérales (si utilisées pour l'arrimage)			
10.2.1.	Pièce endommagée par la rouille ou déformée; mauvais état des charnières ou des serrures.		x	
	Pièce fissurée; charnières ou serrures manquantes ou inopérantes.			x
10.2.2.	Résistance insuffisante du support (certificat ou marquage, si besoin est).		x	
	Hauteur insuffisante par rapport au chargement transporté.			x
10.2.3.	Panneaux des parois latérales, mauvais état.		x	
	Pièce fissurée.			x
10.3.	Pari arrière (si utilisée pour l'arrimage)			
10.3.1.	Pièce endommagée par la rouille ou déformée; mauvais état des charnières ou des serrures.		x	
	Pièce fissurée; charnières ou serrures manquantes ou inopérantes.			x
10.3.2.	Résistance insuffisante (certificat ou marquage, si besoin est).		x	
	Hauteur insuffisante par rapport au chargement transporté.			x
10.4.	Colonnes (si utilisées pour l'arrimage)			
10.4.1.	Pièce endommagée par la rouille ou déformée, fixation insuffisante au véhicule.		x	
	Pièce fissurée; ancrage au véhicule instable.			x

10.4.2.	Résistance insuffisante ou conception déficiente.		x	
	Hauteur insuffisante par rapport au chargement transporté.			x
10.5.	Points d'arrimage (si utilisés pour l'arrimage)			
10.5.1.	Mauvais état ou conception déficiente.		x	
	Incapable de supporter les forces d'arrimage requises.			x
10.5.2.	Nombre insuffisant.		x	
	Nombre insuffisant pour supporter les forces d'arrimage requises.			x
10.6.	Structures spéciales exigées (si utilisées pour l'arrimage)			
10.6.1.	En mauvais état, endommagées.		x	
	Pièce fissurée; incapables de résister aux forces de retenue.			x
10.6.2.	Pas adaptées au chargement transporté.		x	
	Manquantes.			x
10.7.	Plancher (si utilisé pour l'arrimage)			
10.7.1.	En mauvais état, endommagées.		x	
	Pièce fissurée; incapable de résister au chargement.			x
10.7.2.	Limite de charge insuffisante.		x	
	Incapable de résister au chargement.			x
20.	Méthodes de retenue			
20.1.	Verrouillage, blocage et arrimage direct			
20.1.1.	Ancrage direct de la charge (blocage)			
20.1.1.1.	Distance entre la charge et la paroi avant trop grande si utilisée pour l'arrimage direct du chargement.		x	
	Plus de 15 cm et risque de pénétrer dans la paroi.			x
20.1.1.2.	Distance entre la charge et la paroi latérale trop grande si utilisée pour l'arrimage direct du chargement.		x	
	Plus de 15 cm et risque de pénétrer dans la paroi.			x
20.1.1.3.	Distance entre la charge et la paroi arrière trop grande si utilisée pour l'arrimage direct du chargement.		x	
	Plus de 15 cm et risque de pénétrer dans la paroi.			x
20.1.2.	Dispositifs de fixation tels que rails d'arrimage, planches de blocage, éclisses et cales à l'avant, sur les côtés et à l'arrière			
20.1.2.1.	Ancrage au véhicule inadapté.	x		
	Ancrage insuffisant.		x	
	Incapable de résister aux forces de retenue, desserré.			x
20.1.2.2.	Fixation inadaptée.	x		
	Fixation insuffisante.		x	
	Totalement dénuée d'efficacité.			x
20.1.2.3.	Mauvaise adéquation de l'équipement de fixation.		x	
	Équipement de fixation totalement inadéquat.			x
20.1.2.4.	Insuffisance de la méthode		x	

	choisie pour fixer l'emballage.			
	La méthode choisie est totalement inadéquate.			x
20.1.3.	Fixation directe par filets et bâches			
20.1.3.1.	État des filets et des bâches (l'étiquetage est manquant ou endommagé, mais le dispositif est encore en bon état).	x		
	Dispositifs de retenue de la charge endommagés.		x	
	Dispositifs de retenue de la charge gravement endommagés et plus en état d'être utilisés.			x
20.1.3.2.	Résistance insuffisante des filets et des bâches.		x	
	Capacité inférieure aux 2/3 des forces de retenue exigées.			x
20.1.3.3.	Assujettissement insuffisant des filets et des bâches.		x	
	Capacité inférieure aux 2/3 des forces de retenue exigées.			x
20.1.3.4.	Mauvaise adéquation des filets et des bâches.		x	
	Totalement inadéquat.			x
20.1.4.	Séparation et remplissage des unités de charge ou des espaces libres			
20.1.4.1.	Adéquation de la séparation et du remplissage.		x	
	Séparation ou espaces libres trop importants.			x
20.1.5.	Arrimage direct (horizontal, transversal, diagonal, en boucle et anti-rebond)			
20.1.5.1.	Les forces d'arrimage requises sont inadéquates.		x	
	Inférieures aux 2/3 de la valeur requise.			x
20.2.	Arrimage anti-frottement			
20.2.1.	Obtention des forces d'arrimage requises			
20.2.1.1.	Les forces d'arrimage requises sont inadéquates.		x	
	Inférieures aux 2/3 de la valeur requise.			x
20.3.	Dispositifs de retenue de la charge utilisés			
20.3.1.	Adéquation des dispositifs de retenue de la charge.		x	
	Dispositif totalement inadéquat.			x
20.3.2.	L'étiquetage (par exemple plaque/remorque) est manquant ou endommagé mais le dispositif est encore en bon état.	x		
	L'étiquetage (par exemple plaque/remorque) est manquant ou endommagé mais le dispositif est très détérioré.		x	
20.3.3.	Dispositifs de retenue de la charge endommagés.		x	
	Dispositifs de retenue de la charge gravement endommagés et plus en état d'être utilisés.			x
20.3.4.	Treuil mal employés.		x	
	Treuil défectueux.			x
20.3.5.	Dispositifs de retenue de la charge mal employés (par		x	

	exemple absence de protection des coins).			
	Dispositifs de retenue de la charge défectueux (par exemple nœuds).			x
20.3.6.	Dispositifs de retenue de la charge mal assujettis.		x	
	Inférieures aux 2/3 de la valeur requise.			x
20.4.	Équipements supplémentaires (par exemple tapis antiglisse, protège-coins, glissières)			
20.4.1.	Équipement utilisé inadéquat.	x		
	Équipement utilisé incorrect ou défectueux.		x	
	Équipement utilisé totalement inadéquat.			x
20.5.	Transport de produits en vrac, légers ou meubles			
20.5.1.	Produits en vrac emportés par le vent lors de l'utilisation du véhicule sur la route susceptibles de perturber la circulation.		x	
	Constituant un danger pour la circulation.			x
20.5.2.	Produits en vrac arrimés de manière inadéquate.		x	
	Perte de chargement constituant un danger pour la circulation.			x
20.5.3.	Produits légers non recouverts.		x	
	Perte de chargement constituant un danger pour la circulation.			x
20.6.	Transport de bois ronds			
20.6.1.	Fixation partiellement lâche des produits (rondins).			x
20.6.2.	Forces d'arrimage de l'unité de charge inadéquates.		x	
	Inférieures aux 2/3 de la valeur requise.			x
30.	Charge sans aucun arrimage			x

(1) Directive 95/50/CE du Conseil du 6 octobre 1995 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route ([JO L 249 du 17.10.1995, p. 35](#)).

