

Art. 54. L'annexe 4 du même arrêté, remplacée par l'arrêté du Gouvernement flamand du 16 juillet 2021, est remplacée par l'annexe 12, jointe au présent arrêté.

Art. 55. L'annexe 4/1 du même arrêté, insérée par l'arrêté du Gouvernement flamand du 19 juillet 2019 et remplacée par l'arrêté du Gouvernement flamand du 16 juillet 2021, est remplacée par l'annexe 13, jointe au présent arrêté.

CHAPITRE 11. — *Modification de l'arrêté du Gouvernement flamand du 14 septembre 2018 fixant des mesures d'exécution concernant la formation duale et la phase de démarrage et diverses autres mesures*

Art. 56. L'article 9 de l'arrêté du Gouvernement flamand du 14 septembre 2018 fixant les mesures d'exécution concernant la formation duale et la phase de démarrage et diverses autres mesures, remplacé par l'arrêté du Gouvernement flamand du 28 août 2020, est abrogé.

CHAPITRE 12. — *Modifications de l'arrêté du Gouvernement flamand du 4 septembre 2020 fixant les matières dans les établissements d'enseignement secondaire*

Art. 57. À l'article 1 de l'arrêté du Gouvernement flamand du 4 septembre 2020 fixant les matières dans les établissements d'enseignement secondaire, les modifications suivantes sont apportées :

1° à l'alinéa 4, le point 18° est remplacé par ce qui suit :

« 18° pratique instrumentale en groupe : classique ; » ;

2° à l'alinéa 4, il est inséré un point 18°/1, rédigé comme suit :

« 18°/1 pratique vocale en groupe : classique ; » ;

3° à l'alinéa 5, le point 94° est remplacé par ce qui suit :

« 94° communication professionnelle, avec indication de la langue ; ».

CHAPITRE 13. — *Modifications de l'arrêté du Gouvernement flamand du 30 octobre 2020 portant diverses mesures urgentes à prendre dans l'enseignement à la suite du COVID-19 et modifiant l'arrêté du Gouvernement flamand du 4 septembre 2020 attribuant un budget de fonctionnement supplémentaire aux écoles de l'enseignement fondamental et secondaire ordinaire et spécial, aux CLB et aux internats à la suite des mesures qui ont été prises et des frais supplémentaires faits par les écoles dans ce cadre pour lutter contre la propagation du COVID-19 pour la période septembre-décembre 2020*

Art. 58. À l'article 5 de l'arrêté du Gouvernement flamand du 30 octobre 2020 portant diverses mesures urgentes à prendre dans l'enseignement à la suite du COVID-19 et modifiant l'arrêté du Gouvernement flamand du 4 septembre 2020 attribuant un budget de fonctionnement supplémentaire aux écoles de l'enseignement fondamental et secondaire ordinaire et spécial, aux CLB et aux internats à la suite des mesures qui ont été prises et des frais supplémentaires faits par les écoles dans ce cadre pour lutter contre la propagation du COVID-19 pour la période septembre-décembre 2020, les modifications suivantes sont apportées :

1° à l'alinéa 1, le membre de phrase « et l'année scolaire 2022-2023 » est inséré entre le membre de phrase « année scolaire 2021-2022 » et les mots « la date d'entrée en vigueur » ;

2° à l'alinéa 2, le membre de phrase « et l'année scolaire 2021-2022 » est inséré après le membre de phrase « année scolaire 2020-2021 ».

CHAPITRE 14. — *Dispositions finales*

Art. 59. Le présent arrêté produit ses effets à partir du 1 septembre 2022.

Art. 60. Le ministre flamand compétent pour l'enseignement et la formation et le ministre flamand compétent pour l'emploi sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 2 septembre 2022.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,

J. JAMBON

Le Ministre flamand de l'Enseignement, des Sports, du Bien-Être des Animaux et du Vlaamse Rand,

B. WEYTS

Le Ministre flamand de l'Économie, de l'Innovation, de l'Emploi, de l'Économie sociale et de l'Agriculture,

J. BROUNS

REGION WALLONNE — WALLONISCHE REGION — WAALS GEWEST

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

[C - 2022/43116]

18 NOVEMBRE 2022. — Arrêté du Gouvernement wallon relatif au contrôle technique des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles et modifiant l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques

Le Gouvernement wallon,

Vu la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité, l'article 1^{er}, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, point 2, et alinéa 2, modifié par la loi du 18 juillet 1990, et § 4, alinéa 1^{er}, et l'article 2, § 1^{er}, modifié par la loi du 18 juillet 1990 ;

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

Vu le rapport du 27 octobre 2021 établi conformément à l'article 3, 2°, du décret du 11 avril 2014 visant la mise en œuvre des résolutions de la Conférence des Nations unies sur les femmes à Pékin de septembre 1995 et intégrant la dimension du genre dans l'ensemble des politiques régionales ;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 10 mars 2022 ;

Vu l'accord du Ministre du Budget, donné le 24 mars 2022 ;
Vu l'avis de la Commission consultative wallonne administration-industrie, donné le 13 décembre 2021 ;
Vu l'avis n° 71.263/4 du Conseil d'État, donné le 11 mai 2022, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973 ;
Sur la proposition de la Ministre de la Sécurité routière,
Après délibération,

Arrête :

CHAPITRE 1^{er}.- *Contrôle technique des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles*

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

Art. 2. Pour l'application du présent arrêté, l'on entend par :

1° la directive 2014/45/UE : la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE ;

2° la loi du 21 juin 1985 : la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité ;

3° l'arrêté royal du 10 octobre 1974 : l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques ;

4° l'arrêté royal du 23 décembre 1994 : 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 ;

5° l'autorité compétente : le ministre wallon qui a la Sécurité routière dans ses attributions ou son délégué ;

6° l'agent qualifié : la personne visée à l'article 36 de l'arrêté royal du 10 octobre 1974 ;

7° le véhicule : tout cyclomoteur, motocyclette, motorcycle, tricycle à moteur et quadricycle tel que visés par le présent arrêté ;

8° le cyclomoteur : tout véhicule tel que visé à l'article 1^{er}, § 1^{er}, points 1 et 1bis, de l'arrêté royal du 10 octobre 1974 ;

9° la motocyclette ou le motorcycle : tout véhicule visé à l'article 1^{er}, § 1^{er}, points 2 et 2bis, de l'arrêté royal du 10 octobre 1974 ;

10° le tricycle à moteur : tout véhicule visé à l'article 1^{er}, § 1^{er}, points 3 et 3bis, de l'arrêté royal du 10 octobre 1974 ;

11° le quadricycle : tout véhicule visé à l'article 1^{er}, § 1^{er}, points 4 et 4bis, de l'arrêté royal du 10 octobre 1974 ;

12° le contrôle technique : l'inspection menée conformément à l'annexe, qui vise à garantir qu'un véhicule peut être utilisé sur la voie publique en toute sécurité et qu'il est conforme aux paramètres de sécurité et de protection de l'environnement requis et obligatoires ;

13° le certificat de contrôle technique : le rapport du contrôle technique délivré par l'autorité compétente ou par un organisme de contrôle technique agréé contenant les résultats du contrôle technique ;

14° l'organisme de contrôle technique agréé : tout organisme agréé tel que visé à l'arrêté royal du 23 décembre 1994 ;

15° la station de contrôle : le centre de contrôle technique d'un organisme de contrôle technique agréé ;

16° les défaillances : les défauts techniques et autres cas d'anomalies constatés lors d'un contrôle technique ;

17° les défaillances mineures : les défaillances n'ayant aucune incidence notable sur la sécurité du véhicule ou n'ayant pas d'incidence sur l'environnement, et autres anomalies mineures ;

18° les défaillances majeures : les défaillances susceptibles de compromettre la sécurité du véhicule, d'avoir une incidence sur l'environnement ou de mettre en danger les autres usagers de la route, et autres anomalies plus importantes ;

19° les défaillances critiques : les défaillances constituant un danger direct et immédiat pour la sécurité routière ou ayant une incidence sur l'environnement, justifiant qu'un État membre de l'Union européenne ou ses autorités compétentes puissent interdire l'utilisation du véhicule sur la voie publique ;

20° les dispositions réglementaires : les dispositions telles que reprises à l'arrêté royal du 10 octobre 1974.

Art. 3. § 1^{er}. Sont soumis aux dispositions du présent arrêté :

1° les motocyclettes, les motorcycles, les tricycles à moteur et quadricycles qui circulent sous couvert d'une plaque d'immatriculation belge ou en vue de l'être, et équipés par un moteur à combustion interne d'une cylindrée supérieure à 125 cm³ ;

2° les motocyclettes, les motorcycles, les tricycles à moteur et quadricycles qui circulent sous couvert d'une plaque d'immatriculation belge ou en vue de l'être, et équipés par un moteur électrique ou hybride dont la puissance nominale en continu est supérieure à 11 kW et dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 45 km/h.

§ 2. Les cyclomoteurs et les autres véhicules qui ne sont pas visés par le paragraphe 1^{er} sont uniquement soumis aux articles 1 à 5, 6, § 1^{er}, 1°, et 7 à 15.

Art. 4. § 1^{er}. Les véhicules mis en circulation sont contrôlés en vue de vérifier leur conformité aux dispositions réglementaires qui leur sont applicables.

Les contrôles sont réalisés par les organismes de contrôle technique agréés et ce, conformément à l'article 5 de l'arrêté royal du 23 décembre 1994.

§ 2. Sauf dispositions contraires, les contrôles comprennent les vérifications énoncées à l'annexe et les contrôles complémentaires prévus par des dispositions réglementaires particulières.

L'autorité compétente fixe les modalités relatives aux divers contrôles à accomplir.

§ 3. Le véhicule est présenté à l'initiative du titulaire dans une des stations de contrôle des organismes agréés.

Toutes les revisites ont lieu dans la station de contrôle où le contrôle complet a eu lieu.

§ 4. Les véhicules se trouvent dans un état de propreté qui n'entrave pas le contrôle des différents éléments à vérifier.

Le contrôle est arrêté lorsque des fuites de carburant ou de gaz sont constatées.

Le conducteur se conforme aux indications qui lui sont fournies en vue de permettre le contrôle de son véhicule.

§ 5. A l'occasion de ces contrôles et pour autant que le véhicule doive être pourvu de ces documents, celui qui présente le véhicule au contrôle remet le dernier certificat de contrôle technique à l'organisme agréé et présente les documents suivants :

1° le certificat d'immatriculation ;

2° le certificat de conformité européen, le certificat de conformité ou ce qui en tient lieu ;

3° le document intitulé « Inspection visuelle du véhicule ».

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, 2°, les conducteurs des véhicules importés précédemment immatriculés dans un autre État membre de l'Union européenne et précédemment immatriculés ne produisent pas le certificat de conformité, sauf si le certificat d'immatriculation est illisible ou incomplet, en application des annexes de la Directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules. Dans ce cas-là, l'absence de certificat de conformité ne pourra, toutefois, pas donner lieu à une sanction.

Art. 5. § 1^{er}. Les contrôles tels que prévus à l'article 4 sont répartis en deux catégories :

1° les contrôles complets, qui consistent à vérifier :

a) l'identification du véhicule, au cours de laquelle sont contrôlés :

1) le numéro de châssis ;

2) le certificat d'immatriculation ;

3) le certificat de conformité, le certificat de conformité européen ou ce qui en tient lieu, si l'un de ces documents est exigé comme document de bord ;

b) l'état technique du véhicule en vue de vérifier s'il satisfait aux normes en vigueur en matière de sécurité et d'environnement ;

2° les contrôles partiels, qui sont répartis en plusieurs catégories :

a) les contrôles administratifs, qui ont uniquement trait à la vérification :

1) du certificat d'immatriculation ;

2) du certificat de conformité, du certificat de conformité européen ou ce qui en tient lieu en vue de la validation d'une demande d'immatriculation d'un véhicule usagé ;

b) les visites administratives, qui ont uniquement trait à la vérification :

1) en présence du véhicule : du numéro de châssis, de la plaquette d'identification et des documents ;

2) en l'absence du véhicule : des documents ;

c) les visites techniques, à savoir, tous les autres contrôles partiels.

§ 2. Sauf dispositions contraires, les contrôles comprennent au moins le contrôle des éléments mentionnés à l'annexe.

§ 3. Tous les contrôles, excepté ceux sans présentation du véhicule, s'accompagnent d'un contrôle d'identification.

A cette occasion, il est vérifié si le véhicule est bien entretenu et s'il est conforme aux dispositions réglementaires ainsi qu'aux dispositions prévues dans le présent arrêté.

Art. 6. § 1^{er}. Les contrôles sont obligatoires :

1° à la demande d'un agent qualifié ;

2° avant la date de la remise en circulation, que ce soit au nom du même titulaire ou au nom d'un nouveau titulaire, de tout véhicule :

a) ayant fait l'objet d'une modification ou d'une transformation en rapport avec le châssis, à la carrosserie ou aux équipements, avec comme conséquence, une modification des caractéristiques techniques du véhicule ;

b) dont la frappe du numéro de châssis a été renforcée, effacée ou modifiée ;

c) ayant subi, à la suite d'un accident, des détériorations affectant le châssis, la direction, la suspension ou le dispositif de freinage, ou ayant subi un sinistre total ;

3° avant l'immatriculation d'un véhicule au nom d'un autre titulaire.

Concernant l'alinéa 1^{er}, 2°, c), le contrôle comprend le contrôle complet pour tous les véhicules et, en outre, le contrôle de géométrie des trains roulants et du châssis.

Concernant l'alinéa 1^{er}, 3°, si toutefois le nouveau titulaire est l'époux, le cohabitant légal, un des enfants ou un des parents du titulaire précédent, aucun contrôle n'est effectué si le nouveau titulaire envisage de transférer à son nom l'ancienne plaque d'immatriculation, pour autant qu'elle réponde aux dispositions prises en exécution de l'article 21 de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules. S'il n'envisage pas ce transfert, seul un contrôle partiel administratif sera effectué avant l'immatriculation.

§ 2. L'expert en automobile au sens de la loi du 15 mai 2007 relative à la reconnaissance et à la protection de la profession d'expert en automobiles et créant un Institut des experts en automobiles ou tout agent qualifié qui constate qu'un véhicule a subi les détériorations ou le sinistre mentionnés au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, c), le signale au Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures et conformément à l'arrêté royal du 8 juillet 2013 portant exécution de la loi du 19 mai 2010 portant création de la Banque-Carrefour des Véhicules.

§ 3. Lors du contrôle visé au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, 3°, le véhicule est présenté avec les éléments suivants :

1° son dernier certificat d'immatriculation délivré ;

2° une marque d'immatriculation ;

3° la responsabilité civile afférente à cette marque d'immatriculation.

L'autorité compétente définit les catégories de marques d'immatriculation en vue de la présentation au contrôle technique.

Par dérogation à l'article 5, § 2, le contrôle mentionné au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, 3^o, se limite à une inspection visuelle de l'état technique du véhicule dans les cas suivants :

1^o si le véhicule dispose d'un certificat de contrôle technique conforme à l'article 9, délivré moins de deux mois avant le contrôle ;

2^o s'il s'agit d'un véhicule importé en Belgique précédemment immatriculé dans un autre État membre de l'Union européenne disposant d'un certificat de contrôle technique délivré par les autorités compétentes de cet État membre attestant que le véhicule a passé avec succès, moins de deux mois avant le contrôle visé au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, 3^o, un contrôle technique respectant, au moins, les dispositions de la Directive 2014/45/CE.

Lorsqu'à l'issue de cette inspection visuelle, il est constaté que le véhicule ne présente ni défectuosité technique, ni manquement aux dispositions réglementaires, un document intitulé "Inspection visuelle du véhicule" est délivré.

Si, par contre, à l'issue de cette inspection visuelle, le véhicule présente une ou plusieurs défectuosités techniques ou un ou plusieurs manquements aux dispositions réglementaires, le véhicule est à nouveau immédiatement soumis au contrôle complet.

Le document "Inspection visuelle du véhicule" visé à l'alinéa 3 mentionne les données reprises à l'article 9, § 2, alinéa 2, points 1^o à 9^o.

Le document "Inspection visuelle du véhicule" accompagne toujours le certificat de contrôle technique visé à l'alinéa 1^{er}, sur lequel la station d'inspection automobile qui a procédé à l'inspection visuelle de l'état technique du véhicule appose, de manière indélébile, la mention « NON VALABLE EN L'ABSENCE DU DOCUMENT "INSPECTION VISUELLE DU VEHICULE" ».

Art. 7. Les contrôles partiels sont obligatoires :

1^o à la demande d'un agent qualifié ;

2^o pour les véhicules visés à l'article 10, §§ 2 à 4 ;

3^o dans le cas d'un transfert prévu à l'article 6, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 3^o.

Le contrôle visé à l'alinéa 1^{er}, 2^o, a lieu dans les deux mois suivant l'échéance de la validité du contrôle complet ou partiel précédent. À l'expiration de ce délai, un contrôle complet sera exécuté.

Art. 8. Sont exemptés de contrôle technique :

1^o les véhicules de la police ;

2^o les véhicules circulant sous couvert d'une plaque d'essai et d'un certificat d'immatriculation en cours de validité, conformément à l'arrêté royal du 8 janvier 1996 portant réglementation de l'immatriculation des plaques commerciales et des plaques nationales pour véhicules à moteur et remorques ;

3^o les véhicules conçus, construits et immatriculés pour être utilisés par les forces armées, la protection civile, les services d'incendie, les services responsables du maintien de l'ordre et les services d'urgence médicale.

Art. 9. § 1^{er}. Les contrôles donnent lieu, selon les cas, à la délivrance d'un certificat de contrôle technique ou d'un document « Inspection visuelle du véhicule », dont le modèle est déterminé par l'autorité compétente.

§ 2. Le certificat mentionne, au moins :

1^o le numéro d'identification du véhicule (VIN) ;

2^o le numéro de la plaque d'immatriculation et le symbole du pays d'immatriculation ;

3^o le lieu et la date du contrôle ;

4^o le kilométrage relevé lors de la visite complète précédente et actuelle, s'il est disponible ;

5^o la catégorie du véhicule, si elle est disponible ;

6^o le nombre de places assises, outre le siège conducteur ;

7^o les éventuelles défectuosités constatées et leur catégorie ;

8^o les manquements éventuels aux dispositions réglementaires ;

9^o l'évaluation globale du véhicule ;

10^o les données ayant rapport à des contrôles auxquels le véhicule est soumis en vertu d'autres dispositions réglementaires ;

11^o certaines informations utiles pour les visites ultérieures ;

12^o les données d'identification relatives à l'organisme de contrôle technique agréé ayant procédé au contrôle.

§ 3. Un certificat de contrôle technique valide, délivré dans un État membre de l'Union européenne pour un véhicule immatriculé dans cet État membre, démontrant que le véhicule a subi un contrôle technique favorable tel que visé dans la directive 2014/45/UE, est reconnu par l'autorité compétente.

En cas de doute, l'autorité compétente peut vérifier la validité du certificat de contrôle technique avant de le reconnaître.

Art. 10. § 1^{er}. Le certificat de contrôle technique est valide lorsqu'à l'occasion du contrôle, il est constaté que :

1^o le véhicule ne présente ni défectuosité technique, ni manquement aux dispositions réglementaires ;

2^o le véhicule présente une ou plusieurs défectuosités techniques qui, tout en ne le rendant pas dangereux, doivent néanmoins être surveillées ;

3^o le véhicule présente un ou plusieurs manquements aux dispositions réglementaires catégorisées comme défaillances mineures, qui peuvent être aisément corrigés.

§ 2. La période de validité du certificat de contrôle technique est de trois mois lorsque, malgré des défectuosités éventuelles telles que fixées au paragraphe 1^{er}, le véhicule présente un ou plusieurs manquements administratifs catégorisés comme défaillances mineures déterminés par l'autorité compétente.

§ 3. La période de validité du certificat de contrôle technique est de quinze jours, lorsque le véhicule, sans qu'il constitue un danger immédiat, présente une ou plusieurs défaillances majeures.

§ 4. La période de validité du certificat de contrôle technique est nulle lorsque l'état d'un élément ou d'un groupe d'éléments ou encore un ou plusieurs manquements aux dispositions réglementaires sont tels que le véhicule n'est pas admis ou maintenu en circulation. Ces défaillances sont catégorisées comme défaillances critiques.

Dans ce cas, le certificat de contrôle technique porte la mention "INTERDIT A LA CIRCULATION".

§ 5. La couleur du certificat de contrôle technique est verte dans les cas fixés aux paragraphes 1^{er} et 2 et rouge dans les cas fixés aux paragraphes 3 et 4.

§ 6. Pour le contrôle prévu à l'article 6, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 3^o, le certificat, tel que décrit à l'article 10, § 1^{er}, est accompagné d'une demande d'immatriculation.

Le contrôle prévu à l'article 6, § 1^{er}, alinéa 3, donne lieu à la délivrance d'une demande d'immatriculation.

Art. 11. § 1^{er}. Les organismes de contrôle technique agréés sont habilités à percevoir les redevances du présent article.

Les organismes agréés de contrôle technique affichent dans chacune de leurs stations de contrôle technique toutes les redevances qu'ils sont habilités à percevoir.

§ 2. Les frais des contrôles sont à charge du titulaire du véhicule.

Les paiements se font au comptant, sauf dispositions contraires de l'autorité compétente.

§ 3. Les montants des redevances, en ce compris la taxe sur la valeur ajoutée, sont fixés comme suit :

1° le contrôle complet suivant l'annexe : 48,50 euros ;

2° le contrôle partiel d'un véhicule, suite à :

a) la demande d'un agent qualifié : 13,30 euros ;

b) une visite ou revisite administrative : 8,40 euros ;

c) une revisite technique : 13,30 euros ;

3° la rédaction, la validation et la délivrance d'une demande d'immatriculation pour les autres contrôles que celui prévu au paragraphe 3, 1° : 4,20 euros ;

4° la recherche ou la délivrance d'un duplicata de tout document original délivré : 13,30 euros ;

5° le contrôle d'un véhicule après accident :

a) contrôle de la géométrie des trains roulants et du châssis : 103,10 euros ;

b) contrôle de la géométrie des trains roulants : 51,80 euros ;

6° supplément de non-présentation du véhicule au contrôle technique, après avoir pris un rendez-vous : 30,00 euros ; ce supplément ne s'applique pas en cas d'annulation plus 48 h avant le rendez-vous ou en cas de force majeure dûment justifiée ;

7° le contrôle de conformité d'un véhicule importé dans le cadre de l'article 3, § 3^{ter}, de l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques : 85,00 euros ;

8° le contrôle de conformité :

a) contrôle pour vérifier la conformité d'un véhicule en vue de la délivrance de l'attestation valant comme certificat de conformité : 108,50 euros ;

b) validation ou délivrance d'une plaquette d'identification : 8,40 euros

§ 4. Les montants mentionnés au paragraphe 3 sont automatiquement adaptés le 1^{er} janvier de chaque année en fonction de l'évolution de l'indice santé du mois de novembre de l'année précédente. Lors de l'indexation, le résultat est, le cas échéant, arrondi à la première décimale entière la plus proche.

L'indice de départ est celui du mois de novembre 2020 à l'exception des montants mentionnés au paragraphe 3, 1° et 7°, pour lesquels l'indice de départ est celui de novembre 2022.

§ 5. En cas de force majeure à apprécier par l'autorité compétente, le supplément de non-présentation du véhicule, payable en vertu du paragraphe 3, 6°, peut être remboursé.

En cas de force majeure, le véhicule ne peut être utilisé que pour effectuer des déplacements à vide par le chemin le plus direct entre la station de contrôle technique et la résidence ou le siège d'exploitation du titulaire du véhicule ou le siège d'exploitation du réparateur et vice versa.

CHAPITRE II.- *Modifications de l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques*

Art. 12. L'article 1^{er}, § 2, de l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 31 octobre 2017, est complété par un point 24, rédigé comme suit :

« 24. « l'organisme de contrôle technique agréé » : les organismes agréés en application de l'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation. ».

Art. 13. L'article 3 du même arrêté, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 19 décembre 2010, est complété par un paragraphe 3^{ter}, rédigé comme suit :

« § 3^{ter}. Les véhicules importés et mis en circulation pour la première fois en Belgique sous couvert de la procédure prévue à l'article 1^{er}, § 4^{bis}, de la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité sont présentés à un organisme de contrôle technique agréé, qui procède à un contrôle de conformité du véhicule et contrôle le respect des dispositions réglementaires du présent arrêté. ».

CHAPITRE III.- *Dispositions finales*

Art. 14. Le présent arrêté entre en vigueur le 1^{er} janvier 2023.

Art. 15. La Ministre de la Sécurité routière est chargée de l'exécution du présent arrêté.

Namur, le 18 novembre 2022.

Pour le Gouvernement :

Le Ministre-Président,
E. DI RUPO

La Ministre de la Fonction publique, de l'Informatique, de la Simplification administrative, en charge des allocations familiales, du Tourisme, du Patrimoine et de la Sécurité routière,
V. DE BUE

Annexe à l'arrêté du Gouvernement wallon du 18 novembre 2022 relatif au contrôle technique des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles et modifiant l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques

Exigences minimales concernant le contenu et les méthodes de contrôle recommandées

A. Généralités

La présente annexe indique les systèmes et composants de véhicules à contrôler. Elle expose en détail les méthodes de contrôle recommandées à utiliser et les critères sur lesquels se fonder pour déterminer si l'état du véhicule est acceptable.

Le contrôle porte au moins sur les points énumérés au point C ci-après, pour autant que ceux-ci concernent l'équipement du véhicule testé. Le contrôle peut aussi servir à vérifier si les pièces et composants concernés de ce véhicule correspondent aux caractéristiques requises en matière de sécurité et d'environnement qui étaient en vigueur au moment de la réception ou, selon le cas, de l'adaptation du véhicule.

Lorsque la conception du véhicule ne permet pas l'application des méthodes de contrôle visées dans la présente annexe, le contrôle est effectué conformément aux méthodes de contrôle recommandées et acceptées par le Service public Wallonie Mobilité et Infrastructures, tout en s'assurant que les normes de sécurité et de protection de l'environnement sont respectées.

Le contrôle de tous les points énumérés ci-après est considéré comme obligatoire lors d'un contrôle de véhicule, sauf ceux marqués d'une croix dans la colonne « élément » du tableau au point C, qui concernent l'état du véhicule et son aptitude à circuler, sans être considérés comme essentiels lors du contrôle technique.

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

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 le bruit ou recourir à tout autre moyen d'inspection approprié.

B. Étendue du contrôle

Le contrôle couvre au moins les domaines suivants :

0. identification du véhicule ;
1. équipements de freinage ;
2. direction ;
3. visibilité ;
4. éclairage et éléments du circuit électrique ;
5. essieux, roues, pneumatiques, suspension ;
6. châssis et accessoires du châssis ;
7. équipements divers ;
8. nuisances ;
9. contrôles supplémentaires pour les véhicules de transport de passagers des catégories M2 et M3.

C. Contenu et méthode de contrôle, évaluation des défaillances des véhicules

Le contrôle doit porter au moins sur les points qui suivent et appliquer les normes minimales et les méthodes recommandées indiquées dans le tableau ci-après.

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, au cas par cas.

La liste des défaillances n'est pas exhaustive. Les défaillances qui ne sont pas énumérées dans la présente annexe sont évaluées en fonction des risques pour la sécurité routière.