Vue pour être annexée à l'arrêté du Gouvernement bruxellois du19/07/2018..... relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger.

Bijlage 2 van het besluit van ...19/07/2018..... betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die ingeschreven zijn in België of in het buitenland.

1. Indeling van gebreken

Gebreken worden ingedeeld in een van de volgende groepen:

- a. Klein gebrek: er is sprake van een klein gebrek wanneer de lading correct is vastgezet maar een veiligheidsadvies op zijn plaats zou zijn.
- b. Groot gebrek: er is sprake van een groot gebrek wanneer de lading niet voldoende is vastgezet en de lading of delen daarvan aanzienlijk zou(den) kunnen verschuiven of omvallen.
- c. Gevaarlijk gebrek: er is sprake van een gevaarlijk gebrek wanneer de verkeersveiligheid direct in het geding is vanwege de kans dat de lading of delen ervan worden verloren, een gevaar dat rechtstreeks voortvloeit uit de lading of een onmiddellijk gevaar voor personen.

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

2. Controlemethoden

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

3. Beoordeling van gebreken

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

De gebreken worden geval per geval ingedeeld op basis van de in punt 1 beschreven indeling.

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

Wanneer een vervoersactiviteit binnen het toepassingsgebied van Richtlijn 95/50/EG van de Raad [\(1\)](#) valt, kunnen meer specifieke voorschriften van toepassing zijn.

Post	Gebreken	Beoordeling		
		Klein	Groot	Gevaarlijk
A	Lading kan niet correct worden vastgezet als gevolg van de verpakking ervan.	De controleur beslist.		
B	Eén of meer ladingseenheden zijn niet correct gepositioneerd.	De controleur beslist.		
C	Het voertuig is ongeschikt voor de ingeladen lading (ander gebrek dan de onder 10 genoemde gebreken).	De controleur beslist.		
D	Duidelijke gebreken aan de bovenbouw van het voertuig (ander gebrek dan de onder 10 genoemde gebreken)	De controleur beslist.		
10.	Geschiktheid van het voertuig			
10.1.	Voorwand (indien gebruikt om lading vast te zetten)			
10.1.1.	Verzwakkende roestschade of vervormingen.		x	
	Barsten die de integriteit van de laadruimte in gevaar brengen.			x
10.1.2.	Niet sterk genoeg (certificaat of etiket indien van toepassing).		x	
	Niet hoog genoeg voor de vervoerde lading.			x
10.2.	Zijwanden (indien gebruikt voor het vastzetten van lading)			
10.2.1.	Verzwakkende roestschade, vervormingen, scharnieren of vangers niet in goede staat.		x	
	Barsten; scharnieren of vangers ontbreken of zijn stuk.			x
10.2.2.	Standaard niet sterk genoeg (certificaat of etiket indien van toepassing)		x	
	Niet hoog genoeg voor de vervoerde lading.			x
10.2.3.	De toestand van planken van zijwanden voldoet niet.		x	
	Barsten.			x
10.3.	Achterwand (indien gebruikt voor het vastzetten van lading)			
10.3.1.	Verzwakkende roestschade, vervormingen, scharnieren of vangers niet in goede staat.		x	
	Barsten; scharnieren of vangers ontbreken of zijn stuk.			x
10.3.2.	Niet sterk genoeg (certificaat of etiket indien van toepassing).		x	
	Niet hoog genoeg voor de vervoerde lading.			x
10.4.	Rongen (indien gebruikt voor het vastzetten van lading)			
10.4.1.	Verzwakkende roestschade, vervormingen, onvoldoende bevestigd aan het voertuig.		x	
	Barsten; bevestiging aan het voertuig instabiel.			x
10.4.2.	Onvoldoende kracht of ontoereikend ontwerp.		x	
	Niet hoog genoeg voor de vervoerde lading.			x
10.5.	Bevestigingspunten (indien gebruikt voor het vastzetten van lading)			
10.5.1.	In onvoldoende goede staat of ontoereikend ontwerp.		x	

	Kunnen de vereiste trekkrachten niet aan.			x
10.5.2.	Aantal onvoldoende.		x	
	Onvoldoende aantal om de vereiste trekkrachten te dragen.			x
10.6.	Vereiste bijzondere structuren (indien gebruikt voor het vastzetten van lading)			
10.6.1.	In slechte staat, beschadigd.		x	
	Barsten; kunnen de krachten bij een botsing niet weerstaan.			x
10.6.2.	Niet geschikt voor de vervoerde lading.		x	
	Ontbreken.			x
10.7.	Vloer (indien gebruikt voor het vastzetten van lading)			
10.7.1.	In slechte staat, beschadigd.		x	
	Barsten; kan de lading niet dragen.			x
10.7.2.	Onvoldoende laadvermogen.		x	
	Kan de lading niet dragen.			x
20.	Bevestigingsmethoden			
20.1.	Vastzetten, blokkeren en direct vastsjorren			
20.1.1.	Directe bevestiging van de lading (blokkeren)			
20.1.1.1.	Afstand tot de voorwand indien gebruikt voor direct vastzetten is te groot.		x	
	Meer dan 15 cm en het gevaar bestaat dat de wand wordt door boord.			x
20.1.1.2.	Afstand tot de zijwand indien gebruikt voor direct vastzetten is te groot.		x	
	Meer dan 15 cm en het gevaar bestaat dat de wand wordt door boord.			x
20.1.1.3.	Afstand tot de achterwand indien gebruikt voor direct vastzetten is te groot.		x	
	Meer dan 15 cm en het gevaar bestaat dat de wand wordt door boord.			x
20.1.2.	Vastzetmiddelen zoals rails, balken, latten en wiggen aan de voorkant, zijkanten en achterkant.			
20.1.2.1.	Niet correct aan het voertuig bevestigd.	x		
	Niet goed bevestigd.		x	
	Kunnen de krachten bij een botsing niet weerstaan, zitten los.			x
20.1.2.2.	Niet correct vastgezet.	x		
	Niet stevig genoeg vastgezet.		x	
	Volkomen ineffectief.			x
20.1.2.3.	Het vastzetmiddel is niet helemaal geschikt.		x	
	Het vastzetmiddelen is volkomen ongeschikt.			x
20.1.2.4.	De gekozen methode voor het vastzetten van de verpakking is suboptimaal.		x	
	De gekozen methode is volkomen ontoereikend.			x
20.1.3.	Direct vastzetten met netten en dekens			
20.1.3.1.	Toestand van de netten en dekens (het etiket ontbreekt of is beschadigd, maar het middel is in goede staat).	x		