Élément	Méthode	Causes de la défaillance	Évaluation 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	
		W.a) Non réglementaire.	X		
		W.b) État.	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		

			W.a) Absent mais repris sur plaque d'identification.	X			
			W.b) Attestation constructeur manque.	X			
0.W.1. Plaque d'identification	Contrôle visuel.		a) Plaque manque ou introuvable.	X			
			b) Erronée.	X			
			c) État.	X			
			d) Fixation insuffisante.	X			
			e) Non réglementaire.	X			
0.W.2. Homologation/PVA	Contrôle visuel.		a) Provisoire.		X		
			b) Absent.		X		
0.W.3. Document de bord/Certificat d'immatriculation	Contrôle visuel.		a) Absence.			X	
			b) Falsification.				X

		c) Divergence avec plaque d'immatriculation.				X
		d) Erronée.	X			
		e) Genre inexact.	X			
		f) Périmé.	X			
		g) Manque bien qu'immatriculé, illisible, détérioration rendant l'identification impossible.	X			
		h) Attestation / Vérification	X			
0.W.4. Document de réhabilitation	Contrôle visuel.	a) Incomplet.	X			
		b) Manque.	X			
		c) Cachet après CAA.	X			
0.W.5. Assurance	Contrôle visuel.	a) Absence.	X			
1. ÉQUIPEMENTS DE FREINAGE						

1.1. État mécanique et fonctionnement						
1.1.1. Axe 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 de systèmes de freinage assistés doivent être contrôlés avec le moteur éteint.	a) Pivot trop serré.	X			
		b) Usure fortement avancée ou jeu.	X			
		W.a) Frottement excessif.	X			
1.1.2. État et course de la pédale ou du levier à main du dispositif de freinage	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage. Note : Les véhicules équipés de systèmes de freinage assistés doivent être contrôlés avec le moteur à l'arrêt.	a) Course trop grande, réserve de course insuffisante.	X			
		b) Dégagement du frein rendu difficile.		X		
		Fonctionnalité réduite.	X			
		c) État caoutchouc/antidérapant de la pédale de frein manquant, mal fixé ou usé.	X			
		W.a) État soudure – surchauffe.				X
		W.b) État.	X			
		W.c) Sécurité manquante.				X
		W.d) Montage non réglementaire.	X			

		W.e) Ergonomie – manœuvrabilité commande.	X	
1.1.6. Commande du frein de stationnement, levier de commande, dispositif de verrouillage, frein de stationnement électronique	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a) Verrouillage insuffisant. b) Usure au niveau de l'axe du levier ou du mécanisme de verrouillage. Usure excessive. c) Course trop longue (réglage incorrect).	X X X	
1.1.10. Dispositif de freinage assisté maître-cylindre (systèmes hydrauliques), servo frein, liquide de frein	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	W.a) Actionneur manquant, endommagé ou ne fonctionnant pas. W.b) Levier de commande non opérationnel, endommagé, positionné, déformé ou court de façon à rendre l'actionnement du frein difficile. a) Dispositif de freinage assisté défectueux ou inopérant. Ne fonctionne pas.	X X	X X

1.1.1.1. Hydraulique - Conduites rigides des freins		<p>b) Maître-cylindre défectueux, mais freinage toujours opérant. X</p> <p>Maître-cylindre défectueux ou non étanche. X</p> <p>c) Fixation insuffisante du maître-cylindre, mais frein toujours opérant. X</p> <p>Fixation insuffisante du maître-cylindre. X</p> <p>d) Niveau insuffisant du liquide de frein sous la marque MIN. X</p> <p>Niveau du liquide de frein largement sous la marque MIN. X</p> <p>Pas de liquide de frein visible. X</p> <p>e) Capuchon du réservoir du maître-cylindre manquant. X</p> <p>f) Témoin du liquide des freins allumé ou défectueux. X</p> <p>g) Fonctionnement défectueux du dispositif avertisseur en cas de niveau insuffisant du liquide. X</p> <p>W.a) Maître-cylindre / Servo frein. X</p> <p>a) Risque imminent de défaillance ou de rupture. X</p>		
---	--	--	--	--

		<p>b) Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (freins pneumatiques). Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (freins hydrauliques).</p> <p>c) Endommagement ou corrosion excessive des conduites. Affectant le fonctionnement des freins par blocage ou risque imminent de perte d'étanchéité.</p> <p>d) Conduites mal placées.</p> <p>Risques d'endommagement.</p>		X	X
1.1.12. Flexibles des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	<p>a) Risque imminent de défaillance ou de rupture.</p> <p>b) Endommagement, points de friction, flexibles torsadés ou trop courts. Flexibles endommagés ou frottant contre une autre pièce.</p> <p>c) Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (freins pneumatiques). Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (freins hydrauliques).</p>	X	X	X

					X				X
				d) Gonflement excessif des flexibles par mise sous pression. Câble altéré.					X
				e) Flexibles poreux.					X
				W.a) Fixation incorrecte.					X
				a) Usure excessive de la garniture ou de la plaquette (marque minimale atteinte). Usure excessive de la garniture ou de la plaquette (marque minimale non visible).				X	X
				b) Garnitures ou plaquettes encrassés par de l'huile, de la graisse, etc. Performances de freinage réduites.				X	X
				c) Garnitures ou plaquettes absentes ou mal montées.					X
				a) Disque ou tambour usé. Disque ou tambour excessivement usé, excessivement rayé, fissuré, mal fixé ou cassé.				X	X
				b) Tambours ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc. Performances de freinage réduites.				X	X
1.1.13. Garnitures ou plaquettes de freins			Contrôle visuel.						
1.1.14. Tambours de freins, disques de freins			Contrôle visuel.						

		c) Absence de tambour ou de disque.			X
1.1.15. Câbles de freins, timonerie	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	d) Plateau mal fixé.		X	
		W.a) Corrosion critique sans influence sur les performances.		X	
		Corrosion critique avec influence sur les performances.			X
		a) Câbles endommagés ou 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 à la suite d'un mauvais réglage ou d'une usure excessive.		X	

1.1.16. Cylindres de freins (y compris freins à ressort et cylindres hydrauliques) – Étriers de freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	W.a) Montage inadapté.	X		
		a) Cylindre fissuré ou endommagé. Performances de freinage réduites.	X		X
		b) Étanchéité insuffisante du cylindre. Performances de freinage réduites.	X		X
		c) Défaut du cylindre compromettant la sécurité ou actionneur mal monté. Performances de freinage réduites.	X		X
		d) Corrosion excessive du cylindre. Risque de fissure.	X		X
		e) Course excessive ou insuffisante du piston ou de la membrane. Performances de freinage réduites (réserve insuffisante pour le mouvement).	X		X
		f) Capuchon antipoussière endommagé. Capuchon antipoussière manquant ou excessivement endommagé.	X		X

1.1.21. Système de freinage complet	Contrôle visuel.	<p>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.</p> <p>Performances de freinage réduites.</p>	X	X	X
		<p>c) Défaut de tout élément de nature à compromettre la sécurité ou élément mal monté.</p> <p>d) Modification/réparation dangereuse d'un élément³.</p> <p>Performances de freinage réduites.</p>	X	X	X
1.2. Performances et efficacité du frein de service					
1.2.1. Performances	Essai sur un banc d'essai de freinage ou, si cela n'est pas possible, essai sur route avec freinage progressif jusqu'à l'effort maximal.	<p>a) Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues.</p> <p>Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.</p> <p>b) Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 70 % de l'effort maximal de l'autre roue. Ou, en cas d'essai sur route : déport excessif du véhicule.</p> <p>Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 50 % de l'effort maximal de l'autre roue, en cas d'essieu directeur.</p>	X	X	X

1.2.2. Efficacité	<p>Essai sur un banc d'essai de freinage ou, si cela est impossible pour des raisons techniques, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre enregistreur pour établir le coefficient de freinage, par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les semi-remorques, par rapport à la somme des charges autorisées par essieu. Les véhicules ou les remorques dont la masse maximale admissible dépasse 3,5 tonnes doivent être contrôlés conformément aux normes indiquées dans l'ISO 21069 ou selon des méthodes équivalentes. Les essais sur route doivent être réalisés par temps sec sur une route droite et plane.</p>	<p>c) Freinage non modérable (broutement). X</p> <p>d) Temps de réponse trop long. X</p> <p>e) Fluctuation excessive de la force de freinage pendant chaque tour de roue complet. X</p> <p>Ne donne pas au moins les valeurs minimales suivantes : Catégories L (les deux freins ensemble) : — catégorie L1e : 42 % — catégories L2e, L6e : 40 % — catégorie L3e : 50 % — catégorie L4e : 46 % — catégories L5e, L7e : 44 % Catégories L (freins arrière) : toutes les catégories : 25 % de la masse totale du véhicule. Moins de 50 % des valeurs ci-dessus sont atteintes. X</p>		
1.3. Performances et efficacité du frein de secours (si assuré par un système séparé)				

1.3.1. Performances	Si le système de freinage de secours est séparé du système de freinage de service, il faut utiliser la méthode indiquée au point 1.2.1.	a) Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues. Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.	X	X	
		b) L'effort de freinage d'une roue est inférieur à 70 % de l'effort maximal d'une autre roue du même essieu. Ou, en cas d'essai sur route : déport excessif du véhicule. Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 50 % de l'effort maximal de l'autre roue, en cas d'essieu directeur.	X		X
		c) Freinage non modérable (broutement).	X		
1.3.2. Efficacité	Si le système de freinage de secours est séparé du système de freinage de service, il faut utiliser la méthode indiquée au point 1.2.2.	L'effort de freinage est inférieur à 50 % de la capacité du frein de service définie au point 1.2.2 par rapport à la masse maximale autorisée. Moins de 50 % des valeurs de l'effort de freinage ci-dessus sont atteintes.	X		X
1.4. Performances et efficacité du frein de stationnement					
1.4.1. Performances	Appliquer le frein durant un essai sur un banc d'essai de freinage.	Frein inopérant d'un côté ou, dans le cas d'un essai sur route, déport excessif du véhicule. Moins de 50 % des valeurs de l'effort de freinage visées au point 1.4.2 sont atteintes par rapport à la masse du véhicule pendant l'essai.	X		X

1.4.2. Efficacité	Essai sur un banc d'essai de freinage. Si ce n'est pas possible, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre indicateur ou enregistreur ou avec le véhicule roulant sur une pente de gradient connu.	Ne donne pas pour tous les véhicules un coefficient de freinage d'au moins 16 % par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les véhicules à moteur, d'au moins 12 % par rapport à la masse maximale autorisée de l'ensemble du véhicule, si celle-ci est la plus élevée. Moins de 50 % des valeurs de l'effort de freinage ci-dessus sont atteintes.		X	X
1.6. Système antiblocage (ABS)	Contrôle visuel et contrôle du dispositif d'alerte et/ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	<p>a) Mauvais fonctionnement du dispositif d'alerte.</p> <p>b) Le dispositif d'alerte indique un mauvais fonctionnement du système.</p> <p>c) Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé.</p> <p>d) Câblage endommagé.</p> <p>e) Autres composants manquants ou endommagés.</p> <p>f) Le système signale une défaillance <i>via</i> l'interface électronique du véhicule.</p> <p>W.a) Fuite.</p>		X X X X X X	

1.7. Système de freinage électronique (EBS)	Contrôle visuel et contrôle du dispositif d'alerte et/ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Mauvais fonctionnement du dispositif d'alerte.	X	
		b) Le dispositif d'alerte indique un mauvais fonctionnement du système.	X	
		c) Le système signale une défaillance <i>via</i> l'interface électronique du véhicule.	X	
1.8. Liquide de frein	Contrôle visuel.	Liquide de frein contaminé ou sédimenté. Risque imminent de défaillance.	X	X
2. DIRECTION				
2.1. État mécanique				
2.1.1. État de la direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues hors sol ou sur des plaques tournantes, tourner le volant ou le guidon de butée à butée. Contrôle visuel du fonctionnement de la direction.	a) Conduite dure.	X	
		b) Axe de secteur tordu ou cannelures usées. Fonctionnalité affectée.	X	X
		c) Usure excessive de l'axe de secteur. Fonctionnalité affectée.	X	X

		d) Mouvement excessif de l'axe de secteur. Fonctionnalité affectée.	X	X	
		e) Manque d'étanchéité. Formation de gouttelettes, fuite.	X		
2.1.2. Fixation du boîtier de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur avec le poids des roues reposant sur le sol, tourner le volant ou le guidon dans le sens des aiguilles d'une montre puis en sens inverse, ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel de la fixation du boîtier de direction au châssis.	a) Mauvaise fixation du boîtier de direction. Fixations dangereusement mal attachées ou jeu par rapport au châssis/à la carrosserie visible. b) Ovalisation des trous de fixation dans le châssis. Fixations gravement affectées.	X	X	
		c) Boulons de fixation manquants ou fêlés. Fixations gravement affectées.	X		X
		d) Boîtier de direction fêlé. Stabilité ou fixation du boîtier affectée.	X		X
2.1.3. État de la timonerie de direction Dispositif de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues reposant sur le sol, tourner le volant alternativement dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens	a) Jeu entre des organes qui devraient être fixes. Jeu excessif ou risque de dissociation. b) Usure excessive des articulations. Risque très grave de détachement.	X		X
			X		X

	inverse ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel des éléments de la direction en vue de déceler de l'usure, des fêlures et d'évaluer la sûreté.	<p>c) Fêlure ou déformation d'un élément. Fonctionnement affecté. X</p> <p>d) Absence de dispositifs de verrouillage. X</p> <p>e) Désalignement d'éléments (par exemple barre d'accouplement ou barre de direction). X</p> <p>f) Réparation/Modification présentant un risque³. Fonctionnement affecté. X</p> <p>g) Capuchon antipoussière endommagé ou détérioré. X</p> <p>Capuchon antipoussière manquant ou gravement détérioré. X</p>		
2.1.4. Fonctionnement de la timonerie de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues reposant sur le sol, tourner le volant ou le guidon alternativement dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel des éléments de la direction en vue de déceler de l'usure, des fêlures et d'évaluer la sûreté.	<p>a) Frottement d'une partie mobile de la timonerie contre une partie fixe du châssis. X</p> <p>b) Butées inopérantes ou manquantes. X</p>		

2.1.5. Direction assistée	Vérifier l'étanchéité du circuit de direction et le niveau de liquide hydraulique (s'il est visible). Les roues sur le sol et le moteur en marche, vérifier le fonctionnement de la direction assistée.	a) Fuite de liquide ou fonctions affectées.	X		
		b) Niveau insuffisant du liquide (sous la marque MIN). Réservoir insuffisant.	X	X	
		c) Mécanisme inopérant. Direction touchée.	X	X	
		d) Mécanisme fêlé ou peu fiable. Direction touchée.	X	X	
		e) Élément faussé ou frottant contre une autre pièce. Direction touchée.	X	X	
		f) Réparation/Modification présentant un risque ³ . Direction touchée.	X	X	
		g) Endommagement ou corrosion excessive de câbles ou de flexibles. Direction touchée.	X	X	
		2.2. Volant, colonne et guidon			

2.2.1. État du volant ou du guidon	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur et la masse du véhicule reposant sur le sol, alternativement pousser et tirer le volant de direction dans l'axe de la colonne et pousser le volant/guidon dans différentes directions perpendiculairement à la colonne/fourche. Contrôle visuel du jeu, état des raccords souples ou des joints universels.	<p>a) Le mouvement relatif entre le volant ou le guidon et la colonne dénote une mauvaise fixation. Risque très grave de détachement.</p> <p>b) Fixation - Absence de dispositif de retenue sur le moyeu du volant ou le guidon. Risque très grave de détachement.</p> <p>c) Fêlure ou mauvaise fixation du moyeu, de la couronne ou des rayons du volant. Risque très grave de détachement.</p> <p>W.a) Réparation/modification présentant un risque.</p> <p>W.b) Actionnement involontaire d'une commande suite au mouvement du guidon.</p> <p>W.c) Symétrie.</p>		X	X
------------------------------------	--	---	--	---	---

2.2.2. Colonne/fourches de direction et amortisseurs de direction – Roulements de colonne de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur et la masse du véhicule reposant sur le sol, alternativement pousser et tirer le volant de direction dans l'axe de la colonne et pousser le volant/guidon dans différentes directions perpendiculairement à la colonne/fourche. Contrôle visuel du jeu, état des raccords souples ou des joints universels.	W.d) Non réglementaire (max 1 m). a) Mouvement excessif du centre du volant vers le bas ou le haut.	X X X X X X		
		b) Mouvement excessif du haut de la colonne par rapport à l'axe de la colonne.	X		
		c) Raccord souple détérioré.	X		
		d) Mauvaise fixation. Risque très grave de détachement.	X		X
		e) Modification présentant un risque ³ .			X
		W.a) Tés de fourche déformés, fracturés, fissurés, modification présentant un risque, fixation.			X

			W.b) Ponton entre les deux fourreaux de fourches cassé.		X		
2.3. Jeu dans la direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, la masse du véhicule reposant sur les roues, le moteur en marche, si possible pour les véhicules à direction assistée et les roues droites, tourner légèrement le volant ou le guidon dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse aussi loin que possible sans déplacement des roues. Contrôle visuel du mouvement libre.		Jeu excessif dans la direction. Sécurité de la direction compromise.		X		X
2.4. Parallélisme - Alignement (X) ²	Contrôle du parallélisme des roues directrices à l'aide d'un équipement approprié.		a) Parallélisme non conforme aux données ou exigences du constructeur automobile ¹ . Conduite en ligne droite touchée ; stabilité directionnelle perturbée. W.a) Défaut d'alignement.	X	X		
2.6. Direction assistée électronique (EPS)	Contrôle visuel et contrôle de la cohérence entre l'angle du volant ou du guidon et l'angle des roues lors de l'arrêt et de la mise en marche du moteur, et/ou lors de l'utilisation de l'interface électronique du véhicule.		a) L'indicateur de dysfonctionnement de l'EPS fait état d'une défaillance du système.		X		

		b) Incohérence entre l'angle du volant et l'angle des roues.	X			X
		<u>Direction affectée.</u>				
		c) L'assistance ne fonctionne pas.	X			
		d) Le système signale une défaillance <i>via</i> l'interface électronique du véhicule.	X			
3. VISIBILITÉ						
3.1. Champ de vision	Contrôle visuel depuis le siège/la selle 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			
		À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles.		X		
3.2. État des vitrages – Panneaux transparents	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			
		À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles.		X		
		b) Vitre ou panneau transparent (y compris les films réfléchissants ou teintés) non conforme	X			

		aux exigences ¹ (en dehors de la zone balayée par les essuie-glaces).		X	
		À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles.		X	
		c) Vitre ou panneau transparent dans un état inacceptable.		X	
		d) Visibilité fortement entravée à l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces.			X
		W.a) Fixation.		X	
		a) Miroir ou dispositif manquant ou fixé de manière non conforme aux exigences ¹ (au moins deux possibilités de dispositifs rétroviseurs disponibles).		X	
		Moins de deux possibilités de dispositifs rétroviseurs disponibles.		X	
		b) Miroir ou dispositif légèrement endommagé ou mal fixé.	X		
		Miroir ou dispositif inopérant, fortement endommagé ou mal fixé.		X	
		c) Champ de vision nécessaire non couvert.		X	
3.3. Miroirs ou dispositifs rétroviseurs	Contrôle visuel.				

3.4. Essuie-glace	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	<p>a) Essuie-glace inopérant ou manquant ou non conforme aux exigences¹.</p> <p>b) Balai d'essuie-glace défectueux.</p> <p>Balai d'essuie-glace manquant ou manifestement défectueux.</p>	X	X	
3.5. Lave-glace du pare-brise	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Mauvais fonctionnement du lave-glace (liquide de lave-glace insuffisant mais pompe fonctionnelle ou jets mal alignés).	X		
3.6. Système de désembuage (X) ²	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Lave-glace inopérant.	X		
4. FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE					
4.1. Phares					
4.1.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	<p>a) Lampe/source lumineuse défectueuse ou manquante (lampes/sources lumineuses multiples ; si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas).</p> <p>Lampe/source lumineuse unique ; si LED, visibilité fortement réduite.</p>	X		X

		<p>b) Système de projection légèrement défectueux (réflecteur et glace). Système de projection (réflecteur et glace) fortement défectueux ou manquant. c) Mauvaise fixation du feu.</p>	X		
4.1.2. Orientation	Déterminer l'orientation horizontale de chaque phare en feu de croisement à l'aide d'un dispositif d'orientation des phares ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	<p>a) L'orientation d'un phare n'est pas dans les limites prescrites par les exigences¹.</p>	X		
4.1.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	<p>b) Le système signale une défaillance <i>via</i> l'interface électronique du véhicule.</p> <p>a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences¹ (nombre de feux allumés en même temps). Dépassement de l'intensité lumineuse maximale autorisée à l'avant.</p> <p>b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.</p> <p>c) Le système signale une défaillance <i>via</i> l'interface électronique du véhicule.</p>	X		

4.1.4. 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	
4.1.5. Dispositifs de réglage de la portée (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible, ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a) Dispositif inopérant.	X	
		b) Le dispositif manuel ne peut être actionné depuis le siège du conducteur.	X	
		c) Le système signale une défaillance <i>via</i> l'interface électronique du véhicule.	X	
4.1.6. Lave-phares (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible.	Dispositif inopérant. Si lampes à décharge gazeuse.	X	
4.2. Feux de position avant et arrière, feux de gabarit, feux d'encombrement et feux de jour				
4.2.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse.	X	
		b) Glace défectueuse.	X	

			X		
				X	
				X	
				X	
4.2.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	<p>c) Mauvaise fixation du feu.</p> <p>Très grand risque de chute.</p> <p>a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences¹.</p> <p>Les feux de position arrière et latéraux peuvent être éteints lorsque les feux principaux sont allumés.</p> <p>b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.</p>			
4.2.3. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	<p>a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences¹.</p> <p>Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière ; intensité lumineuse fortement réduite.</p> <p>b) Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise.</p> <p>Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière ; intensité lumineuse fortement réduite.</p>	X	X	
4.3. Feux stop					

4.3.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	<p>a) Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples : si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas).</p> <p>Source lumineuse unique : si LED, moins de 2/3 fonctionnent.</p> <p>Toutes les sources lumineuses ne fonctionnent pas.</p> <p>b) Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise).</p> <p>Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).</p> <p>c) Mauvaise fixation du feu.</p> <p>Très grand risque de chute.</p>	X	X	X
4.3.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	<p>a) Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences¹.</p> <p>Fonctionnement retardé.</p> <p>Totalement inopérante.</p> <p>b) Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.</p> <p>c) Le système signale une défaillance <i>via</i> l'interface électronique du véhicule.</p>	X	X	X

		d) Les fonctions du voyant du frein de secours sont hors service ou ne fonctionnent pas correctement.	X		
4.3.3. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ¹ . Feu blanc à l'arrière ; intensité lumineuse fortement réduite.	X		
4.4. Indicateur de direction et feux de signal de détresse					
4.4.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples ; si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas). Source lumineuse unique ; si LED, moins de 2/3 fonctionnent. b) Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise). Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée). c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X	X	
4.4.2. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ . Totalelement inopérante.	X	X	X

4.4.3. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ¹ .	X	
4.4.4. 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				
4.5.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples : si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas).	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	
4.5.2. Réglage (X) ²	Vérification du fonctionnement et vérification à l'aide d'un dispositif d'orientation des feux.	c) Mauvaise fixation du feu.	X	
		Très grand risque de chute ou d'éblouissement.	X	
		Mauvaise orientation horizontale 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		
		Totalement inopérante.		X	
4.5.4. 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 commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .		X	
4.6. Feu de marche arrière					
4.6.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse.	X		
		b) Glace défectueuse.	X		
		c) Mauvaise fixation du feu.	X		
		Très grand risque de chute.		X	
4.6.2. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences ¹ .		X	
		b) Le commutateur 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 . Le feu de recul peut être allumé sans que la marche arrière soit enclenchée.	X	X	
4.7. Dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière					
4.7.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le feu émet de la lumière directe ou blanche vers l'arrière. b) Source lumineuse défectueuse (source lumineuse multiple). Source lumineuse défectueuse (source lumineuse unique). c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X	X	
4.7.2. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences ¹ .	X	X	
4.8. Catadioptres, marquage de visibilité (réfléchissant) et plaques réfléchissantes arrière					
4.8.1. État	Contrôle visuel.	a) Catadioptre défectueux ou endommagé. Catadioptre touché.	X	X	

			b) Mauvaise fixation du catadioptré. Risque de chute.	X	X	
4.8.2. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel.		Dispositif, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences ¹ . Manque ou réfléchit du rouge vers l'avant ou du blanc vers l'arrière.	X	X	
4.9. Témoins obligatoires pour le système d'éclairage						
4.9.1. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.		Dispositif inopérant. Ne fonctionne pas pour les feux de route ou les feux de brouillard arrière.	X	X	
4.9.2. Conformité avec les exigences ¹	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.		Non conformes aux exigences ¹ .	X		
4.10. Liaisons électriques entre le véhicule tracteur et la remorque ou semi-remorque	Contrôle visuel : si possible, examiner la continuité électrique de la connexion.		a) Mauvaise fixation des composants fixes. Douille mal attachée. b) Isolation endommagée ou détériorée. Risque de court-circuit.	X	X	X

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

4.12. Feux et catadioptrés non obligatoires (X) ²	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	<p>a) Feu ou catadioptré non conforme aux exigences¹. Feu émetteur/réflecteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière.</p> <p>b) Le fonctionnement du feu n'est pas conforme aux exigences¹. Le nombre de feux fonctionnant simultanément dépasse l'intensité lumineuse autorisée ; émission de lumière rouge à l'avant ou de lumière blanche à l'arrière.</p> <p>c) Mauvaise fixation du feu ou du catadioptré.</p>	X	X	
4.13. Accumulateur(s)	Contrôle visuel.	<p>Très grand risque de chute.</p> <p>a) Mauvaise fixation. Mauvaise fixation ; risque de court-circuit.</p> <p>b) Manque d'étanchéité. Perte de substances dangereuses.</p> <p>c) Coupe-circuit défectueux (si exigé).</p> <p>d) Fusibles défectueux (si exigés).</p> <p>e) Ventilation inadéquate (si exigée).</p>	X	X	

		W.a) Batterie déchargée.		X	
5. ESSIEUX, ROUES, PNEUS, SUSPENSION					
5.1. Essieux					
5.1.1. Essieux	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	a) Essieu fêlé ou déformé.			X
		b) Mauvaise fixation au véhicule.		X	
		Stabilité perturbée, fonctionnement affecté : jeu excessif par rapport aux fixations.			X
		c) Réparation/Modification présentant un risque ³ .		X	
		Stabilité perturbée, fonctionnement affecté, distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule, garde au sol insuffisante.			X
		W.a) Cache poussière déchiré ou manquant.		X	

5.1.2. Porte-fusées	<p>Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes. 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.</p>	W.b) Corrosion importante	Corrosion critique	a) Fusée d'essieu fracturée.	b) Usure excessive du pivot et/ou des bagues. Risque de jeu ; stabilité directionnelle perturbée.	c) Mouvement excessif entre la fusée et la poutre. Risque de jeu ; stabilité directionnelle perturbée.	d) Jeu de la fusée dans l'essieu. Risque de jeu ; stabilité directionnelle perturbée.	X	X	X	X
---------------------	---	---------------------------	--------------------	------------------------------	--	---	--	---	---	---	---

		W.a) Réparation/modification présentant un risque.		X	
5.1.3. Roulements de roues	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu.	a) Jeu excessif dans un roulement de roue. Stabilité directionnelle perturbée ; risque de destruction. b) Roulement de roue trop serré, bloqué. Risque de surchauffe ; risque de destruction.		X X	X
5.2. Roues et pneus					
5.2.1. Moyeu de roue	Contrôle visuel.	a) Écrous ou goujons de roue manquants ou desserrés. Fixation manquante ou mauvaise fixation qui nuit très gravement à la sécurité routière. b) Moyeu usé ou endommagé. Moyeu tellement usé ou endommagé que la fixation des roues n'est plus assurée. W.a) Élargisseurs de voie non réglementaire.		X X	X X

5.2.2. Roues - jantes	Contrôle visuel des deux côtés de chaque roue, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	<p>a) Fêlure ou défaut de soudure.</p>			X
		<p>b) Mauvais placement des frettes de jante. Détachement probable.</p>	X	X	X
		<p>c) Roue gravement déformée ou usée. La fixation au moyeu n'est plus assurée ; la fixation du pneu n'est plus assurée.</p>	X		X
		<p>d) Taille, conception technique, compatibilité ou type de roue non conforme aux exigences¹ et nuisant à la sécurité routière.</p>	X		
		<p>W.a) Élément de sécurité manquant.</p>	X		
5.2.3. Pneumatiques	Contrôle visuel de tout le pneumatique, soit par rotation de la roue libre, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, ou en faisant alternativement avancer et reculer le véhicule au-dessus d'une fosse.	<p>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 exigences¹ et nuisent à la sécurité routière. Capacité de charge ou catégorie de l'indice de vitesse insuffisant pour l'utilisation réelle, le pneu touche une partie fixe du véhicule, ce qui compromet la sécurité de la conduite.</p> <p>b) Pneumatiques de taille différente sur un même essieu ou sur des roues jumelées.</p>	X		X

				X	
		c) Pneumatiques de structure différente (radiale/diagonale) montés sur un même essieu.		X	
		d) Pneumatique gravement endommagé ou entaillé.		X	
		Corde visible ou endommagée.			X
		e) L'indicateur d'usure de la profondeur des sculptures devient apparent.		X	
		La profondeur des sculptures n'est pas conforme aux exigences ¹ .			X
		f) Frottement du pneu contre d'autres éléments (dispositifs antiprojections souples).	X		
		Frottement du pneu contre d'autres éléments (sécurité de conduite non compromise).		X	
		g) Pneumatiques retaillés non conformes aux exigences ¹ .		X	
		Couche de protection de la corde affectée.			X
		h) Le système de contrôle de la pression des pneumatiques fonctionne mal ou le pneumatique est manifestement sous-gonflé.	X		
		Manifestement inopérant.		X	
		5.3. Suspensions			

5.3.1. Ressorts et stabilisateurs	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	<p>a) Mauvaise attache des ressorts au châssis ou à l'essieu. Jeu visible. Fixations très mal attachées.</p> <p>b) Un élément de ressort est endommagé ou fendu. Principal ressort (à lames) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.</p> <p>c) Ressort manquant.</p> <p>Principal ressort (à lames) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.</p> <p>d) Réparation/modification présentant un risque³. Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule ; ressorts inopérants.</p>		X	X
5.3.2. Amortisseurs	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, ou à l'aide d'un équipement spécifique, si disponible.	<p>a) Mauvaise attache des amortisseurs au châssis ou à l'essieu. Amortisseur mal fixé.</p> <p>b) Amortisseur endommagé ou donnant des signes de fuite ou de dysfonctionnement grave.</p>	X	X	X

			W.a) Réparation/modification présentant un risque.			X
5.3.2.1. Essai de performance d'amortissage (X) ² .	Utilisation d'un équipement spécifique et comparaison des différences entre droite et gauche.		a) Écart significatif entre la droite et la gauche.		X	
			b) Les valeurs minimales indiquées ne sont pas atteintes.		X	
5.3.3. Tubes de poussée, jambes de force, triangles et bras de suspension	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.		a) Mauvaise attache d'un composant au châssis ou à l'essieu. Risque de jeu ; stabilité directionnelle perturbée.		X	X
			b) Élément endommagé ou présentant une corrosion excessive.		X	
			Stabilité de l'élément affectée ou élément fêlé.			X
			c) Réparation/modification présentant un risque ³ .		X	
			Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule ; dispositif inopérant.			X

5.3.4. Joints de suspension	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes.	a) Usure excessive du pivot de fusée et/ou des bagues ou au niveau des joints de suspension. Risque de jeu ; stabilité directionnelle perturbée. b) Capuchon antipoussière gravement détérioré. X Capuchon antipoussière manquant ou fêlé. X		X	X
5.3.5. Suspension pneumatique	Contrôle visuel.	a) a) Système inutilisable. b) Un élément est endommagé, modifié ou détérioré d'une façon susceptible d'altérer le fonctionnement du système. Fonctionnement du système gravement affecté. c) Fuite audible dans le système.		X	X
6. CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS					
6.1. Châssis ou cadre ou structure portante et accessoires					
6.1.1. État général	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Légère fêlure, déformation ou dégradation du châssis ou cadre. Grave fêlure, déformation ou dégradation.		X	X

				X	X	
		b) Mauvaise fixation de plaques de renfort ou d'attaches.				X
		Jeu dans la majorité des fixations ; résistance insuffisante des pièces.				
		c) Corrosion excessive affectant la rigidité de l'assemblage.		X		
		Résistance insuffisante des pièces.				X
		W.a) Réparation présentant un risque.		X		
		W.b) Modification.		X		
		W.c) Contrôle non réalisable.		X		
		W.d) Contrôle après accident.		X		
		a) Mauvaise fixation ou manque d'étanchéité du système d'échappement.		X		
		b) Pénétration de fumées dans la cabine ou dans l'habitacle du véhicule.		X		X
		Risque pour la santé des passagers.				
		W.a) Modification présentant un risque.		X		
6.1.2. Tuyaux d'échappement et silencieux	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.					

		W.b) État.	X		
6.1.3. Réservoir et conduites de carburant (y compris le système de réchauffage du réservoir et des conduites de carburant). Orifice de remplissage.	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, utilisation de dispositifs de détection des fuites en cas de systèmes GPL/GNC/GNL.	W.c) Positionnement. a) Mauvaise fixation du réservoir ou des conduites de carburant posant un risque particulier d'incendie. b) Fuite de carburant ou bouchon de remplissage manquant ou inopérant. Risques d'incendie ; perte excessive de substances dangereuses. c) Conduites abrasées. Conduites endommagées. d) Mauvais fonctionnement du robinet d'arrêt du carburant (si exigé). e) Risque d'incendie lié : — à une fuite de carburant, — à une mauvaise protection du réservoir de carburant ou du système d'échappement, — à l'état du compartiment moteur.	X	X	X

		f) Système GPL/GNC/GNL ou à hydrogène non conforme aux exigences, partie du système défectueuse ¹ .			X
6.1.4. Pare-chocs, protection latérale et dispositifs anti-encastrement arrière	Contrôle visuel.	a) Mauvaise fixation ou endommagement susceptible de causer des blessures en cas de contact. Chute probable de pièces ; fonctionnement gravement affecté. b) Dispositif manifestement non conforme aux exigences ¹ .		X	X
6.1.5. Support de la roue de secours (le cas échéant)	Contrôle visuel.	a) Support dans un état inacceptable. b) Support fêlé ou mal fixé. c) Roue de secours mal attachée au support. Très grand risque de chute.	X	X	X
6.1.6. Accouplement mécanique et dispositif de remorquage	Contrôle visuel de l'usure et du bon fonctionnement, en prêtant une attention particulière aux éventuels dispositifs de sécurité et/ou en utilisant un instrument de mesure.	a) Élément endommagé, défectueux ou fissuré (si non utilisé). Élément endommagé, défectueux ou fissuré (si utilisé).		X	X
		b) Usure excessive d'un élément. Limite d'usure dépassée.	X		X

6.1.7. Transmission	Contrôle visuel.	<p>c) Mauvaise fixation. <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Fixation mal attachée avec un très grand risque de chute. <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>d) Absence ou mauvais fonctionnement d'un dispositif de sécurité. <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>e) Témoin d'accouplement inopérant. <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>f) Obstruction, hors utilisation, de la plaque d'immatriculation ou d'un feu. <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Plaque d'immatriculation illisible (hors utilisation). <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>g) Modification présentant un risque³ (pièces auxiliaires). <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Modification présentant un risque³ (pièces principales). <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>h) Accouplement trop faible. <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>W.a) Non conforme aux exigences. <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>a) Boulons de fixation desserrés ou manquants. <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Boulons de fixation desserrés ou manquants au point de constituer une menace grave pour la sécurité routière. <input checked="" type="checkbox"/></p>		
---------------------	------------------	--	--	--

b) Usure excessive des roulements de l'arbre de transmission. Très grand risque de jeu ou de fissure.	X	X	
c) Usure excessive des joints universels (joints de cardan) ou des chaînes/ courroies de transmission. Très grand risque de jeu ou de fissure.	X	X	
d) Raccords flexibles détériorés. Très grand risque de jeu ou de fissure.	X	X	
e) Arbre de transmission endommagé ou déformé.	X		
f) Cage de roulement fissurée ou mal fixée. Très grand risque de jeu ou de fissure.	X	X	
g) Capuchon antipoussière gravement détérioré.			X
Capuchon antipoussière manquant ou fêlé.	X		
h) Modification illégale de la transmission.	X		
W.a) Protection de la chaîne, courroie ou cardan de transmission défectueux sans risque de se blesser.			X

		W.b) Protection de la chaîne, courroie ou cardan de transmission défectueux - Risque potentiel de se blesser.	X	X	
		W.c) Chaines – courroie : mauvaise tension, modèle inadapté aux pignons/poulies.	X	X	
		W.d) Pignon-Poulie.	X	X	
		W.e) Embrayage - Manque de progressivité.	X		
		W.f) Transmission hydraulique side car roue motrice et directrice.	X		
		W.g) Boite de vitesses.	X		
6.1.8. Supports de moteur	Contrôle visuel, le véhicule n'étant pas nécessairement placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	Fixations détériorées, manifestement gravement endommagées. Fixations desserrées ou fêlées.	X	X	
6.1.9. Performance 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. b) Modification du moteur affectant la sécurité et/ou l'environnement.	X	X	

6.2. Cabine, carrosserie et carénage							
6.2.1. État	Contrôle visuel.	a) Panneau ou élément mal fixé ou endommagé susceptible de provoquer des blessures.	X			X	
		Chute probable.				X	
		b) Montant mal fixé.	X				
		Stabilité compromise.				X	
		c) Entrée de fumées du moteur ou d'échappement.	X				X
		Risque pour la santé des passagers.					
		d) Modification présentant un risque ³ .	X				X
		Distance insuffisante par rapport aux pièces en rotation ou en mouvement ou par rapport à la route.					
		W.a) Réparation.				X	
6.2.2. Fixation	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a) Châssis ou cabine mal fixé.	X				
		Stabilité compromise.				X	
		b) Carrosserie/cabine manifestement mal centrée sur le châssis.	X				

		<p>c) Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses et si symétrie.</p> <p>Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses au point de constituer une menace très grave pour la sécurité routière.</p> <p>d) Corrosion excessive aux points de fixation sur les caisses autoporteuses.</p> <p>Stabilité altérée.</p>		X	X
6.2.3. Porte et poignées de porte	Contrôle visuel.	<p>a) Une portière ne s'ouvre ou ne se ferme pas correctement.</p> <p>b) Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée (portes coulissantes).</p> <p>Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée (portes pivotantes).</p> <p>c) Portière, charnières, serrures ou gâches détériorées.</p> <p>Portière, charnières, serrures ou gâches manquantes ou mal fixées.</p>		X	X

		W.a) Présence d'un élément susceptible d'aggraver le risque d'accident corporel pour les autres usagers de la route.	X		
		W.b) Modification présentant un risque.	X		
6.2.4. Plancher	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	Plancher mal fixé ou gravement détérioré. Stabilité insuffisante.	X		X
6.2.5. Siège du conducteur	Contrôle visuel.	a) Structure du siège défectueuse. Siège mal fixé. b) Mauvais fonctionnement du mécanisme de réglage. Siège mobile ou dossier impossible à fixer. W.a) Appuie-tête.	X		X
6.2.6. Autres sièges	Contrôle visuel.	a) Sièges défectueux ou mal fixés (pièces auxiliaires). Sièges défectueux ou mal fixés (pièces principales). b) Sièges non montés de façon conforme aux exigences ¹ . Dépassement du nombre de sièges autorisés ; disposition non conforme à la réception.	X	X	X

			W.a) Appuie-tête.		X	
6.2.7. Commandes de conduite	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.		Une commande nécessaire à la conduite sûre du véhicule ne fonctionne pas correctement.		X	
			Sécurité compromise.			X
6.2.8. Marchepieds pour accéder à la cabine	Contrôle visuel.		a) Marchepied ou anneau de marchepied mal fixé.	X	X	
			Stabilité insuffisante.			
			b) Marchepied ou anneau dans un état susceptible de blesser les utilisateurs.		X	
6.2.9. Autres équipements et aménagements intérieurs et extérieurs	Contrôle visuel.		a) Fixation défectueuse d'un accessoire ou équipement.		X	
			b) Accessoire ou équipement non conforme aux exigences ¹ .	X		
			Pièces rapportées risquant de causer des blessures ; sécurité compromise.		X	
			c) Équipement hydraulique non étanche.	X		
			Perte excessive de substances dangereuses.		X	
			W.a) Corrosion.		X	

		W.b) Déformation/état.		X	
		W.c) Réparation/modification présentant un risque.		X	
		W.d) Dimensions et masses.		X	
6.2.10. Garde-boue (ailes), dispositifs antiprojections	Contrôle visuel.	a) Manquants, mal fixés ou gravement rouillés.	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 conformes aux exigences ¹ .	X		
		Bandes de roulement insuffisamment couvertes.		X	
		W.a) État.		X	
6.2.11. Béquille	Contrôle visuel.	a) Manquante, mal fixée ou gravement rouillée.		X	
		b) Non conforme aux exigences ¹ .		X	

		c) Risque de se déplier lorsque le véhicule est en mouvement.			X
6.2.12. Poignées et repose-pieds	Contrôle visuel.	a) Manquants, mal fixés ou gravement rouillés.		X	
		b) Non conformes aux exigences ¹ .		X	
6.2.W.1. Carénage	Contrôle visuel.	Non conforme.		X	
7. AUTRE MATÉRIEL					
7.1. Ceintures de sécurité, boucles et systèmes de retenue					
7.1.1. Sûreté du montage des ceintures de sécurité et de leurs boucles	Contrôle visuel.	a) Point d'ancrage gravement détérioré.		X	
		Stabilité réduite.			X
		b) Ancrage desserré.		X	
7.1.2. État des ceintures de sécurité et de leurs attaches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Ceinture de sécurité obligatoire manquante ou non montée.		X	
		b) Ceinture de sécurité endommagée.	X		
		Coupure ou signes de distension.		X	

			c) Ceinture de sécurité non conforme aux exigences 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	
7.1.3. Limiteur d'effort de ceinture de sécurité endommagé	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.		a) Limiteur d'effort manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.		X	
			b) Le système signale une défaillance <i>via</i> l'interface électronique du véhicule.		X	
7.1.4. Prétensionneurs de ceinture de sécurité	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.		a) Prétensionneur manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.		X	
			b) Le système signale une défaillance <i>via</i> l'interface électronique du véhicule.		X	
7.1.5. Airbag	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.		a) Coussins gonflables manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.		X	
			b) Le système signale une défaillance <i>via</i> l'interface électronique du véhicule.		X	
			c) Coussin gonflable manquant ou ne fonctionnant pas correctement.		X	

7.1.6. Système de retenue supplémentaire (SRS)	Contrôle visuel du témoin de dysfonctionnement et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a) L'indicateur de dysfonctionnement du SRS fait état d'une défaillance du système.	X	
		b) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.	X	
7.3. Serrures et dispositif antivol	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le dispositif antivol ne fonctionne pas.	X	
		b) Défectueux. Le dispositif se verrouille ou se bloque inopinément.	X	X
7.4. Triangle de signalisation (si exigé) (X) ²	Contrôle visuel.	a) Manquant ou incomplet.	X	
		b) Non conformes aux exigences ¹ .	X	
7.7. Avertisseur sonore	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Ne fonctionne pas correctement. Totalement inopérant.	X	
		b) Commande mal fixée.	X	
		c) Non conformes aux exigences ¹ . Risque que le son émis soit confondu avec celui des sirènes officielles.	X	X

7.8. Tachymètre	Contrôle visuel ou vérification du fonctionnement au cours d'un essai sur route, ou par des moyens électroniques.	<p>a) Non conforme aux exigences¹. Manquant (si requis). X</p> <p>b) Fonctionnement altéré. X</p> <p>Totalement inopérant. X</p> <p>c) Éclairage insuffisant. X</p> <p>Totalement dépourvu d'éclairage. X</p>	X	
7.11. Compteur kilométrique (si disponible) (X) ²	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	<p>a) Manipulation évidente (fraude) pour réduire ou donner une représentation trompeuse du nombre de km parcourus par le véhicule. X</p> <p>b) Manifestement inopérant. X</p>	X	
7.12. Contrôle électronique de stabilité (ESC) (si monté/exigé)	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	<p>a) Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé. X</p> <p>b) Câblage endommagé. X</p> <p>c) Autres composants manquants ou endommagés. X</p> <p>d) Commutateur endommagé ou ne fonctionnant pas correctement. X</p> <p>e) L'indicateur de dysfonctionnement de l'ESC fait état d'une défaillance du système. X</p>	X	

		f) Le système signale une défaillance <i>via</i> l'interface électronique du véhicule.		X	
7.13 eCall (si monté, conformément à la législation de l'Union relative à la réception par type des véhicules					
7.13.1 Montage et configuration	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique	a) Système ou tout composant manquant		X	
		b) Version du logiciel incorrect	X		
		c) Codage du système incorrect	X		
7.13.2 État	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique	a) Système ou composants endommagés	X		
		b) L'indicateur de dysfonctionnement du système eCall fait état d'une défaillance du système	X		
		c) Défaillance de l'unité de commande électronique du système eCall	X		
		d) Défaillance du dispositif de communication par réseau mobile	X		
		e) Défaillance du signal GPS	X		
		f) Composants audio non connectés	X		

		g) Source d'alimentation non connectée ou charge insuffisante	X		
7.13.3 Performances	Contrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique	h) Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule	X		
		a) Ensemble minimal de données (MSD) incorrect	X		
		b) Mauvais fonctionnement des composants audio	X		
8. NUISANCES					
8.1. Bruit					
8.1.1. Système de suppression du bruit	Évaluation subjective (à moins que l'inspecteur ne considère que le niveau de bruit se situe aux limites, auquel cas un sonomètre peut être utilisé pour mesurer le bruit émis par un véhicule en stationnement).	a) Niveaux de bruit dépassant les limites admissibles prévues dans les exigences ¹ .	X	X	
		b) Un élément du système de suppression du bruit est desserré, endommagé, mal monté, manquant ou manifestement modifié d'une manière néfaste au niveau de bruit. Très grand risque de chute.	X	X	X

			W.a) Contrôle du niveau sonore non réalisable.	X		
8.2. Emissions à l'échappement						
8.2.1. Émissions des moteurs à allumage commandé						
8.2.1.W.1. État moteur	Contrôle visuel.		Contrôle des émissions non réalisable.	X		
8.2.1.1. Équipements de réduction des émissions à l'échappement	Contrôle visuel.		a) L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent, modifié ou manifestement défectueux.	X		
			b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.	X		
8.2.1.2. Émissions gazeuses	- Mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD). Le contrôle à la sortie du tuyau d'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement. - Mesures non applicables aux moteurs à deux temps.		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 ;	X		

		<p>ii) pour les véhicules équipés d'un système avancé de réduction des émissions :</p> <ul style="list-style-type: none"> — moteur tournant au ralenti : 0,5 % — moteur tournant au ralenti accéléré : 0,3 % <p>ou</p> <ul style="list-style-type: none"> — moteur tournant au ralenti : 0,3 % — moteur tournant au ralenti accéléré : 0,2 % <p>selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences¹.</p>		X	
		c) Coefficient lambda hors de la gamme $1 \pm 0,03$ ou non conforme aux spécifications du constructeur.		X	
		d) Le relevé du système OBD indique un dysfonctionnement important.		X	
8.2.2. Emissions des moteurs à allumage par compression					
8.2.2.W.1. État moteur	Contrôle visuel.	Contrôle des émissions non réalisable.		X	
8.2.2.1. Équipement de réduction des émissions à l'échappement	Contrôle visuel.	<p>a) L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent ou manifestement défectueux.</p> <p>b) Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.</p>		X	

<p>8.2.2.2. Opacité Ces dispositions ne sont pas applicables aux véhicules immatriculés ou mis en circulation avant le 1^{er} janvier 1980.</p>	<p>Mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée. Le contrôle à la sortie du tuyau d'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement.</p> <p>Mise en condition du véhicule :</p> <p>1. Les véhicules peuvent être contrôlés sans mise en condition préalable, mais non sans qu'on se soit assuré, pour des raisons de sécurité, que le moteur est chaud et dans un état mécanique satisfaisant.</p> <p>2. Exigences concernant la mise en condition :</p> <p>i) le moteur doit être chaud: autrement dit, la température de l'huile moteur mesurée par une sonde dans le tube de la jauge doit au moins être égale à 80 °C ou correspondre à la température de fonctionnement normale si celle-ci est inférieure, ou la température du bloc-moteur, mesurée d'après le</p>	<p>a) Dans le cas de véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences¹, l'opacité dépasse le niveau consigné sur la plaque signalétique placée sur le véhicule par le constructeur.</p>	<p>X</p>	
---	---	--	----------	--

<p>niveau du rayonnement infrarouge, doit atteindre une valeur au moins 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 basant sur le fonctionnement du ventilateur de refroidissement ;</p> <p>iii) le système d'échappement doit être purgé par trois coups d'accélération à vide ou par un moyen équivalent.</p>	<p>b) Lorsque cette information n'est pas disponible, ou lorsque les exigences¹ n'autorisent pas le recours à des 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</p> <ul style="list-style-type: none"> — pour les véhicules indiqués dans les exigences¹ ou les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date spécifiée dans les exigences¹ : 1,5 m⁻¹ ou 0,7 m⁻¹ 	X		
--	--	---	--	--

	<p>Procédure d'essai :</p> <ol style="list-style-type: none">1. Le moteur et, le cas échéant, le turbocompresseur doivent tourner au ralenti avant le lancement de chaque cycle d'accélération libre. Pour les moteurs de poids lourds, cela signifie qu'il faut attendre au moins 10 secondes après le relâchement de la commande des gaz.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.3. À chaque cycle d'accélération libre, le moteur doit atteindre la vitesse de coupure de l'alimentation, ou, pour les véhicules à transmission automatique, la vitesse indiquée par le constructeur ou, si celle-ci n'est pas connue, les deux tiers de la vitesse de coupure de l'alimentation avant que la commande des gaz ne soit				
--	---	--	--	--	--

	<p>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.</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’écarternt fortement de la moyenne mesurée, ou être obtenue par un autre mode de calcul statistique qui tient compte de la dispersion des valeurs mesurées. Le nombre de cycles d’essai à effectuer peut être limité.</p>		
	<p>5. Afin d’éviter des essais inutiles, les véhicules pour lesquels les valeurs mesurées après moins de trois cycles d’accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement au-dessus des limites, peuvent être</p>		

	refusés. Afin d'éviter des essais inutiles, 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, peuvent être acceptés.				
8.3.	8.3. Suppression des interférences électromagnétiques				
8.3.1. Interférences radio (X) ²		Une des exigences applicables ¹ n'est pas satisfaite.	X		
8.4.	8.4. Autres points liés à l'environnement				
8.4.1. Pertes de liquides		Toute fuite excessive de liquide autre que de l'eau susceptible de porter atteinte à l'environnement ou constituant un risque pour la sécurité des autres usagers de la route. Formation continue de gouttelettes constituant un risque très grave.		X	X

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 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 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.

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement wallon du 18 novembre 2022 relatif au contrôle technique des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles et modifiant l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques.

Namur, le 18 novembre 2022.

Pour le Gouvernement :

Le Ministre-Président,

E. DI RUPO

La Ministre de la Fonction publique, de l'Informatique, de la Simplification administrative, en charge des allocations familiales, du Tourisme, du Patrimoine et de la Sécurité routière,

V. DE BUE

ÜBERSETZUNG

ÖFFENTLICHER DIENST DER WALLONIE

[C – 2022/43116]

18. NOVEMBER 2022 — Erlass der Wallonischen Regierung über die technische Kontrolle von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen und zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 10. Oktober 1974 zur Einführung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kleinkrafträder und Motorräder sowie an ihre Anhänger

Die Wallonische Regierung,

Aufgrund des Gesetzes vom 21. Juni 1985 über die technischen Anforderungen, denen jedes Fahrzeug für den Transport auf dem Landweg, seine Bestandteile und sein Sicherheitszubehör entsprechen müssen, Artikel 1 Paragraph 1 Absatz 1 Ziffer 2, und Absatz 2, abgeändert durch das Gesetz vom 18. Juli 1990, und Paragraph 4 Absatz 1, und Artikel 2 Paragraph 1, abgeändert durch das Gesetz vom 18. Juli 1990;

Aufgrund des Königlichen Erlasses vom 10. Oktober 1974 zur Einführung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kleinkrafträder und Motorräder sowie an ihre Anhänger;

Aufgrund des gemäß Artikel 3 Ziffer 2 des Dekrets vom 11. April 2014 zur Umsetzung der Resolutionen der im September 1995 in Peking organisierten Weltfrauenkonferenz der Vereinten Nationen und zur Integration des Gender Mainstreaming in allen politischen Vorhaben erstellten Berichts vom 27. Oktober 2021;

Aufgrund der am 10. März 2022 abgegebenen Stellungnahme des Finanzinspektors;

Aufgrund des am 24. März 2022 gegebenen Einverständnisses des Ministers für Haushalt;

Aufgrund der am 13. Dezember 2021 abgegebenen Stellungnahme des Wallonischen Beratungsausschusses Verwaltung-Industrie;

Aufgrund des am 11. Mai 2022 in Anwendung des Artikels 84 Paragraph 1 Absatz 1 Ziffer 2 der am 12. Januar 1973 koordinierten Gesetze über den Staatsrat abgegebenen Gutachtens des Staatsrats Nr. 71.263/4;

Auf Vorschlag der Ministerin für die Verkehrssicherheit;

Nach Beratung,

Beschließt:

KAPITEL 1 — Technische Kontrolle von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen

Artikel 1 - Durch vorliegenden Erlass wird die Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und von Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG teilweise umgesetzt.

Art. 2 - Für die Anwendung des vorliegenden Erlasses gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1° die Richtlinie 2014/45/EU: die Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und von Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG;

2° das Gesetz vom 21. Juni 1985: das Gesetz vom 21. Juni 1985 über die technischen Anforderungen, denen jedes Fahrzeug für den Transport auf dem Landweg, seine Bestandteile und sein Sicherheitszubehör entsprechen müssen;

3° der Königliche Erlass vom 10. Oktober 1974: der Königliche Erlass vom 10. Oktober 1974 zur Einführung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kleinkrafträder und Motorräder sowie an ihre Anhänger;

4° der Königliche Erlass vom 23. Dezember 1994: der Königliche Erlass vom 23. Dezember 1994 zur Festlegung der Zulassungsbedingungen und der Regeln für die verwaltungstechnische Kontrolle in Bezug auf die Stellen, die mit der Kontrolle der in Verkehr gebrachten Fahrzeuge beauftragt sind;

5° die zuständige Behörde: der Wallonische Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich die Verkehrssicherheit gehört, oder dessen Beauftragter;

6° der befugte Bedienstete: die in Artikel 36 der Königlichen Erlasses vom 10. Oktober 1974 genannte Person;

7° das Fahrzeug: jedes Kleinkraftrad, Motorrad oder Kraftrad, dreirädriges und vierrädriges Kraftfahrzeug im Sinne des vorliegenden Erlasses;

8° das Kleinkraftrad: jedes Fahrzeug im Sinne von Artikel 1 Paragraph 1 Ziffern 1 und *1bis* des Königlichen Erlasses vom 10. Oktober 1974;

9° das Motorrad oder das Kraftrad: jedes Fahrzeug im Sinne von Artikel 1 Paragraph 1 Ziffern 2 und *2bis* des Königlichen Erlasses vom 10. Oktober 1974;

10° das dreirädrige Kraftfahrzeug: jedes Fahrzeug im Sinne von Artikel 1 Paragraph 1 Ziffern 3 und *3bis* des Königlichen Erlasses vom 10. Oktober 1974;

11° das vierrädrige Kraftfahrzeug: jedes Fahrzeug im Sinne von Artikel 1 Paragraph 1 Ziffern 4 und *4bis* des Königlichen Erlasses vom 10. Oktober 1974;

12° die technische Kontrolle: die gemäß dem Anhang durchgeführte Prüfung, mit der sichergestellt werden soll, dass das Fahrzeug bei seiner Benutzung auf öffentlichen Straßen sicher ist und die vorgeschriebenen und verbindlichen Sicherheits- und Umweltmerkmale aufweist;

13° die Prüfbescheinigung: der von der zuständigen Behörde oder einer zugelassenen technischen Prüfstelle ausgestellte Prüfbericht über die Verkehrs- und Betriebssicherheit, in dem das Ergebnis einer Prüfung im Rahmen der technischen Kontrolle enthalten ist;

14° die zugelassene technische Prüfstelle: jede zugelassene Stelle im Sinne des Königlichen Erlasses vom 23. Dezember 1994;

15° die Kontrollstation: das technische Kontrollzentrum einer zugelassenen technischen Prüfstelle;

16° die Mängel: technische Defekte und andere Unregelmäßigkeiten, die bei einer technischen Kontrolle festgestellt werden;

17° die geringen Mängel: Mängel ohne bedeutende Auswirkung auf die Fahrzeugsicherheit oder auf die Umwelt sowie andere geringfügige Unregelmäßigkeiten;

18° die erheblichen Mängel: Mängel, die die Fahrzeugsicherheit oder die Umwelt beeinträchtigen oder durch die andere Verkehrsteilnehmer gefährdet werden können, oder andere bedeutendere Unregelmäßigkeiten;

19° die gefährlichen Mängel: Mängel, die eine direkte und unmittelbare Gefahr für die Verkehrssicherheit darstellen oder die Umwelt beeinträchtigen und es rechtfertigen, dass ein Mitgliedstaat der Europäischen Union oder seine zuständigen Behörden die Nutzung des Fahrzeugs auf öffentlichen Straßen untersagen;

20° die Verordnungsbestimmungen: die Bestimmungen, die im Königlichen Erlass vom 10. Oktober 1974 aufgeführt sind.

Art. 3 - § 1. Folgende Fahrzeuge unterliegen den Bestimmungen des vorliegenden Erlasses:

1° die Motorräder, die Krafträder, die dreirädrigen und vierrädrigen Kraftfahrzeuge, die mit einem belgischen Kennzeichen verkehren oder verkehren sollen und mit einem Verbrennungsmotor mit einem Hubraum von mehr als 125 cm³ ausgestattet sind;

2° die Motorräder, die Krafträder, die dreirädrigen und vierrädrigen Kraftfahrzeuge, die mit einem belgischen Kennzeichen verkehren oder verkehren sollen und mit einem Elektro- oder Hybridmotor mit einer Nenndauerleistung von mehr als 11 kW und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km/h ausgestattet sind.

§ 2. Kleinkrafträder und andere Fahrzeuge, die nicht unter Paragraph 1 fallen, unterliegen nur den Artikeln 1 bis 5, 6 Paragraph 1 Ziffer 1, und den Artikeln 7 bis 15.

Art. 4 - § 1. Fahrzeuge, die in Betrieb genommen werden, werden auf ihre Übereinstimmung mit den für sie geltenden Verordnungsbestimmungen überprüft.

Die Kontrollen werden von den zugelassenen technischen Prüfstellen durchgeführt, und zwar gemäß Artikel 5 des Königlichen Erlasses vom 23. Dezember 1994.

§ 2. Soweit durch Bestimmungen nicht anders geregelt, umfassen die Kontrollen die im Anhang aufgeführten Überprüfungen und die in besonderen Verordnungsbestimmungen vorgesehenen zusätzlichen Kontrollen.

Die zuständige Behörde legt die Einzelheiten für die verschiedenen durchzuführenden Kontrollen fest.

§ 3. Das Fahrzeug wird auf Veranlassung des Inhabers in einer der Kontrollstationen der zugelassenen Stellen vorgeführt.

Alle Wiederholungsbesuche finden in der Kontrollstation statt, in der die vollständige Kontrolle stattgefunden hat.

§ 4. Die Fahrzeuge befinden sich in einem sauberen Zustand, der die Kontrolle der verschiedenen zu überprüfenden Bestandteile nicht behindert.

Die Kontrolle wird abgebrochen, wenn Austritte von Kraftstoff oder Gas festgestellt werden.

Der Fahrer befolgt die Hinweise, die ihm gegeben werden, um die Kontrolle seines Fahrzeugs zu ermöglichen.

§ 5. Anlässlich dieser Kontrollen und sofern das Fahrzeug mit den genannten Dokumenten versehen werden muss, übergibt derjenige, der das Fahrzeug zur Kontrolle vorführt, der zugelassenen Stelle die letzte Prüfbescheinigung und legt folgende Dokumente vor:

1° die Zulassungsbescheinigung;

2° die europäische Übereinstimmungsbescheinigung, die Übereinstimmungsbescheinigung oder ein gleichwertiges Schriftstück;

3° das Dokument mit dem Titel "Visuelle Inspektion des Fahrzeugs".