	De apparatuur voor het vastzetten van de lading is beschadigd.		x	
	Apparatuur voor het vastzetten van de lading ernstig beschadigd en niet meer bruikbaar.			x
20.1.3.2.	De netten en dekens zijn niet sterk genoeg.		x	
	Het vermogen om de krachten bij een botsing te weerstaan is minder dan twee derde van wat wordt vereist.			x
20.1.3.3.	De netten en dekens zijn niet goed vastgemaakt.		x	
	Bevestiging minder in staat om twee derde van de krachten bij een botsing te weerstaan.			x
20.1.3.4.	De netten en dekens zijn niet helemaal geschikt om de lading vast te zetten.		x	
	Volkomen ongeschikt.			x
20.1.4.	Afscheiding en opvulling van ladingseenheden of tussenruimten			
20.1.4.1.	Geschiktheid van de afscheidings- en opvullingseenheid.		x	
	Er is te veel ruimte tussen de ladingseenheden.			x
20.1.5.	Directe bevestiging (horizontaal, transversaal, diagonaal, met lussen of veren)			
20.1.5.1.	De vereiste vastzettingskrachten worden niet bereikt.		x	
	Minder dan twee derde van de vereiste kracht.			x
20.2.	Vastzetten met frictiesloten			
20.2.1.	Bereiken van de vereiste vastzettingskrachten			
20.2.1.1.	De vereiste vastzettingskrachten worden niet bereikt.		x	
	Minder dan twee derde van de vereiste kracht.			x
20.3.	Apparatuur voor het vastzetten van de lading			
20.3.1.	Geschiktheid van de apparatuur voor het vastzetten van de lading.		x	
	Volledig ongeschikte apparatuur.			x
20.3.2.	Het etiket (bv. op het afleesplaatje/de testaanhangwagen) ontbreekt of is beschadigd, maar de apparatuur is nog in goede staat.	x		
	Het etiket (bv. op afleesplaatje/de testaanhangwagen) ontbreekt of is beschadigd en de apparatuur is niet in goede staat.		x	
20.3.3.	De apparatuur voor het vastzetten van de lading is beschadigd.		x	
	Apparatuur voor het vastzetten van de lading ernstig beschadigd en niet meer bruikbaar.			x

20.3.4.	De aanspanners zijn niet correct gebruikt.		x	
	De aanspanners zijn stuk.			x
20.3.5.	De apparatuur voor het vastzetten van de lading is verkeerd gebruikt (bv. geen bekleding van de randen).		x	
	De apparatuur voor het vastzetten van de lading vertoont gebreken (bv. knopen).			x
20.3.6.	Bevestiging van de apparatuur voor het vastzetten van de lading ondeugdelijk.		x	
	Minder dan twee derde van de vereiste kracht.			x
20.4.	Overige apparatuur (bv. antislipmatten, bekleding van en rails op randen)			
20.4.1.	De gebruikte apparatuur is ongeschikt.	x		
	Er is verkeerde of defecte apparatuur gebruikt.		x	
	De gebruikte apparatuur is volkomen ongeschikt.			x
20.5.	Vervoer van bulkmateriaal, licht en los materiaal			
20.5.1.	Bulkmateriaal waait weg tijdens het gebruik van het voertuig in het verkeer en dat kan het overige verkeer afleiden.		x	
	Gevaar voor het verkeer.			x
20.5.2.	Het bulkmateriaal is niet toereikend vastgezet.		x	
	Verlies van lading wat een gevaar voor het verkeer oplevert.			x
20.5.3.	Geen bedekking van lichte goederen.		x	
	Verlies van lading wat een gevaar voor het verkeer oplevert.			x
20.6.	Vervoer van rondhout			
20.6.1.	Het vervoerd materiaal (boomstammen) ligt gedeeltelijk los.			x
20.6.2.	De vastzettingskrachten van de ladingseenheid zijn niet toereikend.		x	
	Minder dan twee derde van de vereiste kracht.			x
30.	De lading is helemaal niet vastgezet			x

⁽¹⁾ Richtlijn 95/50/EG van de Raad van 6 oktober 1995 betreffende uniforme procedures voor de controle op het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg ([PB L 249 van 17.10.1995, bl. 35](#)).

Gezien om te worden gevoegd bij het besluit van ...19/07/2018..... betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die ingeschreven zijn in België of in het buitenland.

**Annexe 3 à l'arrêté du Gouvernement bruxellois du19/07/2018.....
relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en
Belgique ou à l'étranger.**

COMPOSANTES DU SYSTÈME DE CLASSIFICATION PAR NIVEAU DE RISQUE

Le système de classification par niveau de risque constitue la base d'une sélection fine des véhicules exploités par des entreprises ayant un bilan médiocre en ce qui concerne l'entretien des véhicules et le respect des exigences techniques. Il prend en considération les résultats tant des contrôles techniques périodiques que des contrôles techniques routiers.

Le système de classification par niveau de risque se fonde sur les paramètres suivants pour déterminer le niveau de risque que présente une entreprise concernée:

- nombre de défaillances,
- gravité des défaillances,
- nombre de contrôles techniques routiers ou de contrôles techniques périodiques et volontaires,
- facteur temps.

1. Les défaillances sont pondérées en fonction de leur gravité en appliquant les facteurs de gravité suivants:

- = Défaillance critique = 40,
- = Défaillance majeure = 10,
- = Défaillance mineure = 1.

2. On traduit l'évolution de la situation d'une entreprise (de l'état d'un véhicule) en attribuant un facteur de pondération plus faible aux résultats de contrôle (aux défaillances) plus «anciens» par rapport aux résultats (défaillances) plus «récents»:

- année 1 = 12 derniers mois = facteur 3,
- année 2 = 13 à 24 derniers mois = facteur 2,
- année 3 = 25 à 36 derniers mois = facteur 1.

Cette pondération sert uniquement à la détermination de la classification globale par niveau de risque.

3. La classification par niveau de risque est déterminée selon les formules suivantes:

a) Formule pour la classification globale par niveau de risque

$$RR = \frac{(D_{Y1} \times 3) + (D_{Y2} \times 2) + (D_{Y3} \times 1)}{\#C_{Y1} + \#C_{Y2} + \#C_{Y3}}$$

dans laquelle:

RR = niveau de risque global

D_{Y1} =nombre total de défauts pour l'année 1, 2, 3

$$D_{Y1} = (\#DD \times 40) + (\#MaD \times 10) + (\#MiD \times 1) \text{ pour l'année 1}$$

#... =nombre de ...