Abweichend von Absatz 1 Ziffer 2 legen die Fahrer von eingeführten Fahrzeugen, die zuvor in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union zugelassen waren und zuvor zugelassen wurden, die Übereinstimmungsbescheinigung nicht vor, es sei denn, die Zulassungsbescheinigung ist unleserlich oder unvollständig in Anwendung der Anhänge der Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge. In diesem Fall kann das Fehlen der Übereinstimmungsbescheinigung allerdings nicht bestraft werden.

Art. 5 - § 1. Die Kontrollen im Sinne von Artikel 4 werden in zwei Kategorien unterteilt:

1° die vollständigen Kontrollen, die Folgendes überprüfen sollen:

a) die Identifizierung des Fahrzeugs, bei der Folgendes kontrolliert wird:

1) die Fahrgestellnummer;

2) die Zulassungsbescheinigung;

3) die Übereinstimmungsbescheinigung, die europäische Übereinstimmungsbescheinigung oder ein gleichwertiges Schriftstück, wenn eines dieser Dokumente als Fahrzeugdokument vorgeschrieben ist;

b) den technischen Zustand des Fahrzeugs, um zu prüfen, ob es die geltenden Sicherheits- und Umweltstandards erfüllt;

2° die Teilkontrollen, die in mehrere Kategorien unterteilt werden:

a) verwaltungstechnische Kontrollen, die sich ausschließlich auf die Überprüfung folgender Punkte beziehen:

1) der Zulassungsbescheinigung;

2) der Übereinstimmungsbescheinigung, der europäischen Übereinstimmungsbescheinigung oder eines gleichwertigen Schriftstücks im Hinblick auf die Gültigkeitserklärung eines Zulassungsantrags eines Gebrauchtfahrzeugs;

b) administrative Wiederholungsbesuche, die sich ausschließlich auf die Überprüfung folgender Punkte beziehen:

1) - in Anwesenheit des Fahrzeugs - der Fahrgestellnummer, des Identifizierungsschildes und der Dokumente;

2) - bei Abwesenheit des Fahrzeugs - der Dokumente;

c) technische Wiederholungsbesuche, d. h. alle anderen Teilkontrollen.

§ 2. Soweit durch Bestimmungen nicht anders geregelt, umfassen die Kontrollen mindestens die Kontrolle der im Anhang genannten Punkte.

§ 3. Alle Kontrollen, mit Ausnahme derjenigen ohne Vorführung des Fahrzeugs, gehen mit einer Identifizierungskontrolle einher.

Bei dieser Gelegenheit wird überprüft, ob das Fahrzeug gut gewartet ist und ob es den Verordnungsbestimmungen sowie den im vorliegenden Erlass vorgesehenen Bestimmungen entspricht.

Art. 6 - § 1. Kontrollen sind vorgeschrieben:

- 1° auf Verlangen eines befugten Bediensteten;
- 2° vor dem Datum der Wiederinbetriebnahme, sei es auf den Namen desselben Inhabers oder auf den Namen eines neuen Inhabers, eines jeden Fahrzeugs:
 - a) an dem eine Änderung oder ein Umbau im Zusammenhang mit dem Fahrgestell, der Karosserie oder der Ausstattungen vorgenommen wurde, was zu einer Änderung der technischen Merkmale des Fahrzeugs geführt hat;
 - b) dessen Fahrgestellnummer verstärkt, unkenntlich gemacht oder verändert wurde;
 - c) das infolge eines Unfalls Beschädigungen am Fahrgestell, an der Lenkung, an der Aufhängung oder an der Bremsanlage erlitten hat oder einen Totalschaden erlitten hat;
- 3° vor der Zulassung eines Fahrzeugs auf den Namen eines anderen Inhabers.

In Bezug auf Absatz 1 Ziffer 2 Buchstabe c umfasst die Kontrolle die vollständige Kontrolle für alle Fahrzeuge und darüber hinaus die Kontrolle der Fahrwerks- und Fahrgestellgeometrie.

In Bezug auf Absatz 1 Ziffer 3 wird, wenn jedoch der neue Inhaber der Ehegatte, der gesetzliche Zusammenwohnende, ein Kind oder ein Elternteil des vorherigen Inhabers ist, keine Kontrolle durchgeführt, wenn der neue Inhaber beabsichtigt, das alte Kennzeichen auf seinen Namen umzuschreiben, sofern es den in Ausführung des Artikels 21 des Königlichen Erlasses vom 20. Juli 2001 über die Zulassung von Fahrzeugen getroffenen Bestimmungen entspricht. Wenn er diese Umschreibung nicht in Betracht zieht, wird vor der Zulassung nur eine verwaltungstechnische Teilkontrolle durchgeführt.

§ 2. Der Kfz-Sachverständige im Sinne des Gesetzes vom 15. Mai 2007 zur Anerkennung und zum Schutz des Berufs als Kfz-Sachverständiger und zur Schaffung eines Instituts für Kfz-Sachverständige oder jeder befugte Bedienstete, der feststellt, dass ein Fahrzeug die in Paragraph 1 Absatz 1 Ziffer 2 Buchstabe c erwähnten Beschädigungen oder Schäden erlitten hat, meldet dies dem Öffentlichen Dienst der Wallonie Mobilität und Infrastrukturen und entsprechend dem Königlichen Erlass vom 8. Juli 2013 zur Ausführung des Gesetzes vom 19. Mai 2010 zur Schaffung einer Zentralen Fahrzeugdatenbank.

§ 3. Bei der in Paragraph 1 Absatz 1 Ziffer 3 genannten Kontrolle wird das Fahrzeug mit folgenden Punkten vorgeführt:

- 1° seiner zuletzt ausgestellten Zulassungsbescheinigung;
- 2° einem Zulassungskennzeichen;
- 3° der mit diesem Zulassungskennzeichen verbundenen zivilrechtlichen Haftpflicht.

Die zuständige Behörde legt die Kategorien der Zulassungskennzeichen im Hinblick auf die Vorführung zur technischen Kontrolle fest.

Abweichend von Artikel 5 Paragraph 2 beschränkt sich die in Paragraph 1 Absatz 1 Ziffer 3 erwähnte Kontrolle in den folgenden Fällen auf eine visuelle Inspektion des technischen Zustands des Fahrzeugs:

- 1° wenn das Fahrzeug über eine Prüfbescheinigung gemäß Artikel 9 verfügt, die weniger als zwei Monate vor der Kontrolle ausgestellt wurde;
- 2° wenn es sich um ein nach Belgien eingeführtes Fahrzeug handelt, das zuvor in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union zugelassen war und über eine von den zuständigen Behörden dieses Mitgliedstaats ausgestellte Prüfbescheinigung verfügt, die bestätigt, dass das Fahrzeug weniger als zwei Monate vor der in Paragraph 1 Absatz 1 Ziffer 3 genannten Kontrolle eine technische Kontrolle bestanden hat, die mindestens die Bestimmungen der Richtlinie 2014/45/EG erfüllt.

Wird nach dieser visuellen Inspektion festgestellt, dass das Fahrzeug weder technische Mängel noch Verstöße gegen die Verordnungsbestimmungen aufweist, wird ein Dokument mit dem Titel "Visuelle Inspektion des Fahrzeugs" ausgestellt.

Wird hingegen nach dieser visuellen Inspektion festgestellt, dass das Fahrzeug einen oder mehrere technische Mängel oder einen oder mehrere Verstöße gegen die Verordnungsbestimmungen aufweist, wird das Fahrzeug unverzüglich erneut einer vollständigen Kontrolle unterzogen.

Das in Absatz 3 genannte Dokument "Visuelle Inspektion des Fahrzeugs" enthält die in Artikel 9 Paragraph 2 Absatz 2 Ziffern 1 bis 9 aufgeführten Daten.

Das Dokument "Visuelle Inspektion des Fahrzeugs" begleitet stets die in Absatz 1 genannte Prüfbescheinigung, auf der die Kraftfahrzeugüberwachungsstelle, die die visuelle Inspektion des technischen Zustands des Fahrzeugs durchgeführt hat, unauslöschlich den Vermerk "NICHT GÜLTIG BEI FEHLENDEM DOKUMENT 'VISUELLE INSPEKTION DES FAHRZEUGS'" anbringt.

Art. 7 - Teilkontrollen sind vorgeschrieben:

- 1° auf Verlangen eines befugten Bediensteten;
- 2° für die in Artikel 10 Paragraphen 2 bis 4 genannten Fahrzeuge;
- 3° im Falle einer in Artikel 6 Paragraph 1 Absatz 1 Ziffer 3 vorgesehenen Umschreibung.

Die in Absatz 1 Ziffer 2 genannte Kontrolle findet innerhalb von zwei Monaten nach Ablauf der Gültigkeit der vorherigen vollständigen Kontrolle oder Teilkontrolle statt. Nach Ablauf dieser Frist wird eine vollständige Kontrolle durchgeführt.

Art. 8 - Von der technischen Kontrolle ausgenommen sind:

- 1° Fahrzeuge der Polizei;
- 2° Fahrzeuge, die mit einem Testkennzeichen und einer gültigen Zulassungsbescheinigung gemäß dem Königlichen Erlass vom 8. Januar 1996 zur Regelung der Eintragung der Handelsschilder und nationalen Kennzeichen für Kraftfahrzeuge und Anhänger verkehren;
- 3° Fahrzeuge, die für die Nutzung durch die Streitkräfte, den Zivilschutz, die Feuerwehr, die für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung zuständigen Dienste und die medizinischen Notfalldienste konzipiert, gebaut und zugelassen sind.

Art. 9 - § 1. Die Kontrollen führen je nach Fall zur Ausstellung einer Prüfbescheinigung oder eines Dokuments "Visuelle Inspektion des Fahrzeugs", dessen Muster von der zuständigen Behörde festgelegt wird.

§ 2. Die Bescheinigung enthält mindestens:

- 1° die Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN);
- 2° das amtliche Kennzeichen und das Länderkennzeichen des Staats der Zulassung;
- 3° den Ort und das Datum der Kontrolle;
- 4° den Kilometerstand, der bei dem vorherigen und dem aktuellen vollständigen Besuch ermittelt wurde (falls zutreffend);
- 5° die Fahrzeugklasse (falls zutreffend);
- 6° die Anzahl der Sitzplätze außer dem Fahrersitz;
- 7° die etwaigen festgestellten Mängel und ihre Kategorie;
- 8° die etwaigen Verstöße gegen die Ordnungsbestimmungen;
- 9° die Gesamtbewertung des Fahrzeugs;
- 10° die Angaben, die sich auf Kontrollen beziehen, denen das Fahrzeug aufgrund anderer Ordnungsbestimmungen unterliegt;
- 11° bestimmte Informationen, die für spätere Besuche nützlich sind;
- 12° die Identifizierungsdaten bezüglich der zugelassenen technischen Prüfstelle, die die Kontrolle durchgeführt hat.

§ 3. Eine gültige Prüfbescheinigung, die in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union für ein in diesem Mitgliedstaat zugelassenes Fahrzeug ausgestellt wurde und aus der hervorgeht, dass das Fahrzeug einer günstigen technischen Überwachung im Sinne der Richtlinie 2014/45/EU unterzogen wurde, wird von der zuständigen Behörde anerkannt.

Im Zweifelsfall kann die zuständige Behörde die Gültigkeit der Prüfbescheinigung überprüfen, bevor sie diese anerkennt.

Art. 10 - § 1. Die Prüfbescheinigung ist gültig, wenn anlässlich der Kontrolle Folgendes festgestellt wird:

- 1° das Fahrzeug weist weder technische Mängel noch Verstöße gegen die Ordnungsbestimmungen auf;
- 2° das Fahrzeug weist einen oder mehrere technische Mängel auf, die es zwar nicht gefährlich machen, aber die dennoch zu überwachen sind;
- 3° das Fahrzeug weist einen oder mehrere als geringfügige Mängel eingestufte Verstöße gegen die Ordnungsbestimmungen auf, die leicht behoben werden können.

§ 2. Die Gültigkeitsdauer der Prüfbescheinigung beträgt drei Monate, wenn, ungeachtet etwaiger Mängel nach Paragraph 1, das Fahrzeug einen oder mehrere von der zuständigen Behörde als geringe Mängel eingestufte administrative Verstöße aufweist.

§ 3. Die Gültigkeitsdauer der Prüfbescheinigung beträgt fünfzehn Tage, wenn das Fahrzeug, ohne dass es eine unmittelbare Gefahr darstellt, einen oder mehrere erhebliche Mängel aufweist.

§ 4. Die Gültigkeitsdauer der Prüfbescheinigung ist ungültig, wenn der Zustand eines Bestandteils oder einer Gruppe von Bestandteilen oder ein oder mehrere Verstöße gegen die Ordnungsbestimmungen dazu führen, dass das Fahrzeug nicht zum Verkehr zugelassen ist oder im Verkehr gehalten wird. Diese Mängel werden als gefährliche Mängel eingestuft.

In diesem Fall trägt die Prüfbescheinigung den Vermerk "VERKEHRSUNTAUGLICH".

§ 5. Die Farbe der Prüfbescheinigung ist in den in den Paragraphen 1 und 2 festgelegten Fällen grün und in den in den Paragraphen 3 und 4 festgelegten Fällen rot.

§ 6. Für die in Artikel 6 Paragraph 1 Absatz 1 Ziffer 3 vorgesehene Kontrolle wird der Bescheinigung, wie in Artikel 10 Paragraph 1 beschrieben, ein Zulassungsantrag beigefügt.

Für die in Artikel 6 Paragraph 1 Absatz 3 vorgesehene Kontrolle wird ein Zulassungsantrag ausgestellt.

Art. 11 - § 1. Die zugelassenen technischen Prüfstellen sind berechtigt, die in diesem Artikel genannten Gebühren zu erheben.

Die zugelassenen technischen Prüfstellen hängen in jeder ihrer technischen Kontrollstellen alle Gebühren aus, zu deren Erhebung sie berechtigt sind.

§ 2. Die Kontrollkosten sind vom Fahrzeuginhaber zu tragen.

Die Zahlungen sind in bar zu leisten, sofern nicht anders von der zuständigen Behörde bestimmt.

§ 3. Die Höhe der Gebühren, einschließlich der Mehrwertsteuer, wird wie folgt festgelegt:

- 1° die vollständige Kontrolle nach Anhang: 48,50 Euro;
- 2° die Teilkontrolle eines Fahrzeugs infolge:
 - a) der Aufforderung durch einen befugten Bediensteten: 13,30 Euro;
 - b) eines administrativen Besuchs oder Wiederholungsbesuchs: 8,40 Euro;
 - c) eines technischen Wiederholungsbesuchs: 13,30 Euro;
- 3° die Abfassung, die Gültigkeitserklärung und die Ausstellung eines Zulassungsantrags für die anderen Kontrollen als derjenigen, die unter Paragraph 3 Ziffer 1 vorgesehen ist: 4,20 Euro;
- 4° die Suche oder die Ausstellung eines Duplikats jedes ausgestellten Originaldokuments: 13,30 Euro;
- 5° die Kontrolle eines Fahrzeugs nach einem Unfall:
 - a) Kontrolle der Fahrwerks- und Fahrgestellgeometrie: 103,10 Euro;
 - b) Kontrolle der Fahrwerksgeometrie: 51,80 Euro;
- 6° Zuschlag für die Nichtvorführung des Fahrzeugs bei der technischen Kontrolle, nachdem ein Termin verabredet worden war: 30,00 Euro; dieser Zuschlag gilt nicht, wenn der Termin mehr als 48 Stunden im Voraus abgesagt worden ist, oder in einem Fall ordnungsgemäß gerechtfertigter höherer Gewalt;

7° die Übereinstimmungskontrolle eines Fahrzeugs, das eingeführt wurde im Rahmen von Artikel 3 Paragraf 3ter des Königlichen Erlasses vom 10. Oktober 1974 zur Einführung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kleinkrafträder und Motorräder sowie an ihre Anhänger: 85,00 Euro;

8° die Übereinstimmungskontrolle:

a) Kontrolle zur Überprüfung der Übereinstimmung eines Fahrzeugs zwecks Ausstellung der als Übereinstimmungsbescheinigung geltenden Bescheinigung: 108,50 Euro;

b) Validierung oder Ausgabe eines Identifizierungsschildes: 8,40 Euro

§ 4. Die in Paragraf 3 genannten Beträge werden jährlich am 1. Januar aufgrund der Entwicklung des Gesundheitsindex des Monats November des vorigen Jahres automatisch angepasst. Bei der Indexierung wird das Ergebnis gegebenenfalls auf die nächste ganze Dezimale auf- bzw. abgerundet.

Der Ausgangsindex ist der Index für den Monat November 2020, mit Ausnahme der in Paragraf 3 Ziffern 1 und 7 genannten Beträge, für die der Ausgangsindex der Index für November 2022 ist.

§ 5. Im Falle höherer Gewalt, die von der zuständigen Behörde zu beurteilen ist, kann der nach Paragraf 3 Ziffer 6 zu zahlende Zuschlag für die Nichtvorführung des Fahrzeugs zurückerstattet werden.

Im Falle höherer Gewalt darf das Fahrzeug nur für Leerfahrten auf dem direktesten Weg zwischen der technischen Kontrollstation und dem Wohnort oder Betriebssitz des Fahrzeuginhabers oder dem Betriebssitz des Reparateurs und umgekehrt verwendet werden.

KAPITEL II — *Änderungen am Königlichen Erlass vom 10. Oktober 1974 zur Einführung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kleinkrafträder und Motorräder sowie an ihre Anhänger*

Art. 12 - Art. 12 - Artikel 1 Paragraf 2 des Königlichen Erlasses vom 10. Oktober 1974 zur Einführung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kleinkrafträder und Motorräder sowie an ihre Anhänger, zuletzt abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 31. Oktober 2017, wird durch eine Ziffer 24 mit folgendem Wortlaut ergänzt:

" 24. "die zugelassene technische Prüfstelle": die zugelassenen Stellen gemäß dem Königlichen Erlass vom 23. Dezember 1994 zur Festlegung der Zulassungsbedingungen und der Regeln für die verwaltungstechnische Kontrolle in Bezug auf die Einrichtungen, die mit der Kontrolle der in Verkehr gebrachten Fahrzeuge beauftragt sind."

Art. 13 - Artikel 3 desselben Erlasses, zuletzt abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 19. Dezember 2010, wird durch einen Paragrafen 3ter mit folgendem Wortlaut ergänzt:

"§ 3ter. Die Fahrzeuge, die unter dem Verfahren gemäß Artikel 1 Paragraf 4bis des Gesetzes vom 21. Juni 1985 über die technischen Anforderungen, denen jedes Fahrzeug für den Transport auf dem Landweg, seine Bestandteile und sein Sicherheitszubehör entsprechen müssen, in Belgien eingeführt und zum ersten Mal in Verkehr gebracht werden, werden einer zugelassenen technischen Prüfstelle vorgeführt, die eine Übereinstimmungskontrolle des Fahrzeugs durchführt und die Einhaltung der Verordnungsbestimmungen des vorliegenden Erlasses kontrolliert."

KAPITEL III — *Schlussbestimmungen*

Art. 14 - Der vorliegende Erlass tritt am 1. Januar 2023 in Kraft.

Art. 15 - Die Ministerin für die Verkehrssicherheit wird mit der Durchführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Namur, den 18. November 2022

Für die Regierung:

Der Ministerpräsident

E. DI RUPO

Die Ministerin für den öffentlichen Dienst, Datenverarbeitung, administrative Vereinfachung,
beauftragt mit den Bereichen Kindergeld, Tourismus, Erbe und Verkehrssicherheit

V. DE BUE

Anhang zum Erlass der Wallonischen Regierung vom 18. November 2022 über die technische Kontrolle von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen und zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 10. Oktober 1974 zur Einführung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kleinkrafträder und Motorräder sowie an ihre Anhänger

Mindestanforderungen an die Prüfinhalte und empfohlene Methoden der Kontrolle

A. Allgemeines

Im vorliegenden Anhang sind die zu kontrollierenden Fahrzeugsysteme und -bauteile aufgeführt. Daneben werden die empfohlene Kontrollmethode und die Kriterien angegeben, die bei der Kontrolle, ob sich das Fahrzeug in einem akzeptablen Zustand befindet, anzuwenden sind.

Die Kontrolle betrifft mindestens die im nachstehenden Buchstaben C aufgeführten Punkte, sofern sie die Ausrüstung des kontrollierten Fahrzeugs betreffen. Bei der Kontrolle kann auch untersucht werden, ob die jeweiligen Teile und Bauteile des betreffenden Fahrzeugs den Sicherheitsanforderungen und Umweltmerkmalen entsprechen, die zum Zeitpunkt der Genehmigung bzw. der Anpassung des Fahrzeugs in Kraft waren.

Gestattet die Bauart des Fahrzeugs keine Anwendung der Kontrollverfahren nach vorliegendem Anhang, so ist die Kontrolle nach den vom Öffentlichen Dienst der Wallonie Mobilität und Infrastruktur empfohlenen und akzeptierten Kontrollmethoden durchzuführen, wobei sichergestellt wird, dass die Sicherheits- und Umweltschutzstandards eingehalten werden.

Die Kontrolle aller nachfolgend aufgeführten Punkte gilt bei einer Fahrzeugkontrolle als obligatorisch, mit Ausnahme der in der Spalte "Punkt" der Tabelle unter Punkt C angekreuzten Punkte, die den Zustand des Fahrzeugs und seine Verkehrstauglichkeit betreffen, ohne bei der technischen Kontrolle als wesentlich angesehen zu werden.

Die Gründe für Mangelfeststellung sind nicht relevant in Fällen, in denen Anforderungen betroffen sind, die zum Zeitpunkt der Erstzulassung oder Erstinbetriebnahme in den einschlägigen Rechtsvorschriften für die Typgenehmigung oder den Anpassungsbestimmungen nicht vorgeschrieben waren.

Soweit als Verfahren Sichtkontrolle angegeben ist, bedeutet dies, dass der Prüfer neben der Inaugenscheinnahme die betreffenden Einrichtungen gegebenenfalls auch betätigen, ihren Geräuschpegel beurteilen oder jedes andere Inspektionsverfahren anwenden sollte.

B. Umfang der Kontrolle

Die Kontrolle umfasst mindestens die folgenden Bereiche:

0. Identifizierung des Fahrzeugs;

1. Bremsanlage;

2. Lenkung;

3. Sichtbarkeit;

4. Beleuchtungsanlage und Bestandteile der elektrischen Anlage;

5. Achsen, Räder, Reifen, Aufhängung;

6. Fahrgestell und daran befestigte Teile;

7. sonstige Ausstattungen;

8. Umweltbelastung;

9. zusätzliche Kontrollen bei Fahrzeugen zur Personenbeförderung (Fahrzeugklassen M2 und M3).

C. Inhalt und Methoden der Kontrolle sowie Bewertung von Mängeln an Fahrzeugen

Die Kontrolle erstreckt sich mindestens auf die nachstehend aufgelisteten Punkte unter Anwendung der aufgeführten Mindeststandards und empfohlenen Methoden.

Für alle Fahrzeugsysteme und -bauteile, die kontrolliert werden müssen, wird im Einzelfall eine Bewertung der Mängel anhand der in dieser Tabelle festgelegten Kriterien durchgeführt.

Die Liste der Mängel ist nicht erschöpfend. In diesem Anhang nicht aufgeführte Mängel sind entsprechend der mit ihnen verbundenen Gefährdung des Straßenverkehrs zu bewerten.

Punkt	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Mängelbewertung		
			gering	erheblich	gefährlich
0. IDENTIFIZIERUNG DES FAHRZEUGS					
0.1. Kennzeichenschild (falls vorgeschrieben ¹⁾)	Sichtprüfung	a) Kennzeichenschild(er) fehlt (fehlen) oder ist (sind) so mangelhaft befestigt, dass es (sie) abfallen kann (können) b) Beschriftung fehlt oder ist unleserlich c) Entspricht nicht den Fahrzeugdokumenten oder -aufzeichnungen W.a) Nicht vorschriftsmäßig W.b) Zustand	X		
			X		
			X		
			X		
			X		
0.2. Fahrzeugidentifizierungs-/Fahrgestell-/Seriennummer	Sichtprüfung	a) Fehlt oder ist unauffindbar b) Unvollständig, unleserlich, offensichtlich gefälscht oder entspricht nicht den Fahrzeugdokumenten c) Unleserliche Fahrzeugdokumente oder Unstimmigkeiten		X	
				X	
			X		

		W.a) Nicht vorhanden, aber auf dem Kennschild aufgeführt	X			
		W.b) Fehlende Bescheinigung des Herstellers	X			
0.W.1. Kennschild	Sichtprüfung	a) Fehlendes oder nicht auffindbares Schild	X			
		b) Fehlerhaft	X			
		c) Zustand	X			
		d) Sicherung unzureichend	X			
		e) Nicht vorschriftsmäßig	x			
0.W.2. Zulassung/TGP	Sichtprüfung	a) Provisorisch		X		
		b) Nicht vorhanden		X		
0.W.3. Fahrzeugdokument/Zulassungsbescheinigung	Sichtprüfung	a) Nicht vorhanden				X
		b) Fälschung				X

		c) Abweichung vom Kennzeichen				X
		d) Fehlerhaft	X			
		e) Unrichtiges Geschlecht	X			
		f) Abgelaufen	X			
		g) Fehlend obwohl zugelassen, unleserlich, Beschädigung, die eine Identifizierung unmöglich macht	X			
		h) Bescheinigung/Überprüfung	X			
		a) Unvollständig	X			
		b) Fehlend	X			
		c) Stempel infolge der Kontrolle nach Unfall	X			
		a) Nicht vorhanden	X			
0.W.4. Rehabilitationsdokumente	Sichtprüfung					
0.W.5. Versicherung	Sichtprüfung					
1. BREMSANLAGE						

1.1. Mechanischer Zustand und Funktion							
1.1.1. Bremspedal- /Bremshebelachse	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems Anmerkungen: Fahrzeuge mit Bremskraftverstärker sollten mit ausgeschaltetem Motor geprüft werden.	a) Pedalachse schwergängig		X			
		b) Übermäßige Abnutzung oder Spiel		X			
		W.a) Übermäßiges Scheuern		X			
1.1.2. Zustand des Pedals/des Bremshebels und Weg der Bremsbetätigungseinric htung	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems Anmerkungen: Fahrzeuge mit Bremskraftverstärker sollten mit ausgeschaltetem Motor geprüft werden.	a) Übermäßiger Weg oder keine ausreichende Wegreserve vorhanden		X			
		b) Freigängigkeit der Bremsbetätigungseinrichtung beeinträchtigt	X				
		Funktionsfähigkeit beeinträchtigt		X			
		c) Gummi-/Antirutschvorrichtung auf dem Bremspedal fehlt, ist locker oder übermäßig abgenutzt		X			
		W.a) Zustand Schweißung - Überhitzung				X	
		W.b) Zustand		X			
W.c) Fehlende Sicherheit					X		

				W.d) Nicht vorschriftsmäßige Montage			X			
				W.e) Ergonomie - Kontrolle der Manövrierfähigkeit			X			
				a) Ratsche sperrt nicht einwandfrei			X			
				b) Abnutzung an der Hebelachse oder am Ratschmechanismus		X				
				Übermäßiger Verschleiß			X			
				c) Übermäßiger Hebelweg wegen falscher Einstellung			X			
				W.a) Betätigungseinrichtung fehlt, ist beschädigt oder unwirksam				X		
				W.b) Der Betätigungshebel ist nicht funktionstüchtig, beschädigt, positioniert, verformt oder kurzgeschlossen, so dass die Bedienung der Bremse erschwert wird					X	
				a) Bremskraftverstärker schadhafte oder unwirksam			X			
				Keine Funktion						X
				Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems						
1.1.6. Feststellbremse, Betätigungshebel, Ratsche, elektronische Feststellbremse										
1.1.10. Bremskraftverstärker, Hauptbremszylinder (hydraulische Anlagen) Servobremse, Bremsflüssigkeit				Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems, wenn möglich						

		b) Hauptbremszylinder schadhaft, aber Bremse funktioniert noch	X	X	
		Hauptbremszylinder schadhaft oder undicht		X	
		c) Hauptbremszylinder unsicher, aber Bremse funktioniert noch		X	
		Hauptbremszylinder unsicher.			X
		d) Unzureichender Bremsflüssigkeitsvorrat, unterhalb der Mindeststandanzeige	X		
		Bremsflüssigkeitsvorrat erheblich unterhalb der Mindeststandanzeige		X	
		Keine Bremsflüssigkeit sichtbar			X
		e) Verschluss für den Ausgleichsbehälter des Hauptbremszylinders fehlt	X		
		f) Warnleuchte für Bremsflüssigkeit leuchtet oder ist defekt	X		
		g) Mangelhafte Funktion der Warnvorrichtung für Bremsflüssigkeitsstand	X		
		W.a) Hauptzylinder / Servobremse			X
1.1.1.1. Hydraulik - Starre Bremsleitungen		a) Unmittelbare Ausfall- oder Bruchgefahr			X

	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems, wenn möglich	<p>b) Leitungen oder Anschlüsse undicht (Druckluftbremssysteme)</p> <p>Leitungen oder Anschlüsse undicht (Hydraulikbremssysteme)</p> <p>c) Leitungen beschädigt oder übermäßig korrodiert</p> <p>Beeinträchtigung der Bremsfunktion durch Blockieren oder unmittelbare Gefahr einer Leckage</p> <p>d) Leitungen falsch verlegt</p> <p>Gefahr einer Beschädigung</p>		X	X
1.1.12. Flexible Bremsschläuche	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems, wenn möglich	<p>a) Unmittelbare Ausfall- oder Bruchgefahr</p> <p>b) Bremsschläuche beschädigt, angescheuert, verdreht oder zu kurz</p> <p>Bremsschläuche beschädigt oder scheuern</p> <p>c) Schläuche oder Anschlüsse undicht (Luftbremssysteme)</p> <p>Bremsschläuche oder Anschlüsse undicht (Hydraulikbremssysteme)</p> <p>d) Schlauchausbeulung unter Druck</p> <p>Cord schadhaf</p>	X	X	X

		e) Schläuche porös		X					
		W.a) Fehlerhafte Befestigung							X
1.1.13. Bremsbeläge und Bremsklötze	Sichtprüfung	a) Belag oder Klotz übermäßig abgenutzt (Mindeststärkenanzeige erreicht)		X					X
		Belag oder Klotz übermäßig abgenutzt (Mindeststärkenanzeige nicht sichtbar)							
		b) Belag oder Klötze verschmutzt (Öl, Fett usw.)		X					
		Bremswirkung beeinträchtigt							X
		c) Belag oder Klotz fehlt oder falsch montiert							X
1.1.14. Bremstrommeln, Bremsscheiben	Sichtprüfung	a) Scheibe oder Trommel abgenutzt		X					
		Trommel oder Scheibe übermäßig abgenutzt, mit übermäßiger Riefenbildung, eingerissen, unsicher oder gebrochen							X
		b) Trommel oder Scheibe verschmutzt (Öl, Fett, usw.)		X					
		Bremswirkung beeinträchtigt							X
		c) Trommel oder Scheibe fehlt							X

		<p>d) Ankerplatte unsicher</p>		X	
<p>1.1.15. Bremsseile, -zugstangen, -hebel, -gestänge</p>	<p>Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems, wenn möglich</p>	<p>W.a) Kritisch korrodiert, jedoch ohne Einfluss auf die Wirkung</p> <p>Kritisch korrodiert, mit Einfluss auf die Wirkung</p> <p>a) Seile beschädigt oder verknottet</p> <p>Bremswirkung beeinträchtigt</p> <p>b) Bauteil übermäßig abgenutzt oder korrodiert</p> <p>Bremswirkung beeinträchtigt</p> <p>c) Seil, Zugstange oder Gelenk unsicher</p> <p>d) Seilführung schadhaf</p> <p>e) Freigängigkeit der Bremsanlage beeinträchtigt</p> <p>f) Übermäßige Hebel-/Gestängewege wegen falscher Einstellung oder übermäßiger Abnutzung</p> <p>W.a) Unpassende Montage</p>		<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>

1.1.16. Radbremszylinder (einschl. Federspeicher oder Hydraulikzylinder) - Bremsmittel	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems, wenn möglich	a) Radbremszylinder eingerrissen oder beschädigt	X	X
		Bremswirkung beeinträchtigt		
		b) Radbremszylinder undicht	X	X
		Bremswirkung beeinträchtigt		
		c) Radbremszylinder unsicher oder unsachgemäß montiert	X	
		Bremswirkung beeinträchtigt		X
d) Radbremszylinder übermäßig korrodiert	X		X	
Gefahr des Versagens				
e) Unzureichender oder übermäßiger Weg des Betätigungskolbens oder der Membran	X			
Bremswirkung beeinträchtigt (zu wenig Reserveweg)			X	
f) Staubabdichtung beschädigt	X			
Staubabdichtung fehlt oder ist übermäßig beschädigt.		X		

1.1.21. Vollständiges Bremssystem	Sichtprüfung	<p>a) Andere Systembauteile (z. B. Frostschutzmittelpumpe, Luftrockner usw.) sind derart äußerlich beschädigt oder übermäßig korrodiert, dass das Bremssystem beeinträchtigt ist.</p> <p>Bremswirkung beeinträchtigt</p>	X	X
		<p>c) Ein Bauteil oder mehrere Bauteile unsicher oder unsachgemäß montiert</p>	X	
		<p>d) Sicherheitskritische Veränderung/Reparatur eines Bauteils oder mehrerer Bauteile³</p> <p>Bremswirkung beeinträchtigt</p>	X	X
1.2. Betriebsbremse: Wirkung und Wirksamkeit				
1.2.1. Leistung	Bremsen auf einem Bremsprüfstand oder, falls nicht möglich, während einer Straßenprüfung bis zur Höchstbremskraft steigend betätigen	<p>a) Ungenügende Bremskraft an einem oder mehreren Rädern</p> <p>Keine Bremskraft an einem oder mehreren Rädern</p>	X	X

	<p>b) Bremskraft an einem Rad beträgt weniger als 70 % der an dem anderen Rad derselben Achse gemessenen Höchstbremskraft oder, im Falle eines Straßentests, übermäßige Abweichung des Fahrzeugs von der Geraden</p> <p>Bremskraft an einem Rad beträgt bei gelenkten Achsen weniger als 50 % der an dem anderen Rad derselben Achse gemessenen Höchstbremskraft.</p>		X	X
	c) Bremskraft nicht abstufbar (Rupfen)		X	
	d) Zu lange Reaktionszeit		X	
	e) Starke Schwankung der Bremskraft während jeder vollen Radumdrehung		X	

<p>1.2.2. Wirksamkeit</p>	<p>Prüfung auf einem Bremsprüfstand oder, falls aus technischen Gründen nicht möglich, in einem Straßentest mit einem registrierenden Verzögerungsmessgerät zur Ermittlung der Abbremswirkung, bezogen auf die zulässige Höchstmasse oder, im Falle von Sattelanhängern, auf die Summe der zulässigen Achslasten Fahrzeuge oder Anhänger mit einer zulässigen Höchstmasse über 3,5 Tonnen müssen gemäß ISO-Norm 21069 oder nach einem gleichwertigen Verfahren geprüft werden. Straßenprüfungen sollten auf einer trockenen, ebenen und geraden Straße durchgeführt werden.</p>	<p>Nachfolgende Mindestwerte werden nicht erreicht: Klassen L (beide Bremsen gemeinsam): — Kategorie L1e: 42 % — Kategorien L2e, L6e: 40 % — Kategorie L3e: 50 % — Kategorie L4e: 46 % — Kategorien L5e, L7e: 44 % Klassen L (Hinterradbremse): Alle Kategorien: 25 % der Gesamtmasse des Fahrzeugs Weniger als 50 % der oben genannten Werte erreicht</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
<p>1.3. Hilfsbremse (Notbremse), Wirkung und Wirksamkeit (falls getrennte Anlage)</p>					
<p>1.3.1. Wirkung</p>	<p>Bei einem vom Betriebsbremssystem getrennten Hilfsbremssystem ist das unter 1.2.1 beschriebene Prüfverfahren anzuwenden.</p>	<p>a) Ungenügende Bremskraft an einem oder mehreren Rädern Keine Bremskraft an einem oder mehreren Rädern</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>

		<p>b) Bremskraft an einem Rad beträgt weniger als 70 % der an dem anderen Rad derselben Achse gemessenen Höchstbremskraft oder, im Falle eines Straßentests, übermäßige Abweichung des Fahrzeugs von der Geraden</p> <p>Bremskraft an einem Rad beträgt bei gelenkten Achsen weniger als 50 % der an dem anderen Rad derselben Achse gemessenen Höchstbremskraft.</p> <p>c) Bremskraft nicht abstufbar (Rupfen)</p>	X	X
1.3.2. Wirksamkeit	Bei einem vom Betriebsbremssystem getrennten Hilfsbremssystem ist das unter 1.2.2 beschriebene Prüfverfahren anzuwenden.	Wirksamkeit von weniger als 50 % der erforderlichen Bremskraft der Betriebsbremse gemäß 1.2.2, bezogen auf die zulässige Höchstmasse	X	X
1.4. Feststellbremse: Wirkung und Wirksamkeit				
1.4.1. Leistung	Betätigung der Bremse bei der Prüfung auf einem Bremsprüfstand	Bremse einseitig ohne Wirkung oder, im Falle eines Straßentests, übermäßige Abweichung des Fahrzeugs von der Geraden Weniger als 50 % der unter Nummer 1.4.2 genannten Wirksamkeitswerte im Verhältnis zur Masse des Fahrzeugs während der Prüfung erreicht	X	X

1.4.2. Wirksamkeit	Prüfung auf einem statischen Bremsprüfstand. Andernfalls Prüfung in einem Straßentest mit einem anzeigenden oder registrierenden Verzögerungsmessgerät bzw. auf einer Straße mit bekanntem Neigungswinkel.	Abbremswirkung bei allen Fahrzeugen beträgt nicht mindestens 16 % im Verhältnis zur zulässigen Höchstmasse oder bei Kraftfahrzeugen nicht mindestens 12 % im Verhältnis zur zulässigen Höchstmasse der Fahrzeugkombination (es gilt der höhere Wert). Weniger als 50 % der oben genannten Wirksamkeitswerte erreicht	X	X	X
1.6. Antiblockiersystem (ABS)	Sichtprüfung und Prüfung der Warnvorrichtung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a) Warnvorrichtung schadhaft b) Warnvorrichtung zeigt Funktionsstörung des Systems an c) Raddrehzahlsensoren fehlen oder sind beschädigt d) Kabel beschädigt e) Andere Bauteile fehlen oder sind beschädigt f) System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an W.a) Austritt	X	X	X
1.7. Elektronisches Bremssystem (EBS)	Sichtprüfung und Prüfung der Warnvorrichtung und/oder	a) Warnvorrichtung schadhaft	X	X	X

	Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	b) Warnvorrichtung zeigt Funktionsstörung des Systems an	X		
		c) System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an	X		
1.8. Bremsflüssigkeit	Sichtprüfung	Bremsflüssigkeit verschmutzt oder weist Ablagerungen auf.	X		X
2. LENKUNG					
2.1. Mechanischer Zustand					
2.1.1. Zustand des Lenkgetriebes	Drehen des Lenkrads oder der Lenkstange von Anschlag zu Anschlag, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht und die Räder vom Boden abgehoben sind oder auf Drehtellern stehen. Sichtprüfung der Funktion des Lenkgetriebes	a) Getriebe schwergängig	X		
		b) Gelenkwelle verzogen oder Keilwelle verschlissen Funktionsfähigkeit beeinträchtigt	X		X

		<p>c) Gelenkwelle übermäßig abgenutzt Funktionsfähigkeit beeinträchtigt</p> <p>d) Gelenkwelle weist übermäßigen Weg auf Funktionsfähigkeit beeinträchtigt</p> <p>e) Leckage Tropfenbildung, Austritt</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>	<p>X</p> <p>X</p>	<p>X</p> <p>X</p>
<p>2.1.2. Befestigung des Lenkgetriebes</p>	<p>Drehen des Lenkrads/der Lenkstange im und gegen den Uhrzeigersinn, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht und das Gewicht der Räder auf dem Boden bleibt, oder mittels eines speziell angepassten Radspieldetektors. Sichtprüfung der Befestigung des Lenkgehäuses am Fahrgestell.</p>	<p>a) Lenkgetriebe nicht ausreichend befestigt Befestigungen gefährlich locker oder Relativbewegung zum Fahrgestell/Aufbau sichtbar</p> <p>b) Befestigungslöcher im Fahrgestell ausgeweitet Befestigungen stark beeinträchtigt</p> <p>c) Befestigungsbolzen fehlen oder sind gebrochen Befestigungen stark beeinträchtigt</p> <p>d) Lenkgetriebe gebrochen Stabilität oder Befestigung des Gehäuses beeinträchtigt</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>

2.1.3. Zustand des Lenkgestänges Lenkvorrichtung	Ruckartiges Drehen des Lenkrads im und gegen den Uhrzeigersinn, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht und die Räder auf dem Boden bleiben, oder mittels eines speziell angepassten Radspieldetektors. Sichtprüfung der Lenkungsbauteile auf Abnutzung, Bruch und Sicherheit	<p>a) Relativbewegung der Bauteile, die befestigt sein sollten Übermäßiges Spiel oder Gefahr des LöSENS der Verbindungen</p> <p>b) Übermäßiger Verschleiß an den Verbindungsstellen</p> <p>Sehr große Gefahr des LöSENS der Verbindungen</p> <p>c) Ein Bauteil gebrochen oder verformt</p> <p>Funktionsfähigkeit beeinträchtigt</p> <p>d) Sicherungseinrichtungen fehlen</p> <p>e) Einstellung der Bauteile (z. B. der Spurstange oder Lenkzwischenstange) fehlerhaft</p> <p>f) Sicherheitskritische Reparatur/Veränderung³</p> <p>Funktionsfähigkeit beeinträchtigt</p> <p>g) Staubabdichtung beschädigt oder schadhaf</p> <p>Staubabdichtung fehlt oder ist schwer beschädigt.</p>		X	X
2.1.4. Funktion des Lenkgestänges	Ruckartiges Drehen des Lenkrads oder der Lenkstange im und gegen	a) Lenkgestänge stößt bei Bewegung gegen festen Teil des Fahrgestells	X	X	

	<p>den Uhrzeigersinn, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht und die Räder auf dem Boden bleiben, oder mittels eines speziell angepassten Radspieldetektors. Sichtprüfung der Lenkungsbauteile auf Abnutzung, Bruch und Sicherheit</p>	<p>b) Lenkanschläge funktionieren nicht oder fehlen</p>		<p>X</p>	
<p>2.1.5. Servolenkung</p>	<p>Prüfung des Lenkungssystems auf Leckage und Prüfung des Füllstands des Hydraulikbehälters (falls sichtbar). Prüfung der Funktion des Servolenkungssystems, während die Räder des Fahrzeugs auf dem Boden stehen und der Motor läuft</p>	<p>a) Flüssigkeitsleck oder Funktionsfähigkeit beeinträchtigt b) Flüssigkeitsvorrat unzureichend (unterhalb der Mindeststandanzeige) Flüssigkeitsvorrat unzureichend c) Mechanismus funktioniert nicht Lenkung beeinträchtigt d) Mechanismus gebrochen oder unsicher Lenkung beeinträchtigt</p>	<p>X X X X X X</p>	<p>X X X X X X</p>	<p> X X X X X X</p>
		<p>e) Einstellung fehlerhaft oder Bauteile stoßen aneinander Lenkung beeinträchtigt f) Sicherheitskritische Reparatur/Veränderung³ Lenkung beeinträchtigt</p>	<p>X X X</p>	<p>X X X</p>	<p> X X X</p>

			g) Kabel/Schläuche beschädigt oder übermäßig korrodiert	X		X
			Lenkung beeinträchtigt			X
2.2. Lenkrad, Lenksäule und Lenkstange						
2.2.1. Zustand des Lenkrads/der Lenkstange	Drücken und Ziehen des Lenkrads in Längsrichtung der Lenksäule, Drücken des Lenkrads/der Lenkstange in verschiedene Richtungen im rechten Winkel zur Lenksäule/-gabel, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne und mit seiner Gesamtmasse auf dem Boden steht. Sichtprüfung auf vorhandenes Spiel und des Zustands der beweglichen Kupplungen oder Antriebsgelenke		a) Relativbewegung zwischen Lenkrad oder Lenkstange und Lenksäule wegen Lockerung Sehr große Gefahr des Lösens der Verbindungen	X		X
			b) Sicherung - Sicherungseinrichtung auf Lenkradnabe oder Lenkstange fehlt Sehr große Gefahr des Lösens der Verbindungen	X		X
			c) Lenkradnabe, -kranz, oder -speichen gebrochen oder locker Sehr große Gefahr des Lösens der Verbindungen	X		X

<p>2.2.2. Lenksäule/Gabeljoch und Gabel sowie Lenkungsdämpfer – Lager der Lenksäule</p>	<p>Drücken und Ziehen des Lenkrads in Längsrichtung der Lenksäule, Drücken des Lenkrads/der Lenkstange in verschiedene Richtungen im rechten Winkel zur Lenksäule/-gabel, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne und mit seiner Gesamtmasse auf dem Boden steht. Sichtprüfung auf vorhandenes Spiel und des Zustands der beweglichen Kupplungen oder Antriebsgelenke</p>	<p>W.a) Sicherheitskritische Reparatur/Veränderung</p> <p>W.b) Unbeabsichtigtes Betätigen einer Steuerung infolge der Bewegung der Lenkstange</p> <p>W.c) Symmetrie</p> <p>W.d) Nicht vorschriftsmäßig (max. 1 m)</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>	<p></p> <p></p> <p></p> <p></p>
	<p>a) Übermäßiger Aufwärts- oder Abwärtsweg der Lenkradmitte</p>		<p>X</p>	
	<p>b) Übermäßiges Radialspiel der Lenksäule</p>		<p>X</p>	
	<p>c) Flexible Kupplung beschädigt</p>		<p>X</p>	

		<p>d) Befestigung schadhaft</p> <p>Sehr große Gefahr des Lösens der Verbindungen</p> <p>e) Sicherheitskritische Veränderung³</p> <p>W.a) Verformte, gebrochene, gerissene Gabelbrücken, Veränderung, die ein Risiko darstellt, Befestigung</p> <p>W.b) Brücke zwischen den beiden Tauchrohren gebrochen</p>	X	X	X
2.3. Lenkungsspiel	<p>Leichtes Drehen des Lenkrads oder der Lenkstange im und gegen den Uhrzeigersinn soweit wie möglich, ohne dabei eine Bewegung der Räder zu verursachen, während das Fahrzeug (möglichst mit laufendem Motor im Fall einer Servolenkung) über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne und mit seiner Gesamtmasse auf den Rädern steht, die geradeaus gerichtet sind. Sichtprüfung der Freigängigkeit</p>	<p>Übermäßiges freies Spiel in der Lenkung</p> <p>Sichere Lenkung beeinträchtigt</p>	X	X	X

<p>2.4. Spureinstellung – Ausrichtung (X)²</p>	<p>Prüfung der Spureinstellung der gelenkten Räder mit geeigneten Geräten</p>	<p>a) Spureinstellung entspricht nicht Herstellerangaben oder ist nicht vorschriftsgemäß¹ Geradeausfahren beeinträchtigt; Richtungsstabilität beeinträchtigt W.a) Ausrichtungsfehler</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
<p>2.6. Elektronische Servolenkung (EPS)</p>	<p>Sichtprüfung und Prüfung der Übereinstimmung zwischen dem Winkel des Lenkrads oder der Lenkstange und dem der Räder beim Ein-/Ausschalten des Motors und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle</p>	<p>a) EPS-Störungsanzeige (MIL) weist auf einen Fehler im System hin b) Unstimmigkeit zwischen dem Winkel des Lenkrads und dem der Räder Lenkung beeinträchtigt c) Servolenkung funktioniert nicht d) System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
<p>3. SICHT</p>					

3.1. Sichtfeld	Sichtprüfung vom Fahrersitz/Fahrersattel aus	Behinderung des Sichtfelds des Fahrers, wodurch seine Sicht nach vorne oder zur Seite beeinträchtigt wird (außerhalb des Wischbereichs der Scheibenwischer) Sicht innerhalb des Wischbereichs der Scheibenwischer beeinträchtigt oder Außenspiegel nicht sichtbar	X	X	
3.2. Zustand der Scheiben - Kunststoffscheiben	Sichtprüfung	<p>a) Glas- oder (falls zugelassen) Kunststoff-Scheiben gesprungen oder verfärbt (außerhalb des Wischbereichs der Scheibenwischer)</p> <p>Sicht innerhalb des Wischbereichs der Scheibenwischer beeinträchtigt oder Außenspiegel nicht sichtbar</p> <p>b) Glas- oder Kunststoff-Scheiben (einschließlich reflektierender oder getönter Folien) nicht vorschriftsgemäß¹ (außerhalb des Wischbereichs der Scheibenwischer)</p> <p>Sicht innerhalb des Wischbereichs der Scheibenwischer beeinträchtigt oder Außenspiegel nicht sichtbar</p> <p>c) Glas- oder Kunststoff-Scheiben in unzulässigem Zustand</p> <p>d) Sicht im Wischbereich der Scheibenwischer stark beeinträchtigt</p> <p>W.a) Befestigung</p>	X	X	X

3.3. Rückspiegel oder Rückblickeinrichtung	Sichtprüfung	<p>a) Rückspiegel oder Rückblickeinrichtung fehlt oder Montage nicht vorschriftsgemäß¹ (mindestens zwei Rückblickeinrichtungen vorhanden)</p> <p>Weniger als zwei Rückblickeinrichtungen vorhanden</p>	X	X	
		<p>b) Rückspiegel oder Rückblickeinrichtung leicht beschädigt oder locker</p> <p>Rückspiegel oder Rückblickeinrichtung unwirksam, schwer beschädigt, locker oder unsicher</p>	X	X	
		<p>c) Erforderliches Sichtfeld nicht erfasst</p>		X	
3.4. Scheibenwischer	Sichtprüfung und Betätigung	<p>a) Scheibenwischer funktioniert nicht oder fehlt oder nicht vorschriftsgemäß¹</p> <p>b) Wischblätter schadhaf</p> <p>Wischblatt fehlt oder offensichtlich schadhaf</p>	X	X	
3.5. Windschutzscheiben-Waschanlage	Sichtprüfung und Betätigung	<p>Waschanlage funktioniert nicht ordnungsgemäß (Pumpe funktioniert, aber fehlende Waschlüssigkeit oder Wasserstrahl falsch ausgerichtet).</p> <p>Waschanlage funktioniert nicht.</p>	X	X	

3.6. Antibeschlagsystem (X) ²	Sichtprüfung und Betätigung	System funktioniert nicht oder ist offensichtlich defekt.	X		
4. LEUCHTEN, REFLEKTIERENDE EINRICHTUNGEN UND ELEKTRISCHE ANLAGE					
4.1. Frontscheinwerfer					
4.1.1. Zustand und Funktion	Sichtprüfung und Betätigung	<p>a) Scheinwerfer/Lichtquelle defekt oder fehlt (Mehrfach-Scheinwerfer/mehrere Lichtquellen; bei LED bis zu 1/3 nicht funktionstüchtig)</p> <p>Einzel-Scheinwerfer/Einzel-Lichtquellen; bei LED Sicht stark beeinträchtigt</p> <p>b) Projektionssystem (Reflektor und Linse bzw., Streu-/Abschlusscheibe) leicht beschädigt</p> <p>Projektionssystem (Reflektor und Linse bzw. Streu-/Abschlusscheibe) schwer beschädigt oder nicht vorhanden</p> <p>c) Leuchte nicht sicher befestigt</p>	X	X	X

4.1.2. Ausrichtung	Bestimmung der waagrechten Einstellung jedes Scheinwerfers bei Abblendlicht mit Hilfe eines Scheinwerfeinstellgeräts oder unter Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a) Scheinwerfeinstellung nicht innerhalb der vorschriftsmäßigen ¹ Grenzen.	X		
4.1.3. Schaltung	Sichtprüfung und Betätigung oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	<p>b) System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an</p> <p>a) Schalterfunktion nicht vorschriftsgemäß¹ (Anzahl der gleichzeitig leuchtenden Scheinwerfer)</p> <p>Höchstzulässige Lichtstärke nach vorn überschritten</p> <p>b) Funktion der Betätigungseinrichtung beeinträchtigt</p> <p>c) System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an</p>	X	X	
4.1.4. Übereinstimmung mit den Vorschriften ¹	Sichtprüfung und Betätigung	<p>a) Leuchte, Lichtfarbe, Position, Leuchtkraft oder Genehmigungszeichen nicht vorschriftsgemäß¹</p> <p>b) Gegenstände auf der Streu-/Abschlusscheibe oder der Lichtquelle, die offensichtlich die Leuchtkraft reduzieren oder die Lichtfarbe verändern</p>	X	X	

			c) Lichtquelle und Scheinwerfer nicht kompatibel		X	
4.1.5. Niveauregulierungseinrichtungen (falls vorgeschrieben)	Sichtprüfung und Betätigung (soweit möglich) oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle		a) Vorrichtung funktioniert nicht		X	
			b) Manuelle Vorrichtung kann vom Fahrersitz aus nicht betätigt werden		X	
			c) System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an		X	
4.1.6. Scheinwerferwaschanlage (falls vorgeschrieben)	Sichtprüfung und Betätigung (soweit möglich)		Keine Funktion	X		
			Bei Gasentladungsleuchten		X	
4.2. Begrenzungs- und Schlussleuchten, Seitenmarkierungsleuchten, Umrissleuchten sowie Tagfahrleuchten						
4.2.1. Zustand und Funktion	Sichtprüfung und Betätigung		a) Lichtquelle defekt		X	
			b) Streu-/Abschlussscheibe schadhaft		X	
			c) Leuchte nicht sicher befestigt	X		
			Sehr große Gefahr, dass die Einrichtung abfällt		X	

4.2.2. Schaltung	Sichtprüfung und Betätigung	<p>a) Schalterfunktion nicht vorschriftsgemäß¹ Schlussleuchten und Seitenmarkierungsleuchten können ausgeschaltet werden, wenn die Scheinwerfer eingeschaltet sind.</p> <p>b) Funktion der Betätigungseinrichtung beeinträchtigt</p>		X X X	
4.2.3. Übereinstimmung mit den Vorschriften ¹	Sichtprüfung und Betätigung	<p>a) Leuchte, Lichtfarbe, Position, Leuchtkraft oder Genehmigungszeichen nicht vorschriftsgemäß¹ Rotes Licht nach vorn oder weißes Licht nach hinten; stark verringerte Leuchtkraft</p> <p>b) Gegenstände auf der Streu-/Abschlusscheibe oder der Lichtquelle, die offensichtlich die Leuchtkraft reduzieren oder die Lichtfarbe verändern Rotes Licht nach vorn oder weißes Licht nach hinten; stark verringerte Leuchtkraft</p>	X X	X X	
4.3. Bremsleuchten					

4.3.1. Zustand und Funktion	Sichtprüfung und Betätigung	<p>a) Lichtquelle defekt (Mehrfach-Lichtquelle, bei LED bis zu 1/3 nicht funktionstüchtig) Einzel-Lichtquellen; bei LED weniger als 2/3 funktionstüchtig Keine Lichtquelle funktionstüchtig</p>	X	X	X
4.3.2. Schaltung	Sichtprüfung und Betätigung oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	<p>b) Streu-/Abschlusscheibe leicht beschädigt (kein Einfluss auf Lichtausstrahlung) Streu-/Abschlusscheibe schwer beschädigt (Lichtausstrahlung beeinträchtigt) c) Leuchte nicht sicher befestigt Sehr große Gefahr, dass die Einrichtung abfällt</p>	X	X	X
		<p>a) Schalterfunktion nicht vorschriftsgemäß¹ Funktionsverzögerung Keine Funktion</p>	X	X	X
		<p>b) Funktion der Betätigungseinrichtung beeinträchtigt</p>	X	X	X
		<p>c) System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an</p>	X	X	X
		<p>d) Notbremslicht funktioniert nicht oder nicht ordnungsgemäß</p>	X	X	X

4.3.3. Übereinstimmung mit den Vorschriften ¹	Sichtprüfung und Betätigung	Scheinwerfer, Lichtfarbe, Position, Leuchtkraft oder Genehmigungszeichen nicht vorschriftsgemäß ¹ . Weißes Licht nach hinten; stark verringerte Leuchtkraft	X	X	
4.4. Fahrtrichtungsanzeiger und Warnblinkleuchten					
4.4.1. Zustand und Funktion	Sichtprüfung und Betätigung	a) Lichtquelle defekt (Mehrfach-Lichtquelle, bei LED bis zu 1/3 nicht funktionstüchtig) Einzel-Lichtquellen; bei LED weniger als 2/3 funktionstüchtig b) Streu-/Abschlusscheibe leicht beschädigt (kein Einfluss auf Lichtausstrahlung) Streu-/Abschlusscheibe schwer beschädigt (Lichtausstrahlung beeinträchtigt) c) Leuchte nicht sicher befestigt	X	X	
4.4.2. Schaltung	Sichtprüfung und Betätigung	Sehr große Gefahr, dass die Einrichtung abfällt Schalterfunktion nicht vorschriftsgemäß ¹ Keine Funktion	X	X	
4.4.3. Übereinstimmung mit den Vorschriften ¹	Sichtprüfung und Betätigung	Scheinwerfer, Lichtfarbe, Position, Leuchtkraft oder Genehmigungszeichen nicht vorschriftsgemäß ¹ .	X	X	

4.4.4. Blinkfrequenz	Sichtprüfung und Betätigung	Blinkgeschwindigkeit nicht vorschriftsgemäß! (Blinkfrequenz weicht um mehr als 25 % ab)	X		
4.5. Nebelscheinwerfer und Nebelschlussleuchten					
4.5.1. Zustand und Funktion	Sichtprüfung und Betätigung	a) Lichtquelle defekt (Mehrfach-Lichtquelle, bei LED bis zu 1/3 nicht funktionstüchtig)	X		
		Einzel-Lichtquellen; bei LED weniger als 2/3 funktionstüchtig		X	
		b) Streu-/Abschlusscheibe leicht beschädigt (kein Einfluss auf Lichtausstrahlung)	X		
4.5.2. Ausrichtung (X) ²	Prüfung mit Betätigung und mittels eines Scheinwerfereinstellgeräts	Streu-/Abschlusscheibe schwer beschädigt (Lichtausstrahlung beeinträchtigt)		X	
		c) Leuchte nicht sicher befestigt	X		
		Sehr große Gefahr, dass die Leuchte abfällt oder der Gegenverkehr geblendet wird		X	
		Nebelscheinwerfer nicht korrekt waagrecht eingestellt, wenn die Lichtverteilung eine Hell-Dunkel-Grenze hat (Hell-Dunkel-Grenze zu niedrig)	X		
		Hell-Dunkel-Grenze über der der Scheinwerfer für Abblendlicht		X	