DD =défaillances critiques

MaD=défaillances majeures

MiD =défaillances mineures

C =vérifications (contrôles techniques routiers ou contrôles techniques périodiques et volontaires) pour l'année 1, 2, 3

b) Formule pour la classification annuelle par niveau de risque

$$AR = \frac{(\#DD \times 40) + (\#MaD \times 10) + (\#MiD \times 1)}{\#C}$$

dans laquelle:

AR =niveau de risque annuel

#... =nombre de ...

DD =défaillances critiques

MaD =défaillances majeures

MiD =défaillances mineures

C =vérifications (contrôles techniques routiers ou contrôles techniques périodiques et volontaires)

Le risque annuel permet d'apprécier l'évolution d'une entreprise au fil des ans.

La classification globale des entreprises (véhicules) par niveau de risque doit être effectuée de façon à parvenir à la répartition suivante des entreprises (véhicules) recensées:

- < 30 % risque faible
- 30 %-80 % risque moyen
- > 80 % risque élevé

Vue pour être annexée à l'arrêté du Gouvernement bruxellois du19/07/2018..... relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger.

Bijlage 3 van het besluit van19/07/2018..... betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die ingeschreven zijn in België of in het buitenland.

ELEMENTEN VAN HET RISICOCCLASSIFICATIESYSTEEM

Het risicoclassificatiesysteem vormt de basis voor een gerichte selectie van voertuigen die worden door geëxploiteerd door ondernemingen met een dubieuze reputatie op het gebied van de naleving van de technische normen en de voorschriften betreffende het onderhoud van voertuigen. Daarbij wordt rekening gehouden met de resultaten van technische controles en controles langs de weg.

In het risicoclassificatiesysteem worden de volgende parameters toegepast om de risicoscore van de onderneming te bepalen:

- aantal gebreken,
- ernst van de gebreken,
- aantal technische controles en controles langs de weg of periodieke en vrijwillige controles voor verkeersgeschiktheid,
- tijdfactor.

1. De gebreken worden gewogen op basis van de ernst ervan, waarbij de volgende factoren worden toegepast:

- Gevaarlijk gebrek = 40,
- Groot gebrek = 10,
- Klein gebrek = 1.

2. De ontwikkeling van de situatie van (de voertuigen van) een onderneming wordt in aanmerking genomen door aan "oudere" controleresultaten (gebreken) een lager gewicht toe te kennen dan aan recentere resultaten, waarbij de volgende factoren worden toegepast :

- jaar 1 = afgelopen twaalf maanden = factor 3,
- jaar 2 = maanden 13-24 = factor 2,
- Jaar 3 = maanden 25-36 = factor 1.

Dit is uitsluitend van toepassing voor de berekening van de totale risicoscore.

3. De risicoscore wordt berekend met behulp van de volgende formules:

a) De formule voor de berekening van de algemene risicoscore

$$RR = \frac{(D_{Y1} \times 3) + (D_{Y2} \times 2) + (D_{Y3} \times 1)}{\#C_{Y1} + \#C_{Y2} + \#C_{Y3}}$$

Waar :

RR = totale risicoscore („overall risk rating score“)

D_{Yi} = totaal voor de gebreken in jaar 1, 2, 3

$$D_{Y1} = (\#DD \times 40) + (\#MaD \times 10) + (\#MiD \times 1) \text{ in jaar 1}$$

#... = aantal ...

DD = Gevaarlijke gebreken („dangerous deficiencies“)

MaD= Grote gebreken („major deficiencies“)

MiD = Kleine gebreken („minor deficiencies“)

C = Technische controles of controles langs de weg of periodieke en vrijwillige controles voor verkeersgeschiktheid in jaar 1, 2, 3

b) De formule voor de berekening van de jaarlijkse risicoscore

$$AR = \frac{(\#DD \times 40) + (\#MaD \times 10) + (\#MiD \times 1)}{\#C}$$

Waar :

AR = Jaarlijkse risicoscore („annual risk score“)

#... = aantal ...

DD = Gevaarlijke gebreken („dangerous deficiencies“)

MaD= Grote gebreken („major deficiencies“)

MiD = Kleine gebreken („minor deficiencies“)

C = Technische controles of controles langs de weg of periodieke en vrijwillige controles voor verkeersgeschiktheid

Het jaarlijkse risico wordt gebruikt om de ontwikkeling van een onderneming in de loop der jaren te beoordelen. De classificatie van ondernemingen (voertuigen) op basis van de totale risicoscore wordt op een zodanige wijze opgesteld dat de volgende onderverdeling van de ondernemingen (voertuigen) wordt bereikt:

- < 30 % laag risico
- 30 %-80 % gemiddeld risico
- > 80 % hoog risico

Gezien om te worden gevoegd bij het besluit van ...19/07/2018..... betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die ingeschreven zijn in België of in het buitenland.

**Annexe 4 à l'arrêté du Gouvernement bruxellois du19/07/2018.....
relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en
Belgique ou à l'étranger.**

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

(recto)

1. Lieu du contrôle technique routier

2. Date

3. Heure

4. Signe distinctif du pays et numéro d'immatriculation du véhicule

5. Identification/numéro d'identification du véhicule (NIV)

6. Catégorie de véhicule

a)N₂^(a) (3,5 à 12 t)

b)N₃^(a) (plus de 12 t)

c)O₃^(a) (3,5 à 10 t)

d)O₄^(a) (plus de 10 t)

e)M₂^(a) [> 9 sièges^(b) à 5 t]

f)M₃^(a) [> 9 sièges^(b) plus de 5 t]

g)T>40 km/h

h)N1

(veuillez préciser)

7. Kilométrage au moment du contrôle.....

8. Entreprise effectuant le transport

a) Nom et adresse

.....

b) Numéro de la licence communautaire^(c) [règlements (CE) no 1072/2009 et (CE) no 1073/2009]
.....

9. Conducteur

10. Liste de contrôle

	Vérifié ^(d)	Défaut ^(e)
0)Identification ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1)Équipement de freinage ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2)Direction ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3)Visibilité ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4)Équipement d'éclairage et système électrique ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5)Essieux, roues, pneumatiques, suspension ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6)Châssis et accessoires du châssis ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7)Autre équipement, y compris tachygraphe et dispositif de limitation de vitesse ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8)Nuisance, y compris les émissions et fuites de carburant et/ou d'huile ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9)Contrôles supplémentaires pour les véhicules des catégories M ₂ et M ₃ ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10)Arrimage du chargement ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Résultats du contrôle

Conforme

Défectueux

Interdiction d'utiliser le véhicule, qui présente des défaillances critiques,

ou restriction à son utilisation

12. Divers/remarques:

13. Autorité/contrôleur ayant effectué le contrôle

Signature

Le contrôleur

Conducteur

.....

.....

Notes:

(a) Catégorie de véhicule conformément à l'article 3 de l'arrêté du Gouvernement bruxellois du 19/07/2018 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger.

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

(c) Si disponible.