4.5.3. Schaltung	Sichtprüfung und Betätigung	Schalterfunktion nicht vorschriftsgemäß¹ Keine Funktion	X	X	
4.5.4. Übereinstimmung mit den Vorschriften¹	Sichtprüfung und Betätigung	a) Leuchte, Lichtfarbe, Position, Leuchtkraft oder Genehmigungszeichen nicht vorschriftsgemäß¹ b) Systemfunktion nicht vorschriftsgemäß¹		X	
4.6. Rückfahrcheinwerfer					
4.6.1. Zustand und Funktion	Sichtprüfung und Betätigung	a) Lichtquelle defekt b) Streu-/Abschlussscheibe schadhaft c) Leuchte nicht sicher befestigt Sehr große Gefahr, dass die Einrichtung abfällt	X		
4.6.2. Übereinstimmung mit den Vorschriften¹	Sichtprüfung und Betätigung	a) Leuchte, Lichtfarbe, Position, Leuchtkraft oder Genehmigungszeichen nicht vorschriftsgemäß¹ b) Systemfunktion nicht vorschriftsgemäß¹		X	

4.6.3. Schaltung	Sichtprüfung und Betätigung	Schaltefunktion nicht vorschriftsgemäß ¹ Rückfahrcheinwerfer kann eingeschaltet werden, obwohl Rückwärtsgang nicht eingelegt ist.	X	X	
4.7. Hintere Kennzeichenbeleuchtung					
4.7.1. Zustand und Funktion	Sichtprüfung und Betätigung	a) Leuchte strahlt direktes oder weißes Licht nach hinten aus b) Lichtquelle defekt (Mehrfach-Lichtquelle) Lichtquelle defekt (Einzel-Lichtquelle) c) Leuchte nicht sicher befestigt Sehr große Gefahr, dass die Einrichtung abfällt Schaltefunktion nicht vorschriftsgemäß ¹	X X X X X		
4.7.2. Übereinstimmung mit den Vorschriften ¹	Sichtprüfung und Betätigung		X		
4.8. Rückstrahler, auffällige (retroreflektierende) Markierung und hintere Kennzeichnungstafeln					
4.8.1. Zustand	Sichtprüfung	a) Rückstrahleinrichtung defekt oder beschädigt Rückstrahlung beeinträchtigt b) Rückstrahler nicht sicher befestigt Gefahr des Herabfallens	X X X	X X X	

4.8.2. Übereinstimmung mit den Vorschriften ¹	Sichtprüfung	Vorrichtung, reflektierte Lichtfarbe oder Position nicht vorschriftsgemäß ¹ Fehlen gänzlich oder strahlen rotes Licht nach vorn oder weißes Licht nach hinten zurück	X	X	
4.9. Kontrollleuchten für das Beleuchtungssystem					
4.9.1. Zustand und Funktion	Sichtprüfung und Betätigung	Keine Funktion Funktionieren nicht für Fernlicht oder Nebelschlussleuchte	X	X	
4.9.2. Übereinstimmung mit den Vorschriften ¹	Sichtprüfung und Betätigung	Nicht vorschriftsgemäß ¹	X		
4.10. Elektrische Verbindungen zwischen Zugfahrzeug und Anhänger oder Sattelanhänger	Sichtprüfung; falls möglich, Prüfung des Stromdurchgangs der Verbindung	a) Unbewegliche Bauteile nicht sicher befestigt Stecker locker	X	X	
		b) Isolierung beschädigt oder schadhaf Gefahr eines Kurzschlusses	X	X	
		c) Elektrische Verbindungen des Zugfahrzeugs oder des Anhängers funktionieren nicht einwandfrei Bremsleuchten des Anhängers funktionieren nicht.	X	X	X

4.11. Elektrische Leitungen	Sichtprüfung, in manchen Fällen einschließlich des Motorraums, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht	<p>a) Leitungen unsicher oder ungenügend gesichert Halterungen locker, berühren scharfe Kanten, Anschlüsse könnten sich lösen Leitungen könnten heiße Teile, rotierende Teile oder den Boden berühren; Anschlüsse haben sich gelöst (für Bremsen und Lenkung wichtige Teile).</p> <p>b) Leitungen leicht schadhafte Leitungen schwer beschädigt Leitungen äußerst schadhafte (für Bremsen und Lenkung wichtige Teile)</p> <p>c) Isolierung beschädigt oder schadhafte Gefahr eines Kurzschlusses Unmittelbar bevorstehende Brandgefahr, Funkenbildung</p> <p>a) Eine eingebaute Leuchte/ein eingebauter Rückstrahler ist nicht vorschriftsgemäß! Rotes Licht wird nach vorn oder weißes Licht nach hinten ausgestrahlt/reflektiert</p>	X	X	X
4.12. Nicht obligatorische Scheinwerfer und Rückstrahler (X) ²	Sichtprüfung und Betätigung		X	X	X

		<p>b) Funktion der Leuchte nicht vorschriftsgemäß¹ Aufgrund der Anzahl der gleichzeitig leuchtenden Scheinwerfer wird die zulässige Helligkeit überschritten; rotes Licht wird nach vorn oder weißes Licht nach hinten aus- bzw. rückgestrahlt</p>	X	X	
4.13. Batterie(n)	Sichtprüfung	<p>c) Leuchte/Rückstrahler nicht sicher befestigt Sehr große Gefahr, dass die Einrichtung abfällt</p> <p>a) Unsicher befestigt Unsachgemäß befestigt; Gefahr eines Kurzschlusses</p> <p>b) Leckage Austritt gefährlicher Stoffe</p> <p>c) Schalter (sofern vorgeschrieben) defekt</p> <p>d) Sicherungen (sofern vorgeschrieben) defekt</p> <p>e) Belüftung (sofern vorgeschrieben) unzureichend</p> <p>W.a) Batterie leer</p>	X	X	

5. ACHSEN, RÄDER, REIFEN UND AUFHÄNGUNG					
5.1. Achsen					
5.1.1. Achsen	Sichtprüfung, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht. Die Benutzung von Radspieldektoren ist erlaubt und wird für Fahrzeuge mit Höchstmasse von über 3,5 Tonnen empfohlen.	a) Achse gebrochen oder verbogen			X
		b) Unsichere Befestigung am Fahrzeug Stabilität beeinträchtigt, Funktionsfähigkeit beeinträchtigt: übermäßiges Spiel an den Befestigungspunkten		X	X
		c) Sicherheitskritische Reparatur/Veränderung ³ Stabilität und Funktionsfähigkeit beeinträchtigt, Abstand zu anderen Fahrzeugteilen oder Bodenfreiheit unzureichend W.a) Zerrissener oder fehlender Staubschutz W.b) Stark korrodiert Kritisch korrodiert		X	X

<p>5.1.2. Achsschenkel</p>	<p>Sichtprüfung, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht. Die Benutzung von Radspieldektoren ist erlaubt und wird für Fahrzeuge mit Höchstmasse von über 3,5 Tonnen empfohlen. Aufbringen einer vertikalen oder lateralen Kraft auf jedes Rad und Beobachten des Ausmaßes der Bewegung zwischen Achsträger und Achsschenkel</p>	<p>a) Achsschenkel gebrochen</p>			<p>X</p>
		<p>b) Achsschenkelbolzen und/oder -buchse übermäßig abgenutzt Gefahr des Lockerns; Richtungsstabilität beeinträchtigt</p>		<p>X</p>	<p>X</p>
		<p>c) Übermäßige Bewegung zwischen Achsschenkel und Achsträger Gefahr des Lockerns; Richtungsstabilität beeinträchtigt</p>		<p>X</p>	<p>X</p>
		<p>d) Achsschenkelbolzen in der Lagerung locker Gefahr des Lockerns; Richtungsstabilität beeinträchtigt</p>		<p>X</p>	<p>X</p>
		<p>W.a) Sicherheitskritische Reparatur/Veränderung</p>		<p>X</p>	

5.1.3. Radlager	Sichtprüfung, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht. Die Benutzung von Radspieldektoren ist erlaubt und wird für Fahrzeuge mit Höchstmasse von über 3,5 Tonnen empfohlen. Aufbringen einer vertikalen oder lateralen Kraft auf jedes Rad und Beobachten des Ausmaßes der Bewegung zwischen Achsträger und Achsschenkel	a) Übermäßiges Spiel in einem Radlager Richtungsstabilität beeinträchtigt; Gefahr der Zerstörung b) Radlager schwergängig oder klemmt Gefahr der Überhitzung; Gefahr der Zerstörung	X	X
5.2. Räder und Reifen				
5.2.1. Radnaben	Sichtprüfung	a) Eine Radmutter oder ein Radbolzen fehlt oder ist locker Befestigung fehlt oder ist so locker, dass die Verkehrssicherheit in hohem Maße beeinträchtigt ist. b) Nabe abgenutzt oder beschädigt Nabe abgenutzt oder beschädigt, sodass die sichere Befestigung der Räder beeinträchtigt ist W.a) Spurverbreiterungen nicht vorschriftsmäßig	X	X

5.2.2. Räder - Felgen	Sichtprüfung der beiden Seiten jedes Rades, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht	<p>a) Bruch oder defekte Schweißung</p> <p>b) Felgenringe unsachgemäß montiert</p> <p>Gefahr des Lösens</p> <p>c) Rad stark verbogen oder abgenutzt</p> <p>Sichere Befestigung an der Radnabe beeinträchtigt; sichere Befestigung des Reifens beeinträchtigt</p> <p>d) Radgröße, Bauart, oder Radtyp nicht vorschriftsgemäß¹ oder kompatibel, sodass die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wird</p> <p>W.a) Fehlendes Sicherheitselement</p>		<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>
5.2.3. Reifen	Sichtprüfung des gesamten Reifens entweder bei Rotation des Rades, während dieses vom Boden abgehoben ist und das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht, oder beim Vor- und Rückwärtsrollen des Fahrzeugs über einer Prüfgrube	<p>a) Reifengröße, Tragfähigkeit, Genehmigungszeichen oder Geschwindigkeitskategorie nicht vorschriftsgemäß¹, sodass die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wird</p> <p>Unzureichende Tragfähigkeit oder Geschwindigkeitskategorie für den tatsächlichen Gebrauch, Reifen berührt andere unbewegliche Fahrzeugteile, sodass die Fahrsicherheit beeinträchtigt ist</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>

b) Reifen unterschiedlicher Größe auf derselben Achse oder an Zwillingrädern	X				
c) Reifen unterschiedlicher Bauart (Radial-/Diagonalreifen) auf derselben Achse	X				
d) Reifen schwer beschädigt oder eingeschnitten	X				X
Cord sichtbar oder beschädigt					X
e) Profiltiefe der Reifen: Abnutzungsanzeiger wird sichtbar	X				X
Profiltiefe der Reifen nicht vorschriftsgemäß ¹					X
f) Reifen scheuern an anderen Bauteilen (flexible Spritzschutzvorrichtungen)		X			
Reifen scheuern an anderen Bauteilen (Fahrsicherheit nicht beeinträchtigt)	X				
g) Nachgeschnittene Reifen nicht vorschriftsgemäß ¹	X				
Cord-Schutzschicht beeinträchtigt					X
h) Reifendrucküberwachungssystem defekt oder im Reifen offensichtlich zu geringer Luftdruck		X			
Offensichtlich keine Funktion	X				

5.3. Aufhängung					
5.3.1. Federn und Stabilisatoren	Sichtprüfung, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht. Die Benutzung von Radspieldektoren ist erlaubt und wird für Fahrzeuge mit Höchstmasse von über 3,5 Tonnen empfohlen.	a) Federn unsicher am Fahrgestell oder an der Achse befestigt Relativbewegung sichtbar Befestigungen extrem locker	X		X
		b) Federbauteil beschädigt oder gebrochen Hauptfeder(-blatt) oder zusätzliche Federblätter in hohem Maße beeinträchtigt	X		X
		c) Feder fehlt Hauptfeder(-blatt) oder zusätzliche Federblätter in hohem Maße beeinträchtigt	X		X
		d) Sicherheitskritische Reparatur/Veränderung ³ Abstand zu anderen Fahrzeugteilen unzureichend; Federungssystem nicht funktionstüchtig	X		X
5.3.2. Schwingungsdämpfer	Sichtprüfung, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht oder Prüfung mittels spezieller Prüfgeräte, falls vorhanden	a) Schwingungsdämpfer unsicher am Fahrgestell oder an der Achse befestigt Schwingungsdämpfer locker	X		X

			b) Schwingungsdämpfer beschädigt und Anzeichen für eine erhebliche Leckage oder Funktionsstörung		X			
			W.a) Sicherheitskritische Reparatur/Veränderung					X
5.3.2.1. Wirksamkeit der Dämpfung (X) ²	Prüfung mittels spezieller Prüfgeräte und Vergleichen der Unterschiede zwischen links und rechts		a) Erheblicher Unterschied zwischen links und rechts		X			
			b) Mindestwerte nicht erreicht		X			
5.3.3. Drehstäbe, Führungslenker, Dreiecklenker und Aufhängungsarme	Sichtprüfung, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht. Die Benutzung von Radspieldektoren ist erlaubt und wird für Fahrzeuge mit Höchstmasse von über 3,5 Tonnen empfohlen.		a) Bauteil unsicher am Fahrgestell oder an der Achse befestigt Gefahr des Lockerns; Richtungsstabilität beeinträchtigt		X			X
			b) Bauteil beschädigt oder übermäßig korrodiert		X			
			Stabilität des Bauteils beeinträchtigt oder Bauteil gebrochen					X
			c) Sicherheitskritische Reparatur/Veränderung ³		X			
			Abstand zu anderen Fahrzeugteilen unzureichend; System nicht funktionstüchtig					X

5.3.4. Aufhängungsgelenke	Sichtprüfung, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht. Die Benutzung von Radspieldektoren ist erlaubt und wird für Fahrzeuge mit Höchstmasse von über 3,5 Tonnen empfohlen.	a) Achsschenkelbolzen und/oder -buchsen oder Aufhängungsgelenke übermäßig abgenutzt Gefahr des Lockerns; Richtungsstabilität beeinträchtigt b) Staubabdichtung stark verschlissen	X	X	X
5.3.5. Luftfederung	Sichtprüfung	Staubabdichtung nicht vorhanden oder gerissen a) Keine Funktion b) Ein Bauteil ist derart beschädigt, verändert oder schadhaf, dass dadurch die Funktion des Systems beeinträchtigt würde Funktionsfähigkeit des Systems stark beeinträchtigt c) Hörbare Systemleckage	X	X	X
6. FAHRGESTELL UND DARAN BEFESTIGTE TEILE					
6.1. Fahrgestell oder Rahmen oder tragende Struktur und daran befestigte Teile					

6.1.1. Allgemeiner Zustand	Sichtprüfung, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht.	a) Fahrgestell oder Rahmen leicht rissig, verformt oder beschädigt	X		X
		Stark rissig, verformt oder beschädigt			
		b) Verstärkungsplatten oder Befestigungen unsicher	X		
		Mehrheit der Befestigungen locker; Festigkeit der Teile unzureichend			X
		c) Übermäßig korrodiert, so dass die Stabilität des Aufbaus beeinträchtigt wird	X		
		Festigkeit der Teile unzureichend			X
		W.a) Sicherheitskritische Reparatur	X		
		W.b) Veränderung	X		
		W.c) Nicht durchführbare Kontrolle	X		
		W.d) Kontrolle nach dem Unfall	X		
6.1.2. Auspuffrohre und Schalldämpfer	Sichtprüfung, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht.	a) Auspuffanlage unsicher oder undicht	X		

		<p>b) Abgase dringen in Fahrer- oder Fahrgastraum ein</p> <p>Gesundheitsgefahr für Fahrzeuginsassen</p> <p>W.a) Sicherheitskritische Veränderung</p> <p>W.b) Zustand</p> <p>W.c) Positionierung</p>		<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>	<p>X</p>
<p>6.1.3. Kraftstofftank und Kraftstoffleitungen (einschl. Heizungskraftstofftank und Leitungen) Füllöffnung</p>	<p>Sichtprüfung, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht, im Fall von LPG/CNG/LNG-Systemen mittels Leckagedetektor</p>	<p>a) Tank oder Leitungen unsicher, dadurch besondere Brandgefahr</p> <p>b) Kraftstoffaustritt oder fehlender oder undichter Tankdeckel</p> <p>Brandgefahr; übermäßiger Austritt gefährlicher Stoffe</p> <p>c) Leitungen angescheuert</p> <p>Leitungen beschädigt</p> <p>d) Kraftstoffabsperventil (falls vorgeschrieben) funktioniert nicht einwandfrei</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>	<p>X</p>

		<p>e) Brandgefahr aufgrund von</p> <ul style="list-style-type: none"> — Kraftstoffaustritt — mangelhaft abgeschirmtem Kraftstofftank oder Auspuff — Zustands des Motorraums <p>f) LPG/CNG/LNG- oder Wasserstoffsystem nicht vorschriftsgemäß, Teil des Systems defekt¹</p>				X
6.1.4. Stoßstangen, seitlicher und hinterer Unterfahrschutz	Sichtprüfung	<p>a) Locker oder beschädigt, Verletzungsgefahr bei Berührung oder Kontakt</p> <p>Teile können abfallen; Funktionsfähigkeit stark beeinträchtigt</p> <p>b) Einrichtung offensichtlich nicht vorschriftsgemäß¹</p>	X			X
6.1.5. Reserveradhalter (falls montiert)	Sichtprüfung	<p>a) Reserveradhalter nicht in einwandfreiem Zustand</p> <p>b) Reserveradhalter gebrochen oder unsicher</p> <p>c) Reserverad unsicher am Halter befestigt</p> <p>Sehr große Gefahr, dass die Einrichtung abfällt</p>	X			X

6.1.6. Mechanische Verbindungs- und Abschleppvorrichtungen	Sichtprüfung auf Abnutzung und einwandfreie Funktion, mit besonderer Aufmerksamkeit auf angebrachte Sicherungsvorrichtung, und/oder Verwenden einer Prüfleere	a) Bauteil beschädigt, defekt oder eingerissen (wenn nicht in Betrieb)	X		X
		Bauteil beschädigt, defekt oder eingerissen (wenn in Betrieb)			
		b) Bauteil übermäßig abgenutzt	X		X
		Unterhalb des Verschleißmaßes			
		c) Befestigung schadhaf	X		X
		Befestigung locker, dadurch sehr große Gefahr des Herunterfallens			
		d) Sicherungsvorrichtung fehlt oder funktioniert nicht einwandfrei	X		
		e) Anzeigeeinrichtung für die geschlossene und gesicherte Stellung funktioniert nicht	X		
		f) Kennzeichen oder Leuchte verdeckt (wenn nicht in Verwendung)		X	
Kennzeichen nicht lesbar (wenn nicht in Verwendung)		X			
g) Sicherheitskritische Veränderung ³ (sekundäre Teile)					
Sicherheitskritische Veränderung ³ (primäre Teile)		X		X	

		h) Verbindungseinrichtung zu schwach		X		
		W.a) Nicht vorschriftsgemäß eingebaut	X			
6.1.7. Kraftübertragung	Sichtprüfung	a) Sicherungsbolzen locker oder fehlen Sicherungsbolzen locker oder nicht vorhanden mit ernsthafter Gefährdung der Verkehrssicherheit		X		X
		b) Antriebswellenlager übermäßig abgenutzt Sehr große Gefahr des Lösens oder Versagens		X		X
		c) Antriebswellengelenke (Kardangelenke) oder Antriebsketten/-riemen übermäßig abgenutzt Sehr große Gefahr des Lösens oder Versagens		X		X
		d) Flexible Kupplung beschädigt Sehr große Gefahr des Lösens oder Versagens		X		X
		e) Welle beschädigt oder verbogen		X		
		f) Lagergehäuse gebrochen oder unsicher Sehr große Gefahr des Lösens oder Versagens		X		X

g) Staubabdichtung stark verschlissen	X			
Staubabdichtung nicht vorhanden oder gerissen		X		
h) Unzulässige Veränderung am Antriebssystem		X		
W.a) Kettenschutz, Riemen oder Kardanwelle defekt, keine Verletzungsgefahr	X			
W.b) Kettenschutz, Riemen oder Kardanwelle defekt - potenzielle Verletzungsgefahr		X		
W.c) Ketten - Riemen: falscher Druck, Modell nicht an Giebel/Umlenkrolle angepasst		X		
W.d) Giebel-Umlenkrolle		X		
W.e) Kupplung - fehlende Abstufbarkeit	X			
W.f) Hydraulische Übertragung Beiwagen - angetriebenes und lenkbares Rad	X			
W.g) Schaltung	X			

6.1.8. Motorbefestigungen	Sichtprüfung, wobei das Fahrzeug nicht unbedingt über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne stehen muss	Befestigungen schadhaft, eindeutig und schwer beschädigt Befestigungen locker oder gebrochen	X	X	X
6.1.9. Motorleistung (X) ²	Sichtprüfung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a) Steuerung verändert, dadurch Beeinträchtigung der Sicherheit und/oder des Umweltverhaltens b) Motor verändert, dadurch Beeinträchtigung der Sicherheit und/oder des Umweltverhaltens	X		X
6.2. Führerhaus, Karosserie und Verkleidung					
6.2.1. Zustand	Sichtprüfung	a) Verkleidung oder Bauteil locker oder beschädigt und Gefahr von Verletzungen Gefahr des Herabfallens b) Karosseriesäule unsicher Stabilität beeinträchtigt c) Eindringen von Motor- oder Abgasen Gesundheitsgefahr für Fahrzeuginsassen d) Sicherheitskritische Veränderung ³ Ungenügender Abstand zu rotierenden oder bewegten Teilen und ungenügende Bodenfreiheit	X	X	X

		W.a) Reparatur		X	
6.2.2. Aufbau	Sichtprüfung, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht.	a) Fahrgestell oder Führerhaus unsicher Stabilität beeinträchtigt b) Karosserie/Führerhaus sitzt offensichtlich nicht korrekt ausgerichtet auf dem Fahrgestell c) Befestigung der Karosserie/des Führerhauses am Fahrgestell oder Querträger unsicher oder nicht vorhanden, falls symmetrisch Befestigung der Karosserie/des Führerhauses am Fahrgestell oder Querträger unsicher oder nicht vorhanden, sodass die Verkehrssicherheit ernsthaft gefährdet ist d) Befestigungspunkte der selbsttragenden Karosserie übermäßig korrodiert Stabilität beeinträchtigt	X X X X	X X X X	X X X X
6.2.3. Türen und Türanschlüsse	Sichtprüfung	a) Tür öffnet oder schließt nicht einwandfrei b) Tür kann sich versehentlich öffnen oder bleibt nicht geschlossen (Schiebetüren) Tür kann sich versehentlich öffnen oder bleibt nicht geschlossen (Drehtüren).	X X	X X	X X

		c) Tür, Scharniere, Anschläge oder Holm schadhaf	X					
		Tür, Scharniere, Anschläge oder Holm fehlen oder sind locker.		X				
		W.a) Vorhandensein eines Elements, das die Gefahr eines Unfalls mit Personenschaden für andere Verkehrsteilnehmer erhöhen kann		X				
		W.b) Sicherheitskritische Veränderung		X				
6.2.4. Boden	Sichtprüfung, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht.	Boden unsicher oder schwer beschädigt		X				X
6.2.5. Fahrersitz	Sichtprüfung	Stabilität unzureichend		X				X
		a) Sitzstruktur defekt		X				
		Sitz locker						X
		b) Einstellmechanismus funktioniert nicht einwandfrei		X				
		Sitz nicht einrastbar/Rückenlehne kann nicht festgestellt werden.						X
		W.a) Kopfstütze		X				
6.2.6. Andere Sitze	Sichtprüfung	a) Sitze defekt oder unsicher (sekundäre Teile)	X					
		Sitze defekt oder unsicher (primäre Teile)						X

		b) Montage der Sitze nicht vorschriftsgemäß ¹ Zulässige Anzahl der Sitze überschritten; Anordnung der Sitze nicht genehmigungsgemäß W.a) Kopfstütze	X	X	X		
6.2.7. Betätigungseinrichtungen	Sichtprüfung und Betätigung	Eine für den sicheren Betrieb des Fahrzeugs erforderliche Betätigungseinrichtung funktioniert nicht einwandfrei. Sicherer Betrieb beeinträchtigt	X	X	X		X
6.2.8. Trittstufen/Einstieg	Sichtprüfung	a) Stufe oder Sprosse unsicher Stabilität unzureichend b) Zustand von Stufe oder Sprosse birgt Verletzungsgefahr für Nutzer	X	X	X		
6.2.9. Andere interne und externe Zubehörteile und Ausrüstungen	Sichtprüfung	a) Befestigung anderer Zubehörteile oder Ausrüstungen defekt b) Andere Zubehörteile oder Ausrüstungen nicht vorschriftsgemäß ¹ Zubehörteile können Verletzungen verursachen; sicherer Betrieb beeinträchtigt	X	X	X		X

		c) Hydraulische Einrichtung undicht	X		
		Übermäßiger Austritt gefährlicher Stoffe	X		
		W.a) Korrodiert	X		
		W.b) Verformung/Zustand	X		
		W.c) Sicherheitskritische Reparatur/Veränderung	X		
		W.d) Abmessungen und Massen	X		
6.2.10. Radabdeckungen (Kotflügel), Spritzschutzvorrichtung	Sichtprüfung	a) Fehlen, sind locker oder schwer korrodiert Können Verletzungen verursachen; Gefahr des Herabfallens	X	X	
		b) Ungenügender Abstand zum Rad (Spritzschutz)	X		
		Ungenügender Abstand zum Rad (Radabdeckungen)	X		
		c) Nicht vorschriftsgemäß ¹	X		
		Unzureichende Abdeckung der Reifenlauffläche	X		

		W.a) Zustand			
6.2.11. Ständer	Sichtprüfung	a) Fehlen, sind locker oder stark korrodiert	X		
		b) Nicht vorschriftsgemäß ¹	X		
		c) Gefahr des Aufklappens während der Fahrt			X
6.2.12. Griffe und Fußstützen	Sichtprüfung	a) Fehlen, sind locker oder schwer korrodiert	X		
		b) Nicht vorschriftsgemäß ¹	X		
6.2.W.1. Verkleidung	Sichtprüfung	Nicht vorschriftsgemäß	X		
7. SONSTIGE AUSSTATTUNGEN					
7.1. Sicherheitsgurte/Gurtschlösser und Rückhaltesysteme					
7.1.1. Montagesicherheit der Sicherheitsgurte/Gurtschlösser	Sichtprüfung	a) Verankerungspunkt schwer beschädigt Stabilität beeinträchtigt	X		X

		b) Verankerung locker			X	
7.1.2. Zustand der Sicherheitsgurte/Gurtsehlöser	Sichtprüfung und Betätigung	a) Vorgeschriebener Sicherheitsgurt fehlt oder ist nicht montiert			X	
		b) Sicherheitsgurt beschädigt	X			
		Einschnitt oder Anzeichen für Überdehnung			X	
		c) Sicherheitsgurt nicht vorschriftsgemäß ¹			X	
		d) Gurtschloss beschädigt oder funktioniert nicht einwandfrei			X	
		e) Retraktor beschädigt oder funktioniert nicht einwandfrei			X	
7.1.3. Gurtkraftbegrenzer	Sichtprüfung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a) Kraftbegrenzer fehlt offensichtlich oder ist nicht für das Fahrzeug geeignet			X	
		b) System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an			X	
7.1.4. Gurtstraffer	Sichtprüfung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a) Gurtstraffer fehlt offensichtlich oder ist nicht für das Fahrzeug geeignet			X	
		b) System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an			X	

7.1.5. Airbag	Sichtprüfung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a) Airbags fehlen offensichtlich oder sind nicht für das Fahrzeug geeignet b) System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an c) Airbag offensichtlich nicht funktionstüchtig	X X X			
7.1.6. Zusätzliche Rückhaltesysteme (SRS)	Sichtprüfung der Störungsanzeige (MIL) und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a) SRS-Störungsanzeige (MIL) weist auf Fehler im System hin b) System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an	X X			
7.3. Schlösser/Sperren und Diebstahlsicherungen	Sichtprüfung und Betätigung	a) Diebstahlsicherung funktioniert nicht und verhindert nicht das Anfahren des Fahrzeugs b) Defekt. Sperrt oder blockiert unbeabsichtigt	X X	X		X
7.4. Warndreieck (falls vorgeschrieben) (X) ²	Sichtprüfung	a) Fehlt oder ist unvollständig b) Nicht vorschriftsgemäß ¹	X X	X		
7.7. Akustische Warnvorrichtung	Sichtprüfung und Betätigung	a) Funktioniert nicht ordnungsgemäß Keine Funktion	X	X		X

			X			
		b) Betätigungseinrichtung unsicher	X			
		c) Nicht vorschriftsgemäß ¹ Erzeugter Ton kann mit offiziellen Sirenen verwechselt werden.	X		X	
7.8. Geschwindigkeitsmesser	Sichtprüfung oder Betrieb während eines Straßentests oder elektronische Prüfung	a) Nicht vorschriftsgemäß eingebaut ¹ Fehlt (falls vorgeschrieben)	X		X	
		b) Funktionsfähigkeit beeinträchtigt Keine Funktion	X		X	
		c) Keine ausreichende Beleuchtung Keine Beleuchtung	X		X	
7.11. Kilometerzähler (falls vorhanden) (X) ²	Sichtprüfung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a) Offensichtlich manipuliert (Betrug), um den Kilometerstand eines Fahrzeugs zu verringern oder falsch darzustellen b) Offensichtlich keine Funktion			X	
7.12. Fahrdynamikregelung (Elektronisches Stabilitätsprogramm, ESP) (falls eingebaut/vorgeschrieben)	Sichtprüfung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a) Raddrehzahlsensoren fehlen oder sind beschädigt			X	

	<p>b) Kabel beschädigt</p> <p>c) Andere Bauteile fehlen oder sind beschädigt</p> <p>d) Schalter beschädigt oder funktioniert nicht einwandfrei</p> <p>e) ESP-Störungsanzeige (MIL) weist auf Fehler im System hin</p> <p>f) System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an</p>					
<p>7.13 eCall (falls eingebaut, gemäß den EU-Typgenehmigungsvorschriften)</p>						
<p>7.13.1 Einbau und Konfiguration</p>	<p>Sichtprüfung und — sofern die technischen Merkmale des Fahrzeugs dies ermöglichen und die erforderlichen Daten zur Verfügung gestellt werden — ergänzt durch die Verwendung einer elektronischen Schnittstelle</p>					
<p>7.13.2. Zustand</p>	<p>Sichtprüfung und — sofern die technischen Merkmale des Fahrzeugs dies ermöglichen und die erforderlichen Daten zur Verfügung gestellt werden —</p>					

ergänzt durch die Verwendung einer elektronischen Schnittstelle	c) Ausfall der elektronischen eCall-Steuereinheit	X		
	d) Ausfall der Mobilfunknetz-Kommunikationsausrüstung	X		
	e) Ausfall des GPS-Signals	X		
	f) Audiokomponenten nicht angeschlossen	X		
	g) Stromquelle nicht angeschlossen oder unzureichende Ladung	X		
	h) System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an	X		
	a) Mindestdatensatz (MSD) fehlerhaft	X		
	b) Audiokomponenten funktionieren nicht ordnungsgemäß	X		
7.13.3. Leistung	Sichtprüfung und — sofern die technischen Merkmale des Fahrzeugs dies ermöglichen und die erforderlichen Daten zur Verfügung gestellt werden — ergänzt durch die Verwendung einer elektronischen Schnittstelle			
8. UMWELTBELASTUNG				
8.1. Geräuschpegel				

<p>8.1.1. Geräuschdämpfungssystem</p>	<p>Subjektive Bewertung (es sei denn, der Prüfer befindet, dass der Geräuschpegel im Grenzbereich liegt, dann ist eine Standgeräuschprüfung mit einem Schallpegelmessgerät durchzuführen)</p>	<p>a) Geräuschpegel übersteigt den in den Vorschriften festgelegten Maximalwert¹</p> <p>b) Ein Bauteil des Geräuschdämpfungssystems ist locker, beschädigt, unsachgemäß montiert, fehlt oder wurde offensichtlich derart verändert, dass der Geräuschpegel beeinträchtigt wird.</p> <p>Sehr große Gefahr, dass die Einrichtung abfällt</p> <p>W.a) Schallpegelkontrolle nicht durchführbar</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
<p>8.2. Auspuffemissionen</p>					
<p>8.2.1. Emissionen von Fremdzündungsmotoren</p>					
<p>8.2.1.W.1. Zustand Motor</p>	<p>Sichtprüfung</p>	<p>Kontrolle der Emissionen nicht durchführbar</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
<p>8.2.1.1. Abgasnachbehandlungssystem</p>	<p>Sichtprüfung</p>	<p>a) Das vom Hersteller eingebaute Abgasnachbehandlungssystem fehlt, wurde verändert oder ist offensichtlich beschädigt</p> <p>b) Die Emissionsmessungen beeinträchtigende Leckagen</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>

8.2.1.2. Gasförmige Emissionen	<p>- Messung mit Hilfe eines den Vorschriften entsprechenden Abgasanalysegeräts oder Auslesen des bordeigenen Diagnosesystems. Grundsätzlich erfolgt die Abgasprüfung anhand der Kontrolle der Auspuffabgase.</p> <p>- Bei Zweitaktmotoren werden keine Messungen vorgenommen</p>	<p>a) Abgase überschreiten die spezifischen Werte nach Herstellerangabe</p> <p>b) oder, falls hierzu keine Angaben vorliegen, überschreiten die CO-Emissionen</p> <p>i) bei Fahrzeugen ohne modernes Abgasnachbehandlungssystem — 4,5 % oder — 3,5 %</p> <p>je nach Datum der Erstzulassung oder Erstinbetriebnahme gemäß den Vorschriften¹</p> <p>ii) bei Fahrzeugen mit modernem Abgasnachbehandlungssystem: — bei Leerlauf des Motors: 0,5 %, — bei erhöhter Leerlaufdrehzahl: 0,3 % oder — bei Leerlauf des Motors: 0,3 %, — bei erhöhter Leerlaufdrehzahl: 0,2 %</p> <p>je nach Datum der Erstzulassung oder Erstinbetriebnahme gemäß den Vorschriften¹.</p> <p>c) Lambda-Koeffizient außerhalb des Bereichs $1 \pm 0,03$ oder nicht in Übereinstimmung mit den Herstellerangaben</p> <p>d) Bordeigenes Diagnosesystem (OBD) zeigt erhebliche Störung an</p>	<p>X</p> <p>X</p>	<p>X</p> <p>X</p>
8.2.2. Emissionen von Selbstzündungsmotoren				
8.2.2.W.1. Zustand Motor	Sichtprüfung	Kontrolle der Emissionen nicht durchführbar	X	

<p>8.2.2.1. Abgasnachbehandlungssystem</p>	<p>Sichtprüfung</p>	<p>a) Das vom Hersteller eingebaute Abgasnachbehandlungssystem fehlt oder ist offensichtlich beschädigt b) Die Emissionsmessungen beeinträchtigende Leckagen</p>	<p>X X</p>	<p>X X</p>
<p>8.2.2.2. Abgastrübung Fahrzeuge, die vor dem 1. Januar 1980 zugelassen oder in Betrieb genommen wurden, sind von dieser Vorschrift ausgenommen</p>	<p>Messung der Abgastrübung bei Beschleunigung (ohne Last) von der Leerlauf- bis zur Abregeldrehzahl, wobei sich der Gangschalthebel in neutraler Stellung befindet und die Kupplung nicht betätigt wird Grundsätzlich erfolgt die Abgasprüfung anhand der Kontrolle der Auspuffabgase. Vorkonditionierung des Fahrzeugs: 1. Die Fahrzeuge können ohne Vorkonditionierung geprüft werden. Aus Sicherheitsgründen sollte der Motor aber betriebswarm und in ordnungsgemäßem mechanischem Zustand sein. 2. Anforderungen an die Vorkonditionierung: i) Der Motor hat die volle Betriebstemperatur erreicht, d. h. mit einem Fühler im Messstabrohr</p>	<p>a) Bei Fahrzeugen, die nach dem in den Vorschriften genannten Datum erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen wurden: Abgastrübung übersteigt den auf dem Herstellerschild am Fahrzeug angegebenen Wert</p>	<p>X</p>	<p>X</p>

<p>wird eine Motoröltemperatur von mindestens 80 °C oder die übliche Betriebstemperatur, sofern diese niedriger ist, gemessen, oder die durch Messung der Infrarotstrahlung ermittelte Motorblocktemperatur ist mindestens ebenso hoch. Ist diese Messung aufgrund der Fahrzeugkonfiguration nicht durchführbar, so kann die normale Betriebstemperatur des Motors auf andere Weise, z. B. durch die Inbetriebsetzung des Motorgebläses, ermittelt werden.</p> <p>ii) Das Abgassystem wird mit mindestens drei lastfreien Beschleunigungszyklen von der Leerlaufdrehzahl bis zur Abregeldrehzahl oder mit einem gleichwertigen Verfahren durchgespült.</p>	<p>b) Sofern diese Information nicht verfügbar ist oder die Verwendung von Referenzwerten in den Vorschriften¹ nicht vorgesehen ist:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Saugmotoren: 2,5 m⁻¹, — Turbomotoren: 3,0 m⁻¹, — bei gemäß den einschlägigen Vorschriften¹ bezeichneten oder nach dem darin genannten Datum erstmals zugelassenen oder in Betrieb genommenen Fahrzeugen: 	<p>X</p>	
--	---	----------	--

	<p>Prüfverfahren:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Der Motor und ein ggf. vorhandener Lader müssen vor dem Beginn des lastfreien Beschleunigungszyklus die Leerlaufdrehzahl erreicht haben. Bei schweren Dieselmotoren ist dazu mindestens 10 Sekunden nach Lösen des Fahrpedals zu warten. 2. Zur Einleitung des lastfreien Beschleunigungszyklus muss das Fahrpedal schnell (in weniger als einer Sekunde) und anhaltend, jedoch nicht gewaltsam vollständig herabgedrückt werden, damit die Einspritzpumpe die maximale Förderleistung erreicht. 3. Bei jedem lastfreien Beschleunigungszyklus muss der Motor die Abregeldrehzahl bzw. bei Fahrzeugen mit Automatikgetriebe die vom Hersteller angegebene Drehzahl bzw., wenn diese Angabe nicht vorliegt, zwei Drittel der 	<p>1,5 m⁻¹ oder 0,7 m⁻¹</p>			
--	--	---	--	--	--

	<p>Abregeldrehzahl erreichen, bevor das Fahrpedal gelöst wird. Dies kann überprüft werden, indem z. B. die Motordrehzahl überwachet oder das Gaspedal lange genug herabgedrückt wird, d. h. die Zeit von der anfänglichen Betätigung bis zum Lösen sollte mindestens zwei Sekunden betragen.</p> <p>4. Die Prüfung ist nur dann als nicht bestanden zu werten, wenn das arithmetische Mittel von mindestens drei lastfreien Beschleunigungszyklen den Grenzwert überschreitet. Bei der Berechnung dieses Wertes werden Messungen, die erheblich vom gemittelten Messwert abweichen, oder das Ergebnis anderer statistischer Berechnungen, die die Streuung der Messungen berücksichtigen, außer Acht gelassen. Die Zahl der durchzuführenden Prüfzyklen kann begrenzt werden.</p> <p>5. Um unnötige Prüfungen zu vermeiden, kann die Prüfung eines Fahrzeugs als nicht bestanden gewertet werden, dessen Messwerte nach weniger</p>				
--	---	--	--	--	--

	als drei lastfreien Beschleunigungszyklen oder nach den Spülzyklen die Grenzwerte erheblich überschreiten. Ebenso kann zur Vermeidung unnötiger Prüfungen die Prüfung von Fahrzeugen als bestanden gewertet werden, deren Messwerte nach weniger als drei lastfreien Beschleunigungszyklen oder nach den Spülzyklen deutlich unter den Grenzwerten liegen.				
8.3.	8.3. Unterdrückung elektromagnetischer Interferenzen				
8.3.1.	Funkentstörung (X) ²		Nichteinhaltung einer Bestimmung der Vorschriften ¹	X	
8.4.	8.4. Andere umweltrelevante Positionen				
8.4.1.	Flüssigkeitsverlust		Übermäßiger Flüssigkeitsaustritt (außer Wasser), der eine Umweltschädigung oder Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer bewirken kann Anhaltende und eine ein sehr hohes Risiko darstellende Tropfenbildung	X	X

ANMERKUNGEN:

- ¹ ‚Vorschriften‘ bzw. ‚vorschriftsgemäß‘ bezieht sich auf die Typpenehmigung zum Zeitpunkt der Genehmigung, der Erstzulassung oder der Erstinbetriebnahme sowie auf Nachrüftbestimmungen oder nationale Vorschriften des Zulassungsstaats. Diese Gründe für eine Mangelfeststellung gelten nur, wenn die Einhaltung der Vorschriften überprüft worden ist.
- ² (X) zeigt Positionen an, die sich auf den Zustand des Fahrzeugs und dessen Gebrauchsfähigkeit im Straßenverkehr beziehen, für die Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung jedoch nicht als wesentlich erachtet werden.
- ³ ‚Sicherheitskritische Veränderung‘ verweist auf eine Veränderung, die die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs beeinträchtigt oder unverhältnismäßig nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt mit sich bringt.

Gesehen, um dem Erlass der Wallonischen Regierung vom 18. November 2022 über die technische Kontrolle von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen und zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 10. Oktober 1974 zur Einführung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kleinkrafträder und Motorräder sowie an ihre Anhänger beigefügt zu werden.

Namur, den 18. November 2022

Für die Regierung:

Der Ministerpräsident,

E. DI RUPO

Die Ministerin für den öffentlichen Dienst, Datenverarbeitung, administrative Vereinfachung, beauftragt mit den Bereichen Kindergeld, Tourismus, Erbe und Verkehrssicherheit,

V. DE BUE

VERTALING

WAALSE OVERHEIDSDIENST

[C – 2022/43116]

18 NOVEMBER 2022. — Besluit van de Waalse Regering betreffende de technische controle van twee- of driewielige voertuigen en vierwielers en tot wijziging van het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen

De Waalse Regering,

Gelet op de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen, inzonderheid op artikel 1, § 1, eerste lid, punt 2, en tweede lid, gewijzigd vervangen bij de wet van 18 juli 1990, en § 4, eerste lid, en artikel 2, § 1, gewijzigd bij de wet van 18 juli 1990;

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

Gelet op het rapport van 27 oktober 2021 opgemaakt overeenkomstig artikel 3, 2°, van het decreet van 11 april 2014 houdende uitvoering van de resoluties van de Vrouwenconferentie van de Verenigde Naties die in september 1995 in Peking heeft plaatsgehad en tot integratie van de genderdimensie in het geheel van de gewestelijke beleidslijnen;

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, gegeven op 10 maart 2022;

Gelet op de instemming van de Minister van Begroting, gegeven op 24 maart 2022;

Gelet op het advies van de Waalse Adviescommissie “administratie-industrie”, gegeven op 13 december 2021;

Gelet op advies nr. 71.263/4 van de Raad van State, gegeven op 11 mei 2022, overeenkomstig artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Op de voordracht van de Minister van Verkeersveiligheid;

Na beraadslaging,

Besluit :

HOOFDSTUK I. *Technische controle van twee- of driewielige voertuigen en vierwielers*

Artikel 1. Bij dit besluit wordt Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en van de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG gedeeltelijk omgezet.

Art. 2. Voor de toepassing van dit besluit verstaat men onder:

1° de Richtlijn 2014/45/EU : Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en van de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG.

2° de wet van 21 juni 1985 : 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;

3° het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 : het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen;

4° het koninklijk besluit van 23 december 1994 : 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;

5° de bevoegde overheid: de Waalse Minister bevoegd voor de verkeersveiligheid of diens afgevaardigde;

6° de bevoegde beampte : de persoon bedoeld in artikel 36 van het koninklijk besluit van 10 oktober 1974;

7° het voertuig: elke bromfiets, motorfiets, driewieler en vierwieler als bedoeld in dit besluit;

8° de bromfiets: elk voertuig bedoeld in artikel 1, § 1, punten 1 en *1bis*, van het koninklijk besluit van 10 oktober 1974;

9° de motorfiets: elk voertuig bedoeld in artikel 1, § 1, punten 2 en *2bis*, van het koninklijk besluit van 10 oktober 1974;

8° de driewieler: elk voertuig bedoeld in artikel 1, § 1, punten 3 en *3bis*, van het koninklijk besluit van 10 oktober 1974;

11° de vierwieler: elk voertuig bedoeld in artikel 1, § 1, punten 4 en *4bis*, van het koninklijk besluit van 10 oktober 1974;

12° de technische controle : de controle die wordt uitgevoerd overeenkomstig de bijlage en die tot doel heeft na te gaan of een voertuig volkomen veilig op de openbare weg kan worden gebruikt en of het voldoet aan de vereiste en verplichte parameters inzake veiligheid en milieubescherming;

13° het technisch certificaat: het door de bevoegde autoriteit of door een erkende instelling voor technische controle afgegeven rapport met de resultaten van de technische controle;

14° de erkende instelling voor technische controle : elke erkende instelling bedoeld in het koninklijk besluit van 23 december 1994;

15° het controlestation: het centrum voor technische controle van een erkende instelling voor technische controle;

16° de gebreken : de technische defecten of andere vormen van niet-naleving die tijdens een technische controle worden vastgesteld;

17° de kleine gebreken : de 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;

18° de grote gebreken : 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;

19° de gevaarlijke gebreken : gebreken die een direct en onmiddellijk gevaar voor de verkeersveiligheid vormen of gevolgen hebben voor het milieu, en die rechtvaardigen dat een Lidstaat of zijn bevoegde instanties het gebruik van het voertuig op de openbare weg kan of kunnen verbieden.”.

20° de reglementaire bepalingen : de bepalingen opgenomen in het koninklijk besluit van 10 oktober 1974.

Art. 3. § 1. Aan de bepalingen van dit besluit zijn onderworpen:

1° motorfietsen, gemotoriseerde driewielers en vierwielers die worden aangedreven onder een Belgische nummerplaat of met het oog daarop, en die zijn uitgerust met een verbrandingsmotor met een cilinderinhoud van meer dan 125 cm³ ;

2° motorfietsen, gemotoriseerde driewielers en vierwielers die onder een Belgische nummerplaat rijden of bestemd zijn om onder een Belgische nummerplaat te rijden en uitgerust zijn met een elektrische of hybride motor met een nominaal continu vermogen van meer dan 11 kW en een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van meer dan 45 km/u.

§ 2. Bromfietsen en andere voertuigen die niet onder paragraaf 1 vallen, zijn slechts onderworpen aan de artikelen 1 tot en met 5, 6, § 1, 1°, en 7 tot en met 15.

Art. 4. § 1. Voertuigen die in het verkeer worden gebracht, worden gecontroleerd op naleving van de toepasselijke voorschriften.

De controles worden uitgevoerd door erkende instellingen voor technische controle overeenkomstig artikel 5 van het Koninklijk Besluit van 23 december 1994.

§ 2. Tenzij anders bepaald, omvatten de controles de in de bijlage vermelde controles en de bij specifieke reglementaire bepalingen voorgeschreven aanvullende controles.

De bevoegde overheid stelt de bijzonderheden van de verschillende uit te voeren controles vast.

§ 3. Het voertuig wordt op initiatief van de houder aangeboden in een van de controlestations van de erkende instellingen.

Alle herkeuringen vinden plaats in het controlestation waar de volledige controle plaatsvond.

§ 4. De voertuigen bevinden zich in een propere toestand die de controle van de verschillende te controleren elementen niet belemmert.

De controle wordt gestopt wanneer brandstof- of gaslekken worden gedetecteerd.

De bestuurder moet de instructies opvolgen die hem worden gegeven om de controle van zijn voertuig mogelijk te maken.

§ 5 Ter gelegenheid van deze controles en voor zover het voertuig van deze documenten moet zijn voorzien, overhandigt degene die het voertuig ter keuring aanbiedt het laatste technisch certificaat aan de erkende instelling en legt hij de volgende documenten voor:

1° het kentekenbewijs

2° het Europees certificaat van overeenstemming, het certificaat van overeenstemming of wat daarvoor in de plaats komt;

3° het document “Visuele keuring van het voertuig”.

In afwijking van lid 1, 2°, hoeven bestuurders van ingevoerde voertuigen die eerder in een andere lidstaat van de Europese Unie waren geregistreerd, het certificaat van overeenstemming niet over te leggen, tenzij het kentekenbewijs onleesbaar of onvolledig is, in toepassing van de bijlagen bij Richtlijn 1999/37/EG van de Raad van 29 april 1999 inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen. In dit geval kan het ontbreken van een certificaat van overeenstemming echter geen aanleiding geven tot een sanctie.

Art. 5. § 1. De controles als bedoeld in artikel 4 vallen uiteen in twee categorieën:

1° uitgebreide controles, die bestaan uit het controleren van :

a) identificatie van het voertuig, waarbij het volgende wordt gecontroleerd:

1) het chassisnummer ;

2) het kentekenbewijs;

3) het certificaat van overeenstemming, het Europees certificaat van overeenstemming of wat daarvoor in de plaats komt, indien een van deze documenten als boorddocument vereist is;

b) de technische toestand van het voertuig om na te gaan of het voldoet aan de geldende veiligheids- en milieunormen;

2° gedeeltelijke controles, die in verschillende categorieën zijn onderverdeeld:

a) administratieve controles, die uitsluitend betrekking hebben op de verificatie :

1) van het kentekenbewijs;

2) van het certificaat van overeenstemming, het Europees certificaat van overeenstemming of het equivalent daarvan voor de validering van een aanvraag tot inschrijving van een gebruikt voertuig;

b) de administratieve herkeuringen, die uitsluitend betrekking hebben op de verificatie :

1) in aanwezigheid van het voertuig: het chassisnummer, de identificatieplaat en de documenten ;

2) bij afwezigheid van het voertuig: documenten ;

c) technische herkeuringen, d.w.z. alle andere gedeeltelijke controles.

§ 2 Tenzij anders is bepaald, omvatten de controles ten minste de controle van de in de bijlage genoemde punten.

§ 3. Alle controles, behalve die zonder presentatie van het voertuig, gaan vergezeld van een identificatiecontrole.

Bij die gelegenheid wordt nagegaan of het voertuig goed is onderhouden en of het voldoet aan de wettelijke bepalingen en aan de bepalingen van dit besluit.

Art. 6. § 1. De controles zijn verplicht:

- 1° op verzoek van een bevoegde beambte;
- 2° vóór de datum waarop een voertuig opnieuw in het verkeer wordt gebracht, op naam van dezelfde houder of op naam van een nieuwe houder, van elk voertuig:
 - a) die is gewijzigd of aangepast aan het chassis, de carrosserie of de uitrusting, waardoor de technische kenmerken van het voertuig zijn veranderd;
 - b) waarvan het chassisnummer versterkt, gewist of gewijzigd is;
 - c) die als gevolg van een ongeval schade heeft opgelopen aan het chassis, de stuurinrichting, de ophanging of het remsysteem, dan wel totaal verloren is gegaan;
- 3° voor de inschrijving van een voertuig op naam van een andere houder.

Wat betreft punt 1, 2°, c, omvat de controle de volledige controle van alle voertuigen en bovendien de controle van de geometrie van het wielstel en het chassis.

Met betrekking tot paragraaf 1, 3°, indien de nieuwe houder evenwel de echtgenoot, de wettelijk samenwonende partner, een van de kinderen of een van de ouders van de vorige houder is, wordt geen controle uitgevoerd indien de nieuwe houder voornemens is de oude nummerplaat op zijn naam over te schrijven, voor zover hij voldoet aan de bepalingen genomen in uitvoering van artikel 21 van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen. Indien hij deze overdracht niet overweegt, wordt vóór de inschrijving slechts een gedeeltelijke administratieve controle verricht.

§ 2 De auto-expert in de zin van de wet van 15 mei 2007 tot erkenning en bescherming van het beroep van auto-expert en tot oprichting van een Instituut van de auto-experts of elke bevoegde beambte die vaststelt dat een voertuig de schade of het verlies, bedoeld in paragraaf 1, eerste lid, 2°, c), heeft geleden, doet daarvan aangifte bij de Waalse Overheidsdienst Mobiliteit en Infrastructuur en overeenkomstig het koninklijk besluit van 8 juli 2013 tot uitvoering van de wet van 19 mei 2010 houdende oprichting van de Kruispuntbank van de voertuigen

§ 3 Bij de controle bedoeld in paragraaf 1, eerste lid, 3°, wordt het voertuig aangeboden met de volgende elementen:

- 1° zijn laatst afgegeven kentekenbewijs;
- 2° een kentekenplaat;
- 3° de burgerlijke aansprakelijkheid met betrekking tot dit kenteken.

De bevoegde overheid stelt de categorieën kentekenplaten vast die aan de technische controle moeten worden onderworpen.

In afwijking van artikel 5, § 2, is de in § 1, eerste lid, 3°, bedoelde controle beperkt tot een visuele controle van de technische toestand van het voertuig in de volgende gevallen :

1° indien het voertuig beschikt over een technisch certificaat overeenkomstig artikel 9 dat minder dan twee maanden voor de controle is afgegeven;

2° indien het voertuig in België is ingevoerd en eerder in een andere lidstaat van de Europese Unie is ingeschreven en beschikt over een door de bevoegde overheid van die lidstaat afgegeven technisch certificaat waaruit blijkt dat het voertuig minder dan twee maanden voor de in het eerste paragraaf, eerste lid, 3°, bedoelde controle met goed gevolg een technische controle heeft ondergaan die ten minste voldoet aan de bepalingen van richtlijn 2014/45/EG, 3°.

Indien na deze visuele controle blijkt dat het voertuig geen technische gebreken vertoont of niet aan de voorschriften voldoet, wordt een document "Visuele keuring van het voertuig" afgegeven.

Indien het voertuig aan het einde van deze visuele controle daarentegen één of meer technische gebreken vertoont of één of meer tekortkomingen vertoont die niet aan de voorschriften voldoen, wordt het voertuig onmiddellijk opnieuw aan een volledige controle onderworpen.

Het in paragraaf 3 bedoelde document "Visuele keuring van het voertuig" vermeldt de gegevens bedoeld in artikel 9, § 2, tweede lid, punten 1° tot en met 9°.

Het document "Visuele keuring van het voertuig" vergezelt altijd het in lid 1 bedoelde technisch certificaat, waarop het keuringsstation dat de visuele controle van de technische toestand van het voertuig heeft uitgevoerd, onuitwisbaar de woorden "NIET GELDIG ZONDER HET document "VISUELE KEURING VAN HET VOERTUIG"" aanbrengt.

Art. 7. Gedeeltelijke controles zijn verplicht:

- 1° op verzoek van een bevoegde beambte;
- 2° voor de voertuigen bedoeld in artikel 10, §§ 2 tot 4 ;
- 3° in geval van overdracht bedoeld in artikel 6, § 1, eerste lid, 3°.

De in lid 1, 2°, bedoelde controle vindt plaats binnen twee maanden na het verstrijken van de geldigheidsduur van de vorige volledige of gedeeltelijke controle. Aan het einde van deze termijn wordt een volledige controle uitgevoerd.

Art. 8. Van de technische controle zijn vrijgesteld:

- 1° de politievoertuigen ;
- 2° voertuigen die rijden onder dekking van een proefrittenplaat en een geldig kentekenbewijs, overeenkomstig het koninklijk besluit van 8 januari 1996 tot regeling van de inschrijving van de commerciële platen en de nationale platen voor motorvoertuigen en aanhangwagens;
- 3° voertuigen die zijn ontworpen, gebouwd en geregistreerd voor gebruik door de strijdkrachten, de civiele bescherming, de brandweer, de ordehandhaving en de medische hulpdiensten.

Art. 9. § 1. De controles leiden, afhankelijk van het geval, tot de afgifte van een technisch certificaat of een document "visuele keuring van het voertuig", waarvan het model door de bevoegde instantie wordt vastgesteld.

§ 1. Het certificaat vermeldt ten minste :

- 1° de voertuigidentificatienummer (VIN);
- 2° kentekenplaatnummer van het voertuig en kenletters van het land van inschrijving
- 3° plaats en datum van controle;

4° stand van de kilometerteller die tijdens het vorige en huidige uitgebreide bezoek is geregistreerd, indien beschikbaar

5° voertuigcategorie, indien beschikbaar

6° het aantal zitplaatsen naast de bestuurderszitplaats ;

7° vastgestelde gebreken en hun categorie;

8° elke tekortkoming in de naleving van de reglementaire bepalingen;

9° de algemene beoordeling van het voertuig;

10° gegevens betreffende controles waaraan het voertuig krachtens andere wettelijke bepalingen is onderworpen;

11° sommige nuttige informatie voor volgende bezoeken;

12° de identificatiegegevens van de erkende instelling voor technische controle die de controle heeft uitgevoerd.

§ 3. Een geldig technisch certificaat dat in een lidstaat van de Europese Unie is afgegeven voor een in die lidstaat ingeschreven voertuig en waaruit blijkt dat het voertuig een gunstige technische controle als bedoeld in Richtlijn 2014/45/EU heeft ondergaan, wordt door de bevoegde overheid erkend.

In geval van twijfel kan de bevoegde overheid de geldigheid van het technisch certificaat controleren alvorens het te erkennen.

Art. 10. § 1. Het technisch certificaat is geldig indien bij de controle wordt vastgesteld dat :

1° het voertuig geen technisch defect vertoont of niet voldoet aan de reglementaire bepalingen;

2° het voertuig een of meer technische gebreken vertoont die het weliswaar niet gevaarlijk maken, maar die toch moeten worden gecontroleerd;

3° het voertuig vertoont één of meer regelgevende tekortkomingen die als kleine gebreken worden gecategoriseerd en die gemakkelijk kunnen worden verholpen.

§ 2. De geldigheidsduur van het technisch certificaat bedraagt drie maanden indien, ongeacht eventuele tekortkomingen zoals bepaald in § 1, het voertuig één of meerdere administratieve tekortkomingen vertoont die door de bevoegde overheid als kleine gebreken worden aangemerkt.

§ 1. De geldigheidsduur van het technisch certificaat bedraagt vijftien dagen wanneer het voertuig, zonder een onmiddellijk gevaar op te leveren, een of meer ernstige gebreken vertoont.

§ 4. De geldigheidsduur van het technisch certificaat vervalt wanneer de toestand van een onderdeel of groep onderdelen of een of meer tekortkomingen in de naleving van de reglementaire bepalingen zodanig is dat het voertuig niet wordt toegelaten of in het verkeer wordt gehouden. Deze gebreken worden als gevaarlijke gebreken gecategoriseerd.