(d) «contrôlé» signifie qu'au moins un des points de la liste de contrôle figurant à l'annexe 1^{ère} ou 2 de l'arrêté du Gouvernement bruxellois du 19/07/2018 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger et appartenant à ce groupe a été vérifié et qu'aucune défaillance n'a été constatée ou que seules des défaillances mineures ont été constatées.

(e) Points défectueux présentant les défaillances majeures ou critiques indiquées au verso.

(f) Méthodes d'essai et d'appréciation des défaillances conformément aux annexes 1^{ère} et 2 de l'arrêté du Gouvernement bruxellois du 19/07/2018 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger.

(verso)

0. IDENTIFICATION DU VÉHICULE

- 0.1. Plaques d'immatriculation
- 0.2. Numéro d'identification du véhicule (NIV)/numéro du châssis/numéro de série
- 1. ÉQUIPEMENTS DE FREINAGE**
- 1.1. État mécanique et fonctionnement
 - 1.1.1. Pivot de la pédale de frein de service
 - 1.1.2. État et course de la pédale du dispositif de freinage
 - 1.1.3. Pompe à vide ou compresseur et réservoirs
 - 1.1.4. Manomètre ou indicateur de pression basse
 - 1.1.5. Robinet de freinage à main
 - 1.1.6. Commande du frein de stationnement, levier de commande, dispositif de verrouillage, frein de stationnement électronique
 - 1.1.7. Valves de freinage (robinets de freinage, valve d'échappement rapide, régulateurs de pression)
 - 1.1.8. Têtes d'accouplement pour freins de remorque (électriques et pneumatiques)
 - 1.1.9. Accumulateur, réservoir de pression
 - 1.1.10. Dispositif de freinage assisté maître-cylindre (systèmes hydrauliques)
 - 1.1.11. Conduites rigides des freins
 - 1.1.12. Flexibles des freins
 - 1.1.13. Garnitures ou plaquettes de freins
 - 1.1.14. Tambours de freins, disques de freins
 - 1.1.15. Câbles de freins, timonerie
 - 1.1.16. Cylindres de freins (y compris freins à ressort et cylindres hydrauliques)

- 1.1.17. Correcteur automatique de freinage suivant la charge
- 1.1.18. Leviers de frein réglables et indicateurs
- 1.1.19. Systèmes de freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif)
- 1.1.20. Fonctionnement automatique des freins de la remorque
- 1.1.21. Système de freinage complet
- 1.1.22. Prises d'essai
- 1.1.23. Frein à inertie
- 1.2. Performances et efficacité du frein de service
 - 1.2.1. Performance
 - 1.2.2. Efficacité
- 1.3. Performance et efficacité du frein de secours
 - 1.3.1. Performance
 - 1.3.2. Efficacité
- 1.4. Performances et efficacité du frein de stationnement
 - 1.4.1. Performance
 - 1.4.2. Efficacité
- 1.5. Performance du système de freinage d'endurance
- 1.6. Dispositif antiblocage
- 1.7. Système de freinage électronique (EBS)
- 1.8. Liquide de frein
- 2. DIRECTION**
- 2.1. État mécanique
 - 2.1.1. État de la direction
 - 2.1.2. Fixation du boîtier de direction
 - 2.1.3. État de la timonerie de direction
 - 2.1.4. Fonctionnement de la timonerie de direction
 - 2.1.5. Direction assistée
- 2.2. Volant, colonne et guidon
 - 2.2.1. État du volant de direction

- 2.2.2. Colonne/fourches de direction et amortisseurs de direction
- 2.3. Jeu dans la direction
- 2.4. Réglage de la géométrie
- 2.5. Plaque tournante de l'essieu directeur de la remorque
- 2.6. Direction assistée électronique (EPS)
- 3. VISIBILITÉ**
- 3.1. Champ de vision
- 3.2. État des vitrages
- 3.3. Rétroviseurs
- 3.4. Essuie-glace
- 3.5. Lave-glace du pare-brise
- 3.6. Système de désembuage
- 4. FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE**
- 4.1. Phares
 - 4.1.1. État et fonctionnement
 - 4.1.2. Orientation
 - 4.1.3. Commutation
 - 4.1.4. Conformité aux exigences
 - 4.1.5. Dispositif de réglage de l'inclinaison
 - 4.1.6. Lave-phares
- 4.2. Feux de position avant et arrière, feux de gabarit, feux d'encombrement et feux de jour
 - 4.2.1. État et fonctionnement
 - 4.2.2. Commutation
 - 4.2.3. Conformité aux exigences
- 4.3. Feux stop
 - 4.3.1. État et fonctionnement
 - 4.3.2. Commutation
 - 4.3.3. Conformité aux exigences
- 4.4. Indicateur de direction et feux de signal de détresse
 - 4.4.1. État et fonctionnement

- 4.4.2. Commutation
- 4.4.3. Conformité aux exigences
- 4.4.4. Fréquence de clignotement
- 4.5. Feux de brouillard avant et arrière
 - 4.5.1. État et fonctionnement
 - 4.5.2. Orientation
 - 4.5.3. Commutation
 - 4.5.4. Conformité aux exigences
- 4.6. Feu de marche arrière
 - 4.6.1. État et fonctionnement
 - 4.6.2. Conformité aux exigences
 - 4.6.3. Commutation
- 4.7. Dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière
 - 4.7.1. État et fonctionnement
 - 4.7.2. Conformité aux exigences
- 4.8. Catadioptrés, marquages signalétiques et plaques réfléchissantes arrière
 - 4.8.1. État
 - 4.8.2. Conformité aux exigences
- 4.9. Témoins obligatoires pour le système d'éclairage
 - 4.9.1. État et fonctionnement
 - 4.9.2. Conformité aux exigences
- 4.10. Liaisons électriques entre le véhicule tracteur et la remorque ou semi-remorque
- 4.11. Câblage électrique
- 4.12. Feux et dispositifs réfléchissants non obligatoires
- 4.13. Batterie
- 5. ESSIEUX, ROUES, PNEUS, SUSPENSION**
- 5.1. Essieux
 - 5.1.1. Essieux
 - 5.1.2. Porte-fusées
 - 5.1.3. Roulements de roues

5.2. Roues et pneus	6.2.8. Marchepieds pour accéder à la cabine	8.2.2. Émissions des moteurs à allumage par compression	9.11.3. Équipements de signalisation et équipements spéciaux
5.2.1. Moyeu de roue	6.2.9. Autres équipements et aménagements intérieurs et extérieurs	8.2.2.1. Équipement de réduction des émissions à l'échappement	
5.2.2. Roues	6.2.10. Garde-boue (ailes), dispositifs antiprojections	8.2.2.2. Opacité	
5.2.3. Pneumatiques	7. AUTRE MATÉRIEL	8.4. Autres points liés à l'environnement	
5.3. Suspension	7.1. Ceintures de sécurité, boucles et systèmes de retenue	8.4.1. Pertes de liquides	
5.3.1. Ressorts et stabilisateurs	7.1.1. Sûreté du montage des ceintures de sécurité et de leurs boucles	9.CONTRÔLES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT DE PASSAGERS DES CATÉGORIES M₂ ET M₃	
5.3.2. Amortisseurs	7.1.2. État des ceintures de sécurité et de leurs attaches	9.1. Portes	
5.3.3. Tubes d'arcs de transmission, jambes de force, triangle de suspension avant et bras de suspension	7.1.3. Limiteur d'effort de ceinture de sécurité	9.1.1. Portes d'entrée ou de sortie	
5.3.4. Points de suspension	7.1.4. Prétensionneurs de ceinture de sécurité	9.1.2. Issues de secours	
5.3.5. Suspension pneumatique	7.1.5. Airbag	9.2. Système de désembuage et de dégivrage	
6. CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS	7.1.6. Système de retenue supplémentaire (SRS)	9.3. Système de ventilation et de chauffage	
6.1. Châssis ou cadre et accessoires	7.2. Extincteur	9.4. Sièges	
6.1.1. État général	7.3. Serrures et dispositif antiviol	9.4.1. Sièges passagers	
6.1.2. Tuyaux d'échappement et silencieux	7.4. Triangle de signalisation	9.4.2. Siège du conducteur	
6.1.3. Réservoirs et canalisations à carburant (y compris réservoir et canalisations de combustible de chauffage)	7.5. Trousse de secours	9.5. Dispositifs d'éclairage intérieur et d'indication de parcours	
6.1.4. Pare-chocs, dispositifs de protection latérale et de protection arrière contre l'encastrement	7.6. Cale(s) pour roue(s) (coins)	9.6. Couloirs, emplacements pour voyageurs debout	
6.1.5. Support de la roue de secours	7.7. Avertisseur sonore	9.7. Escaliers et marches	
6.1.6. Accouplement mécanique et dispositif de remorquage	7.8. Tachymètre	9.8. Système de communication avec les voyageurs	
6.1.7. Transmission	7.9. Tachygraphe	9.9. Notices	
6.1.8. Supports de moteur	7.10. Limiteur de vitesse	9.10. Exigences concernant le transport d'enfants	
6.1.9. Performances du moteur	7.11. Compteur kilométrique	9.10.1. Portes	
6.2. Cabine et carrosserie	7.12. Systèmes de contrôle électronique de stabilité (ESC)	9.10.2. Équipements de signalisation et équipements spéciaux	
6.2.1. État	8. NUISANCES	9.11. Exigences concernant le transport de personnes à mobilité réduite	
6.2.2. Fixation	8.1. Système de suppression du bruit	9.11.1. Portes, rampes et ascenseurs	
6.2.3. Porte et poignées de portes	8.2. Émissions à l'échappement	9.11.2. Système de retenue du fauteuil roulant	
6.2.4. Plancher	8.2.1. Émissions des moteurs à allumage commandé		
6.2.5. Siège du conducteur	8.2.1.1. Équipement de réduction des émissions à l'échappement		
6.2.6. Autres sièges	8.2.1.2. Émissions gazeuses		
6.2.7. Commandes de conduite			

Vue pour être annexée à l'arrêté du Gouvernement bruxellois du19/07/2018..... relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger.

Bijlage 4 van het besluit van19/07/2018..... betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die ingeschreven zijn in België of in het buitenland.

SPECIMEN VAN EEN VERSLAG VAN EEN NADERE TECHNISCHE CONTROLE LANGS DE WEG, INCLUSIEF EEN CHECKLIST
(VOORZIJD)

1. Plaats van de technische controle langs de weg
2. Datum
3. Tijdstip
4. Kenletters van het land en kenteken van het voertuig
5. Voertuigidentificatienummer (VIN)
6. Voertuigcategorie
- a) N₂^(a) (3,5 tot 12 t)
- 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) T > 40 km/h
- h) N1
- (gelieve te preciseren)
7. Stand kilometerteller die op het moment van de controle wordt afgelezen
8. Onderneming die het vervoer uitvoert
- a) Naam en adres
-
- b) Nummer van de communautaire vergunning^(c) [verordeningen (EG) nr. 1072/2009 en nr. 1073/2009]
-
9. Naam bestuurder
10. Checklist
- | | Gecontroleerd ^(d) | Afgekeurd ^(e) |
|---|------------------------------|--------------------------|
| 0) Identificatie ^(f) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 1) Remsysteem ^(f) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2) Stuurinrichting ^(f) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3) Zicht ^(f) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 4) Lampen en elektrische installaties ^(f) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 5) Assen, wielen, banden, ophanging ^(f) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 6) Chassis en met het chassis verbonden delen ^(f) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 7) Andere uitrusting zoals tachograaf en snelheidsbegrenzer ^(f) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 8) Overlast zoals uitsloot en brandstof- en/of olielekage ^(f) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 9) Aanvullende controles voerd voertuigen M ₂ et M ₃ ^(f) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 10) Vastzetten van de lading ^(f) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
11. Resultaat van de controle
- Goedgekeurd

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

12. Diverse/opmerkingen:

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

Handtekening van :

De bevoegde instantie, functionaris of controleur

Bestuurder

.....

.....

Opmerkingen:

- (a) Voertuigcategorie overeenkomstig artikel 3 van het besluit van 19/07/2018 betreffende de invoering van de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die ingeschreven zijn in België of in het buitenland.
- (b) Aantal zitplaatsen inclusief de zitplaats van de bestuurder (punt S.1 van het kentekenbewijs).
- (c) Indien beschikbaar.
- (d) «Gecontroleerd» betekent dat minstens een van de in bijlage 1^{ste} of 2 van de Brusselse regeringsverordening van 19/07/2018 betreffende de invoering van de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die ingeschreven zijn in België of in het buitenland vermelde controlepunten van deze groep is gecontroleerd en dat er kleine gebreken of geen gebreken zijn aangetroffen.
- (e) Afgekeurde punten met grote of gevaarlijke gebreken staan op de achterzijde.
- (f) Methoden voor het controleren en beoordelen van gebreken overeenkomstig de bijlagen 1^{ste} en 2 van de Brusselse regeringsbesluit van 19/07/2018 betreffende de invoering van de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die ingeschreven zijn in België of in het buitenland.

(verso)

0. IDENTIFICATIE VAN HET VOERTUIG

- 0.1. Kentekenplaten
0.2. Voertuigidentificatie-/chassis-/serienummer

1. REMUITRUSTING

- 1.1. Mechanische toestand en werking
1.1.1. Draaipunt van de bedrijfsrem
1.1.2. Staat en slag van het bedieningspedaal
1.1.3. Vacuümpomp of compressor en reservoirs
1.1.4. Lagedrukverklikker of manometer
1.1.5. Handremregelklep
1.1.6. Parkeerrem, bedieningshandel, parkeerremvergrendeling, elektronische parkeerrem
1.1.7. Remkleppen (voetkleppen, ontluichtingsventielen, regelkleppen)
1.1.8. Koppelingskoppen voor remmen voor aanhangwagens (elektrisch en pneumatisch)
1.1.9. Energie- en drukreservoir
1.1.10. Brake servo units, master cilinder (hydraulisch, Systems)
1.1.11. Niet-flexibele remleidingen
1.1.12. Flexibele remleidingen
1.1.13. Remvoeringen en blokken
1.1.14. Remtrommels en -schijven
1.1.15. Remkabels, stangen, hendels, overbrenging
1.1.16. Remcilinders (veerremcilinders of hydraulische remcilinders inbegrepen)
1.1.17. Automatische lastafhankelijke remkrachtregelaar
1.1.18. Remhefbomen en indicatoren
1.1.19. Continuëreminstallatie

(indien gemonteerd of voorgeschreven)

- 1.1.20. Automatische bediening van remmen voor aanhangwagens
1.1.21. Volledige reminstallatie
1.1.22. Testkoppelingen
1.1.23. Oplooprem
1.2. Remkracht en bedrijfszekerheid van de bedrijfsrem
1.2.1. De prestaties
1.2.2. Efficiëntie
1.3. Remkracht en bedrijfszekerheid van de hulprem
1.3.1. Prestaties
1.3.2. Efficiëntie
1.4. Remkracht en bedrijfszekerheid van de parkeerrem
1.4.1. Prestaties
1.4.2. Efficiëntie
1.5. Remkracht van continuëreminstallatie
1.6. Antiblokkeersysteem
1.7. Elektronisch remsysteem (EBS)
1.8. Remvloeistof
- 2. STUURINRICHTING**
2.1. Mechanische toestand
2.1.1. Toestand van de stuurinrichting
2.1.2. Bevestiging van stuurhuis
2.1.3. Toestand stuuverbrenging
2.1.4. Werking stuuverbrenging
2.1.5. Stuurbevestiging
2.2. Stuur en stuurkolom
2.2.1. Toestand van het stuurwiel
2.2.2. Stuurkolom en stuurdemper
2.3. Speling in de stuurinrichting
2.4. Wieluitlijning
2.5. Draaischijf van de as van de aanhangwagens
2.6. Elektronische stuurbevestiging (EPS)

3. ZICHT

- 3.1. Gezichtsveid
3.2. Toestand van de ruiten
3.3. Achteruitkijkspiegels
3.4. Ruitenwissers
3.5. Ruitensproeiers
3.6. Ontwasemingsstelsel

4. LICHTEN, REFLECTOREN EN ELEKTRISCHE INSTALLATIES

- 4.1. Koplampen
4.1.1. Toestand en werking
4.1.2. Richting
4.1.3. Schakelaars
4.1.4. Naleving van de voorschriften
4.1.5. Verstelinrichting
4.1.6. Koplampwisper
4.2. Voor- en achterlichten, breedtelichten, markeringslichten en daglichten
4.2.1. Toestand en werking
4.2.2. Schakelaars
4.2.3. Naleving van de voorschriften
4.3. Remlichten
4.3.1. Toestand en werking
4.3.2. Schakelaars
4.3.3. Naleving van de voorschriften
4.4. Richtingaanwijzers en waarschuwing-sknipperlichten
4.4.1. Toestand en werking
4.4.2. Schakelaars
4.4.3. Naleving van de voorschriften
4.4.4. Knippersnelheid
4.5. Mistlichten voor en achter
4.5.1. Toestand en werking
4.5.2. Richting
4.5.3. Schakelaars
4.5.4. Naleving van de voorschriften
4.6. Achteruitrijlichten
4.6.1. Toestand en werking

- 4.6.2. Naleving van de voorschriften
4.6.3. Schakelaars
4.7. Achterkentekenplaatverlichting
4.7.1. Toestand en werking
4.7.2. Naleving van de voorschriften
4.8. Retroreflectoren, opvallende markeringsborden achteraan
4.8.1. Toestand
4.8.2. Naleving van de voorschriften
4.9. Verklippersignalen voor lichtinrichting
4.9.1. Toestand en werking
4.9.2. Naleving van de voorschriften
4.10. Elektrische verbindingen tussen trekkend voertuig en aanhangwagens of oplegger
4.11. Elektrische bedrading
4.12. Niet-verplichte lampen en reflectoren
4.13. Accu
- 5. ASSEN, WIELEN, BANDEN EN OPHANGING**
5.1. Assen
5.1.1. Assen
5.1.2. Stuurpennen
5.1.3. Wiellagers
5.2. Wielen en banden
5.2.1. Wielnaaf
5.2.2. Wielen
5.2.3. Banden
5.3. Ophangingsstelsel
5.3.1. Veren en stabilisator
5.3.2. Schokdemper
5.3.3. Torsiebuizen, reactiearmen, wieldraagarmen en ophangarmen
5.3.4. Veerverbindingen
5.3.5. Luchtvering
- 6. CHASSIS EN MET HET CHASSIS VERBONDEN DELEN**

6.1. Chassis of frame en bevestigingen	7.1.3. Krachtbegrenzer veiligheidsgordel	9.3. Ventilatie- en verwarmingssysteem
6.1.1. Algemene toestand	7.1.4. Gordelspanners	9.4. Zitplaatsen
6.1.2. Uitlaatpijpen en dempers	7.1.5. Airbag	9.4.1. Zitplaatsen voor passagiers
6.1.3. Tanks en brandstofleidingen (incl. Tanks en brandstofleidingen voor verwarming).	7.1.6. SRS-Systemen (Supplemental Restraint System)	9.4.2. Bestuurderszitplaats
6.1.4. Bumpers, zijdelingse bescherming en onderrijbeveiliging aan de achterzijde	7.2. Aanduiding van een brandblusapparaat	9.5. Binnenverlichting en bestemmingsapparatuur
6.1.5. Bevestiging van het reservewiel	7.3. Sloten en beveiligingen tegen diefstal	9.6. Gangpaden, staanplaatsen
6.1.6. Mechanische koppelings- en trekrichting	7.4. Gevarendriehoek	9.7. Trappen en treden
6.1.7. Verzending	7.5. Verbandtrommel	9.8. Communicatiesysteem met passagiers
6.1.8. Bevestiging van de motor	7.6. Wielblokken (wiggen)	9.9. Bordjes met tekst
6.1.9. Motorvermogen	7.7. Geluidssignaal-inrichting	9.10. Vereisten voor het vervoer van kinderen
6.2. Cabine en koetswerk	7.8. Snelheidsmeter	9.10.1. Deuren
6.2.1. Toestand	7.9. Tachograaf	9.10.2. Signaleer-inrichtingen en speciale uitrusting
6.2.2. Bevestiging	7.10. Snelheidsbegrenzer	9.11. Vereisten voor het vervoer van mindervaliden
6.2.3. Portieren en portiervangers	7.11. Kilometer teller	9.11.1. Portieren, laadplatforms en liften
6.2.4. Bodem	7.12. Elektronische stabiliteitscontrole (ESC)	9.11.2. Bevestigings-systeem voor rolstoelen
6.2.5. Bestuurderszitplaats	8. OVERLAST-FACTOREN	9.11.3. Signaleerinrichting en speciale uitrusting
6.2.6. Overige zitplaatsen	8.1. Geluidsdemping	
6.2.7. Bedienings-apparatuur voor de bestuurder	8.2. Uitlaatemissies	
6.2.8. Cabinetreden	8.2.1. Emissies van voertuigen met compressieontsteking	
6.2.9. Andere binnen- en buitenvoorzieningen en uitrusting	8.2.1.1. Uitlaatemissie-regelsysteem	
6.2.10. Spatborden, opspatafscherming-uitrusting	8.2.1.2. Gasemissies	
7. DIVERSE UITRUSTINGEN	8.2.2. Emissies dieselmotor	
7.1. Veiligheidsgordels/-sluitingen en beveiligingssysteem voor inzittenden	8.2.2.1. Uitlaatemissie-regelsysteem	
7.1.1. Veiligheid van de bevestiging van veiligheidsgordels/-sluitingen	8.2.2.2. Opaciteit	
7.1.2. Toestand van veiligheidsgordels/-sluitingen	8.4. Andere punten die betrekking hebben op het milieu	
	8.4.1. Vloeistoflekken	
	9. AANVULLENDE TESTEN VOOR VOERTUIGEN VOOR PERSONENVERVOER M₂ ; M₃	
	9.1. Portieren	
	9.1.1. In- en uitgang	
	9.1.2. Nooduitgangen	
	9.2. Ontwasemings- en ontdooisysteem	

Gezien om te worden gevoegd bij het besluit van19/07/2018..... betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die ingeschreven zijn in België of in het buitenland.

**Annexe 5 à l'arrêté du Gouvernement bruxellois du ...19/07/2018.....
relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en
Belgique ou à l'étranger.**

Annexe 2 à l'arrêté royal du 1^{er} septembre 2006 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité

Liste des sommes à percevoir :

1° 75 euros :

- a. pour une défaillance constatée à l'occasion d'un contrôle technique routier des véhicules catégorisée comme mineure en vertu de l'article 12, 2. de la Directive 2014/47/UE et de son annexe II ou de son annexe III, paragraphe II;
- b. Le conducteur d'un véhicule immatriculé ou mis en circulation en Belgique ne peut pas produire un certificat de visite valable, mais son existence a été prouvée immédiatement.

2° 350 euros pour une défaillance constatée à l'occasion d'un contrôle technique routier des véhicules catégorisée comme majeure en vertu de l'article 12, 2. de la Directive 2014/47/UE et de son annexe II, sans préjudice de 4°, b, ou de son annexe III, paragraphe II ;

3° 1.000 euros :

- a. pour une défaillance constatée à l'occasion d'un contrôle technique routier des véhicules catégorisée comme critique en vertu de l'article 12, 2. de la Directive 2014/47/UE et de son annexe II ou de son annexe III, paragraphe II;
- b. Le conducteur d'un véhicule immatriculé ou mis en circulation en Belgique ne peut pas produire un certificat de visite valable d'où il ressort que le véhicule a été soumis au contrôle technique prescrit par la Directive 2014/45/UE ;

4° 2.500 euros :

- a. lorsque le certificat de visite présenté est faux, a été falsifié ou détruit ou les données y mentionnées ont été falsifiées ou détruites ;
- b. si le véhicule immatriculé ou mis en circulation dans un état membre de l'EEE n'est pas équipé d'un limiteur de vitesse alors qu'il n'en est pas dispensé, manifestement inopérant, non conforme aux exigences ou si la vitesse du véhicule n'est pas limitée à la valeur prescrite;
- c. L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est modifié.

5° 6.600 euros : le conducteur refuse le contrôle du véhicule.

Vue pour être annexée à l'arrêté du Gouvernement bruxellois du19/07/2018..... relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger.

Bruxelles, le 19/07/2018

Pour le Gouvernement :

Le Ministre-Président,

Rudi VERVOORT

Le Ministre de la Mobilité,

Pascal SMET

Bijlage 5 van het besluit van19/07/2018..... betreffende de invoering van de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die ingeschreven zijn in België of in het buitenland

Bijlage 2 van het koninklijk besluit van 1 september 2006 betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzake de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen

Lijst van de te innen sommen:

1° 75 euro:

- c. voor een gebrek vastgesteld tijdens technische controles langs de weg van voertuigen en ingedeeld bij de kleine gebreken krachtens artikel 12, 2. van richtlijn 2014/47/EU en haar bijlage II of bijlage III, paragraaf II;
- d. De bestuurder van een in België ingeschreven of in het verkeer gebracht voertuig kan geen geldig keuringsbewijs voorleggen, maar het bestaan van het keuringsbewijs werd onmiddellijk aangetoond.

2° 350 euro voor een gebrek vastgesteld tijdens technische controles langs de weg van voertuigen en ingedeeld bij de grote gebreken krachtens artikel 12, 2. van richtlijn 2014/47/EU en haar bijlage II, onverminderd 4°, b, of bijlage III, paragraaf II;

3° 1.000 euro:

- c. voor een gebrek vastgesteld tijdens technische controles langs de weg van voertuigen en ingedeeld bij de gevaarlijke gebreken krachtens artikel 12, 2. van Richtlijn 2014/47/EU en haar bijlage II of bijlage III, paragraaf II;
- d. De bestuurder van een in België ingeschreven of in het verkeer gebracht voertuig kan geen geldig keuringsbewijs voorleggen waaruit blijkt dat het voertuig de door Richtlijn 2014/45/EU voorgeschreven technische controle heeft ondergaan;

4° 2.500 euro:

- d. wanneer het voorgelegde keuringsbewijs vals is, werd vervalst of vernietigd of de erop voorkomende gegevens werden vervalst of vernietigd;
- e. als er geen snelheidsbegrenzer geïnstalleerd is in een in een lidstaat van de EER ingeschreven of in het verkeer gebracht voertuig, terwijl het voertuig niet is vrijgesteld, de snelheidsbegrenzer duidelijk niet werkt, niet in overeenstemming is met de vereisten of als de snelheid van het voertuig niet is beperkt tot de voorgeschreven waarde;
- f. Een door de fabrikant gemonteerd uitlaatemissieregelsysteem is aangepast.

5° 6.600 euro: De bestuurder weigert de inspectie van het voertuig.

Gezien om te worden gevoegd bij het besluit van .19/07/2018..... betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die ingeschreven zijn in België of in het buitenland.

Brussel, 19/07/2018

Voor de Regering:

De minister-president

Rudi VERVOORT

De minister van Mobiliteit,

Pascal SMET