In dergelijk geval wordt de melding "VERBODEN VOOR HET VERKEER" op het technisch certificaat aangebracht

§ 5. De kleur van het technisch certificaat is groen in de gevallen bepaald in de paragrafen 1 en 2 en rood in de gevallen bepaald in de paragrafen 3 en 4.

§ 6. Voor de controle bedoeld in artikel 6, § 1, eerste lid, 3°, gaat het certificaat, beschreven in artikel 10, § 1, vergezeld van een aanvraag tot inschrijving.

De in artikel 6, § 1, derde lid, bedoelde controle geeft aanleiding tot de afgifte van een aanvraag tot inschrijving.

Art. 11. § 1. De erkende instellingen voor technische controle zijn gerechtigd de in dit artikel bedoelde vergoedingen te innen.

De erkende instellingen maken in elk van hun keuringsstations door middel van een uithangbord de bedragen kenbaar van al de vergoedingen die zij gemachtigd zijn te innen

§ 2. De kosten van de controles zijn ten laste van de houder van het voertuig.

De betalingen worden contant verricht, tenzij door de bevoegde overheid anders is overeengekomen.

§ 1. De bedragen van de vergoedingen, inclusief belasting over de toegevoegde waarde, worden als volgt vastgesteld

1° volledige controle volgens bijlage: 48,50 euro ;

2° gedeeltelijke controle van een voertuig, ten gevolge van :

a) op verzoek van een bevoegde beambte : 13,30 euro ;

b) een administratieve keuring of herkeuring : 8,40 euro ;

c) een technische herkeuring: 13,30 euro ;

3° het opstellen, valideren en afgeven van een aanvraag tot inschrijving voor andere controles dan bedoeld in paragraaf 3, 1° : 4,20 euro ;

4° het zoeken naar of de afgifte van een duplicaat van een afgegeven origineel document : 13,30 euro

5° de controle over een voertuig na een ongeval:

a) controle van de geometrie van het wielstel en het chassis : 103,10 euro ;

a) controle van de geometrie van het wielstel: 51,80 euro ;

6° toeslag voor het niet aanbieden van het voertuig voor een technische controle, na het maken van een afspraak : 30,00 EUR ; deze toeslag is niet van toepassing in geval van annulering meer dan 48 uur voor de afspraak of in geval van behoorlijk gerechtvaardigde overmacht.

7° de conformiteitscontrole van een voertuig ingevoerd krachtens artikel 3, § 3^{ter}, van het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen; 85,00 euro ;

8° de conformiteitscontrole:

a) controle om de gelijkvormigheid van een voertuig vast te stellen met het oog op de afgifte van een als gelijkvormigheidsattest geldend bewijs: 108,50 euro ;

b) validering of aflevering van een identificatieplaatje : 8,40 euro

§ 4. De in paragraaf 3 bedoelde bedragen worden automatisch op 1 januari van elk jaar aangepast naar gelang van de evolutie van de gezondheidsindex van de maand november van het vorige jaar. Bij de indexering wordt het resultaat, in voorkomend geval, afgerond tot de dichtstbijzijnde gehele decimaal.

De aanvangsindex is die van november 2020, behalve voor de bedragen vermeld in het derde paragraaf, 1° en 7°, waarvoor de aanvangsindex die van november 2022 is.

§ 5. In geval van overmacht te beoordelen door de bevoegde overheid, kan de overeenkomstig paragraaf 3, 6°, verschuldigde toeslag voor het niet aanbieden van het voertuig worden terugbetaald.

In geval van overmacht mag het voertuig alleen worden gebruikt voor lege ritten via de meest rechtstreekse route tussen het controlestation en de woonplaats of de plaats van vestiging van de eigenaar van het voertuig of de plaats van vestiging van de hersteller en omgekeerd.

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

Art. 12. Artikel 1, § 2, van het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen, laatst gewijzigd door het koninklijk besluit van 31 oktober 2017, wordt aangevuld door een punt 24, luidend als volgt:

“24. “de erkende instelling voor technische controle”: de instellingen erkend overeenkomstig het koninklijk besluit van 23 december 1994 tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regeling van de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen.”.

Art. 13. Artikel 3 van hetzelfde besluit, laatst gewijzigd bij het koninklijk besluit van 19 december 2010, wordt aangevuld met een paragraaf 3ter, luidend als volgt:

“§ 3ter. Voertuigen die worden ingevoerd en voor het eerst in België in het verkeer worden gebracht volgens de procedure bedoeld in artikel 1, § 4bis, 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, worden aangeboden aan een erkende instelling voor technische controle, die de conformiteit van het voertuig controleert en nagaat of het voldoet aan de reglementaire bepalingen van dit besluit.”.

HOOFDSTUK III *Slotbepalingen*

Art. 14. Dit besluit treedt in werking op 1 januari 2023.

Art. 15. De Minister van Verkeersveiligheid is belast met de uitvoering van dit besluit.

Namen, 18 november 2022.

Voor de Regering :

De Minister-President,
E. DI RUPO

De Minister van Ambtenarenzaken, Informatica, Administratieve Vereenvoudiging,
belast met Kinderbijslag, Toerisme, Erfgoed en Verkeersveiligheid,
V. DE BUE

Bijlage bij het besluit van de Waalse Regering van 18 november 2022 betreffende de technische controle van twee- of driewielige voertuigen en vierwielers en tot wijziging van het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen

Minimumeisen betreffende de inhoud en de aanbevolen controlemethoden

A. Algemeen

Deze bijlage vermeldt de systemen en onderdelen van de voertuigen die moeten worden gecontroleerd. De aanbevolen controlemethoden worden er in detail uiteengezet alsook de relevante criteria aan de hand waarvan moet worden bepaald of de toestand van het voertuig aanvaardbaar is.

De controle heeft ten minste betrekking op de in punt C genoemde punten, voor zover deze punten betrekking hebben op de uitrusting van het geteste voertuig. De inspectie kan ook worden gebruikt om na te gaan of de betrokken onderdelen en componenten van dit voertuig voldoen aan de veiligheids- en milieuvorschriften die van kracht waren op het ogenblik van de ontvangst of, in voorkomend geval, de aanpassing van het voertuig.

Wanneer het ontwerp van het voertuig de toepassing van de in deze bijlage bedoelde controlemethoden niet toelaat, wordt de controle uitgevoerd overeenkomstig de door de Waalse Overheidsdienst voor Mobiliteit en Infrastructuur aanbevolen en aanvaarde testmethodes, waarbij erop wordt toegezien dat de veiligheids- en milieubeschermingsnormen worden nageleefd.

Alle onderstaande punten worden beschouwd als verplicht te controleren tijdens een periodieke controle van een voertuig, met uitzondering van die welke zijn aangekruist in de kolom “Onderdeel” van de tabel onder punt C en die betrekking hebben op de toestand van het voertuig en de technische keuring, maar die niet essentieel worden geacht tijdens de technische controle.

De redenen voor de afkeuring zijn niet van toepassing als 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 van het voertuig, of naar aanpassingsvereisten.

Indien als controlemethode “visueel” staat, impliceert dit dat de inspecteur niet alleen naar de punten kijkt, maar ook, indien nodig, de onderdelen bedient, het geluid beoordeelt of andere geschikte controlemethoden.

B. Toepassingsgebied van de controle

De controle heeft minstens betrekking op de volgende gebieden:

0. identificatie van het voertuig;

1. remuitrusting;

2. stuurinrichting;

3. zicht;

4. verlichtingsinstallatie en onderdelen van elektrische installaties;

5. assen, wielen, banden en vering;

6. chassis en met het chassis verbonden delen;

7. overige uitrusting;

8. overlast;

9. aanvullende controles voor passagiersvoertuigen in categorieën M2 en M3.

C. Inhoud van controles en controlemethoden, beoordeling van gebreken van voertuigen

De controle moet minstens betrekking hebben op de volgende punten en de in onderstaande tabel vermelde minimale normen en aanbevolen methoden toepassen.

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

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

Onderdeel	Methode	Redenen van het gebrek	Beoordeling van de 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.	W.a) Niet reglementair.	X		
		W.b) Toestand.	X		
		a) Ontbreekt of is onvindbaar.	X		
		b) Onvolledig, onleesbaar, duidelijk vervalst of komt niet overeen met de voertuigdocumenten.	X		
		c) Onleesbare voertuigdocumenten of onnauwkeurige gegevens.	X		

					X			
				W.a) Ontbreekt, maar staat op het identificatieplaatje.	X			
				W.b) Certificaat van de fabrikant ontbreekt.	X			
0.W.1.		Visuele controle.	a) Plaatje ontbreekt of is niet gevonden.	X				
Identificatieplaat	b) Onjuist.		X					
	c) Toestand.		X					
	d) Onvoldoende fixatie.		X					
	e) Niet reglementair.		X					
0.W.2.		Visuele controle.	a) Voorlopig		X			
Goedkeuring/PVG			b) Afwezig		X			
0.W.3.		Visuele controle.	a) Afwezigheid			X		
Boorddocument/Kente kenbewijs			b) Vervalsing				X	

		c) Afwijking met nummerplaat			X
		d) Onjuist.	X		
		e) Onjuiste type	X		
		f) Verouderd.	X		
		g) ontbreken hoewel ingeschreven, onleesbaar, verslechtering waardoor identificatie onmogelijk is	X		
		h) Attest / Verificatie	X		
Rehabilitatiedocument	Visuele controle.	a) Onvolledig.	X		
		b) Ontbreekt.	X		
		c) Stempel na “CAA”	X		
0.W.5. Verzekering	Visuele controle.	a) Afwezigheid	X		
1. REMUITRUSTING					

1.1. Mechanische toestand en werking						
1.1.1. As 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		
		W.a) Overmatige wrijving.		X		
1.1.2. Toestand en slag van het bedieningspedaal / de handrem	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend. Noot: Voor de controle van voertuigen met een bekrachtigde reminstallatie moet de motor worden afgezet.	a) De vrije slag is te groot of te klein.		X		
		b) Het rempedaal of de handrem komt moeilijk terug in de rustpositie. Functioneert niet goed.	X			
		c) Het rubber/antislip op het rempedaal ontbreekt, zit los of is door slijtage glad geworden. W.a) Staat van het lassen - oververhitting.		X		X
		W.b) Toestand.		X		
		W.c) Ontbrekende beveiliging.				X

		W.d) Niet-standaard montage		X	
		W.e) Ergonomie - beheersing van de manoeuvreerbaarheid.		X	
1.1.6. Parkeerremcilinder, bedieningshendel, parkeerremvergrendeling, elektronische parkeerrem	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend.	a) De vergrendeling blijft niet goed vastzitten.		X	
		Slijtage aan de scharnierpin van de hefboom of het vergrendelingsmechanisme	X		
		Buitensporige slijtage.		X	
		c) Te grote beweeglijkheid van de hendel wijst op een verkeerde afstelling		X	
		W.a) Regelaar ontbreekt, is beschadigd of werkt niet.			X
		W.b) Bedieningshendel is niet operationeel, beschadigd, zodanig geplaatst, vervormd of kortgesloten dat de bediening van de rem wordt bemoeilijkt.			X

Rembekrachtiging, hoofdcilinder (hydraulische systemen), rembekrachtiger, remvloeistof	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	<p>a) De rembekrachtiging is defect of werkt niet goed. Inrichting werkt niet.</p> <p>b) De hoofdcilinder is defect, maar de rem werkt nog. De hoofdcilinder is defect of lekt.</p> <p>c) De hoofdcilinder zit los, maar de rem werkt nog. De hoofdcilinder zit los.</p> <p>d) Onvoldoende remvloeistof, onder MIN-teken. Remvloeistof ver onder het MIN-teken. Geen remvloeistof zichtbaar.</p> <p>e) De kap van het reservoir van de hoofdcilinder ontbreekt.</p> <p>f) Het controlelampje voor de remvloeistof licht op of is defect.</p> <p>g) Het waarschuwingssignaal met betrekking tot de remvloeistof werkt slecht.</p>	X	X	X
--	--	--	---	---	---

		W.a) Hoofdcilinder / Rembekrachtiging.				X
1.1.11. Hydraulica - Niet-flexibele remleidingen	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	a) Er is dreigend gevaar voor defecten en breuken. b) Leidingen of koppelingen lekken (pneumatische remsystemen). Leidingen of koppelingen lekken (hydraulische remsystemen). c) Leidingen vertonen beschadiging of te veel corrosie. Tast de werking van de remmen aan door blokkering of een dreigend risico van lekkage. d) Leidingen zijn verkeerd gemonteerd. Risico van schade.	X			X
1.1.12. Flexibele remleidingen	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	a) Er is dreigend gevaar voor defecten en breuken. b) De slangen zijn beschadigd, gescheurd, gedraaid of te kort. Slangen zijn beschadigd of gescheurd.	X			X

	<p>c) Slangen of koppelingen lekken (pneumatische remsystemen). Slangen of koppelingen lekken (hydraulische remsystemen).</p> <p>d) Slangen vertonen door de druk veroorzaakte verwijdingen. Koord beschadigd.</p> <p>e) Slangen zijn poreus.</p> <p>W.a) Onjuiste bevestiging.</p>	X		X
1.1.13. Remvoeringen en blokken	<p>Visuele controle.</p> <p>a) Remvoering of -blok vertoont te veel slijtage (het minimumteken is bereikt). Remvoering of -blok vertoont te veel slijtage (minimumteken niet zichtbaar).</p> <p>b) Remvoering of -blok is vuil (olie, vet, enz.). Remvermogen aangetast.</p> <p>c) Remvoering of -blok is niet aanwezig of verkeerd gemonteerd.</p>	X		X
		X		X
		X		X
		X		X
		X		X

1.1.14. Remtrommels en -schijven	Visuele controle.	a) Trommel of schijf vertoont slijtage.	X		X
		Trommel of schijf vertoont te veel slijtage, te veel kerven, gescheurd, zit los of is gebroken.			
		b) Trommel of schijf is vuil (olie, vet enz.). Remvermogen aangetast.	X		X
		c) Trommel of schijf ontbreekt.			X
		d) Ankerplaat zit los.	X		
		W.a) Kritische corrosie zonder invloed op de prestaties. Kritische corrosie met invloed op de prestaties.	X		X
1.1.15. Remkabels, stangen, hefboomen, overbrenging	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	a) Kabels zijn beschadigd of geknikt. Remvermogen aangetast.	X		X
		b) Onderdeel vertoont te veel slijtage of corrosie. Remvermogen aangetast.	X		X
		c) Kabel, stang of verbinding onveilig.	X		

1.1.16. Remcilinders (veerremcilinders en hydraulische cilinders inbegrepen) - Remklauwen	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	<p>d) Kabelgeleiding is defect. X</p> <p>e) Bewegingsvrijheid van de reminstallatie wordt belemmerd. X</p> <p>f) Abnormale beweeglijkheid van de hendels/overbrenging wijst op slechte afstelling of te veel slijtage. X</p> <p>W.a) Ontoereikende montage. X</p>			
		<p>a) Cilinder gescheurd of beschadigd. X</p> <p>Remvermogen aangetast. X</p> <p>b) Cilinder lekt. X</p> <p>Remvermogen aangetast. X</p> <p>c) Cilinder zit los of is niet goed gemonteerd. X</p> <p>Remvermogen aangetast. X</p> <p>d) Cilinder vertoont te veel corrosie. X</p> <p>Kans op scheuren. X</p> <p>e) De slag van de zuiger of van het diafragma mechanisme is te klein of te groot. X</p> <p>Remprestaties aangetast (gebrek aan bewegingsruimte). X</p>			

		f) Stofkap beschadigd. Stofkap ontbreekt of vertoont te veel beschadiging.	X	X		
1.1.21. Volledige reminstallatie	Visuele controle.	a) Andere apparatuur (bv. antivriespomp, luchtdroger, enz.) vertoont uitwendige beschadiging of te veel corrosie waardoor de reminstallatie minder goed werkt Remvermogen aangetast.	X	X		X
		c) Onderdelen zitten los of slecht gemonteerd.	X	X		
		d) Onveilige wijziging/herstelling van een onderdeel ³ . Remvermogen aangetast.	X	X		X
1.2. Remkracht en bedrijfszekerheid van de bedrijfsrem						
1.2.1. Remkracht	Trap de rem geleidelijk in tot de maximale opgevoerde kracht tijdens een test op een remtestmachine, of indien onmogelijk tijdens een test op de weg.	a) Onvoldoende remkracht op een of meer wielen. Geen remkracht op een of meer wielen.	X	X		X

<p>b) De remkracht van een wiel is minder dan 70 % van de maximale geregistreerde remkracht voor het andere wiel op dezelfde as. Of het voertuig wijkt te veel van een rechte lijn af in het geval van een test op de weg.</p> <p>De remkracht van het wiel is minder dan 50 % van de maximaal geregistreerde remkracht van het andere wiel op dezelfde as in geval van gestuurde assen.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
<p>c) De remkracht loopt niet geleidelijk op (remstoring).</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
<p>d) Abnormaal hoge reactietijd</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
<p>e) Remkracht vertoont te grote schommelingen tijdens een volledige wielwenteling.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>

1.2.2. Doeltreffendheid	<p>Test met een remtestmachine of, indien door technische redenen een dergelijke machine niet kan worden gebruikt, een test op de weg met een registrerende vertragingsmeter om het rempercentage vast te stellen dat gerelateerd is aan de maximaal toegestane massa of, in het geval van opleggers, aan de som van de toegestane belasting op de assen. Voertuigen of aanhangwagens met een toegestane maximummassa van meer dan 3,5 ton moeten overeenkomstig de ISO 21069-normen of gelijkwaardige methoden worden gecontroleerd. Testen op de weg moeten worden uitgevoerd onder droge weersomstandigheden op een vlakke, rechte weg.</p>	<p>Levert niet minstens de volgende waarden op:</p> <p>Categorieën L (beide remmen samen):</p> <ul style="list-style-type: none"> — categorie L1e : 42 % — categorieën L2e: L6e : 40 % — categorie L3e : 50 % — categorie L4e : 46 % — categorieën L5e: L7e : 44 % <p>Categorieën L (achterremmen) :</p> <p>Alle categorieën: 25 % van de totale massa van het voertuig</p> <p>Minder dan 50 % van bovenstaande remkrachtwaarden bereikt.</p>	X	X
1.3. Remkracht en bedrijfszekerheid van de hulprem (indien afzonderlijk werkend systeem)				
1.3.1. Remkracht	Remkracht Indien de hulprem afzonderlijk van de bedrijfsreminstallatie werkt, gebruik de methode in 1.2.1.	a) Onvoldoende remkracht op een of meer wielen. Geen remkracht op een of meer wielen.	X	X

			<p>b) De remkracht van een wiel is minder dan 70 % van de maximale geregistreerde remkracht voor een ander wiel op dezelfde as. Of het voertuig wijkt te veel van een rechte lijn af in het geval van een test op de weg.</p> <p>De remkracht van het wiel is minder dan 50 % van de maximaal geregistreerde remkracht van het andere wiel op dezelfde as in geval van gestuurde assen.</p>						X
			c) De remkracht loopt niet geleidelijk op (remstoring).						X
1.3.2. Doeltreffendheid	Remkracht Indien de hulprem afzonderlijk van de bedrijfsreminstallatie werkt, gebruik de methode in 1.2.2.		<p>Remkracht minder dan 50 % van de remkracht gedefinieerd in 1.2.2. in vergelijking met toegelaten maximummassa.</p> <p>Minder dan 50 % van bovenstaande remkrachtwaarden bereikt.</p>						X
1.4. Remkracht en bedrijfszekerheid van de parkeerrem									
1.4.1. Remkracht	Trek de rem aan op een remtestmachine.		<p>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.</p> <p>Minder dan 50 % van de remkrachtwaarden als bedoeld in punt 1.4.2 bereikt in relatie tot de massa van het voertuig tijdens de controle.</p>						X

1.4.2. Doeltreffendheid	Test op een remtestmachine. Als dat niet kan, dan met een test op de weg met een vertragingsmeter die slechts aanduidt of ook registreert, of met het voertuig op een helling met een bekende hellingsgraad.	Geeft voor alle categorieën voertuigen niet een rempercentage van minstens 16 % bij de maximaal toegestane massa, of, voor motorvoertuigen, van minstens 12 % bij de maximummassa van de voertuigcombinatie, waarbij moet worden uitgegaan van de grootste waarde. Minder dan 50 % van bovenstaande remkrachtwaarden bereikt.	X	X
1.6. Antiblokkeersysteem (ABS)	Visuele controle en controle van het waarschuwingssignaal en/of met gebruikmaking van elektronische voertuiginterface.	<p>a) Waarschuwingssignaal is defect.</p> <p>b) Waarschuwingssignaal vertoont systeemstoringen.</p> <p>c) Wielsnelheidssensoren ontbreken of zijn beschadigd.</p> <p>d) Bedrading is beschadigd.</p> <p>e) Andere onderdelen ontbreken of zijn beschadigd.</p> <p>f) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.</p> <p>W.a) Lek.</p>	X	X

1.7. Elektronisch remsysteem (EBS)	Visuele controle en controle van het waarschuwingssignaal en/of met gebruikmaking van elektronische voertuiginterface.	a) Waarschuwingssignaal is defect. b) Waarschuwingssignaal vertoont systeemstoringen. c) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.	X X X				
1.8. Remvloeistof	Visuele controle.	Remvloeistof vervuild of bezonken. Dreigend gevaar op falen.	X X				X
2. STUURINRICHTING							
2.1. Mechanische toestand							
2.1.1. Toestand van de stuurinrichting	Plaats het voertuig boven een inspectieput of op een heftronic en draai met de wielen van de grond of op draaischijven het stuurwiel tot de aanslag aan beide kanten. Visuele controle van werking van de stuurinrichting.	a) De werking van de stuurinrichting verloopt ruw. b) Stuuras gedraaid of spieassen vertonen slijtage. Aantasting van de functionaliteit.	X X X				X

		<p>c) Stuuras vertoont te veel slijtage. Aantasting van de functionaliteit.</p> <p>d) Stuuras vertoont te veel speling. Aantasting van de functionaliteit.</p> <p>e) Lekt. Vorming van druppels, lek</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>
<p>2.1.2. Bevestiging van stuurhuis</p>	<p>Plaats het voertuig boven een inspectieput of op een hefrichting met het gewicht van de wielen van het voertuig op de grond en draai aan het stuur met de wijzers van de klok mee en tegen de wijzers van de klok in of gebruik een wiel spelingsdetector. Visuele controle van de bevestiging van het stuurhuis aan het chassis.</p>	<p>a) Stuurhuis niet correct bevestigd. Bevestigingen gevaarlijk los of beweging ten opzichte van het chassis/de carrosserie zichtbaar.</p> <p>b) Bevestigingsgaten in het chassis uitgeslagen. Bevestigingen ernstig aangetast.</p> <p>c) Bevestigingsbouten ontbreken of zijn gebroken. Bevestigingen ernstig aangetast.</p> <p>d) Stuurhuis is gebroken. Stabiliteit van bevestiging of behuizing aangetast.</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>

<p>2.1.3. Toestand stuurverbinding Stuurinrichting</p>	<p>Plaats het voertuig boven een inspectieput of op een hef­inrichting en draai met de wielen op de grond het stuur­wiel met de wijzers van de klok mee en tegen de wijzers van de klok in of gebruik een wiel spelings­detector. Visuele controle of de stuuronderdelen geen slijtage, breuken of veiligheidsproblemen vertonen.</p>	<p>a) Relatieve beweging tussen onderdelen die vast zouden moeten zitten. Buitensporige beweging of grote kans op losraken. b) Verbindingen vertonen te veel slijtage. Groot gevaar op losraken. c) Onderdelen zijn gebroken of vervormd. Negatieve gevolgen voor de aantasting van de functionaliteit. d) Borgmiddelen niet aanwezig. e) Foutieve uitlijning van de onderdelen (b.v. trekstang of stuurstang) f) Onveilige herstelling/modificatie3. Negatieve gevolgen voor de aantasting van de functionaliteit. g) Stofkap beschadigd of versleten. Stofkap ontbreekt of is ernstig versleten.</p>	<p>X X X X X X X X X</p>	<p>X X X X X X X X X</p>
<p>2.1.4. Werking stuurverbinding</p>	<p>Plaats het voertuig boven een inspectieput of op een</p>	<p>a) De bewegende stuurverbinding schuurt tegen een onderdeel dat aan het chassis vastzit.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>

	<p>hefinrichting en draai met de wielen op de grond het stuurwiel of het stuur met de wijzers van de klok mee en tegen de wijzers van de klok in of gebruik een wiel spelingsdetector. Visuele controle of de stuuronderdelen geen slijtage, breuken of veiligheidsproblemen vertonen.</p>	<p>b) Stuuraanslag werkt niet of ontbreekt.</p>	X	
<p>2.1.5. Stuurbekrachtiging</p>	<p>Controleer de stuurinrichting op lekkage en controleer het peil van de hydraulische vloeistof in het reservoir (indien zichtbaar). Controleer met de wielen op de grond, en draaiende motor of de stuurbekrachtiging werkt.</p>	<p>a) Vloeistof lekkage of werking aangetast.</p>	X	
		<p>b) Onvoldoende remvloeistof, onder MIN- teken.</p>	X	
		<p>Ontoereikend reservoir.</p>	X	
		<p>c) Mechanisme werkt niet.</p>	X	
		<p>Besturing aangetast.</p>		X
		<p>d) Mechanisme is gebroken of zit los.</p>	X	
		<p>Besturing aangetast.</p>		X
		<p>e) Foutieve uitlijning of schurende onderdelen.</p>	X	
		<p>Besturing aangetast.</p>		X
		<p>f) Onveilige herstelling/modificatie³.</p>	X	
		<p>Besturing aangetast.</p>		X

			X	X
2.2. Stuur, stuurkolom				X
2.2.1. Toestand van het stuur	Plaats het voertuig boven een inspectieput of op een hefrichting met het gewicht van het voertuig op de grond, duw en trek aan het stuur in een rechte lijn ten opzichte van de stuurkolom, duw het stuur in verschillende richtingen met rechte hoeken ten opzichte van de kolom/voorvork. Visuele controle van de speling en de toestand van flexibele koppelingen of kruiskoppelingen.		X	X
	a) Relatieve beweging tussen stuur en stuurkolom die wijst op losraken. Groot gevaar op losraken.		X	X
	b) Bevestiging - Bevestiging op stuurwielnaaf of stuur ontbreekt. Groot gevaar op losraken.		X	X
	c) Stuurwielnaaf, -rand of -spaken vertonen breuken of zitten los. Groot gevaar op losraken.		X	X
	W.a) Onveilige herstelling/modificatie ³ .		X	

		W.b) Onopzettelijke bediening van een bedieningsorgaan door beweging van het stuur.	X	X	
		W.c) Symmetrie	X	X	
		W.d) Niet reglementair (max 1 m).	X		
2.2.2. Stuurwiel/kruiskoppelingen en vorken en stuurdempers - Stuurkolomlagers	Plaats het voertuig boven een inspectieput of op een hefrichting met het gewicht van het voertuig op de grond, duw en trek aan het stuur in een rechte lijn ten opzichte van de stuurkolom, duw het stuur in verschillende richtingen met rechte hoeken ten opzichte van de kolom/voorvork. Visuele controle van de speling en de toestand van flexibele koppelingen of kruiskoppelingen.	a) Midden van het stuur beweegt te veel op- of neerwaarts.	X		
		b) Bovendeel van kolom beweegt te veel radiaal van de kolomas.	X	X	
		c) Flexibele koppeling is stuk.	X		
		d) Bevestiging is defect.	X		
		Groot gevaar op losraken.		X	X

		e) Onveilige modificatie3.				X	
		W.a) Verbogen, gebroken, gebarsten vorkkronen, gevaarlijke wijziging, bevestiging.				X	
		W.b) Brug tussen de twee vorken gebroken.			X		
2.3. Speling in de stuurinrichting	Plaats het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting met het gewicht van het voertuig op de wielen de motor, indien mogelijk, draaiend bij voertuigen met stuurbekrachtiging en met de wielen in rechte positie. Draai het stuurwiel of het stuur 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 Besturing aangetast			X		X
2.4. Parallellisme - Wieluitlijning (X)2	Controleer de uitlijning van de bestuurde wielen met de juiste apparatuur.	a) Uitlijning niet in overeenstemming met de informatie of de vereisten van de fabrikant1. Recht door rijden aangetast; verminderde richtingstabieliteit. W.a) Verkeerde uitlijning.		X			
					X		

2.6. Elektronische stuurbekekrachtiging (EPS)	Visuele controle en controle van de consistentie tussen de hoek van het stuurwiel of het stuur en de hoek van de wielen bij het aan- en uitzetten van de motor en/of met gebruikmaking van elektronische voertuiginterface	<p>a) Het waarschuwinglampje van de elektronische stabiliteitscontrole wijst op een defect in het systeem.</p> <p>b) Inconsistentie tussen de hoek van het stuurwiel en de hoek van de wielen.</p> <p>Besturing aangetast.</p> <p>c) Bekrachtiging werkt niet.</p> <p>d) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.</p>	X		
3. ZICHT					
3.1. Zichtvelden	Visuele controle vanaf de bestuurdersstoel/zitplaats.	<p>Obstakel in het gezichtsveld van de bestuurder dat zijn zicht vooraan of aan de zijkanen aanzienlijk belemmert (buiten het gebied van de ruitenwissers).</p> <p>Binnen schoonmaakgebied van de ruitenwissers verminderd zicht en buitenspiegels niet zichtbaar.</p>	X		
3.2. Toestand van de ruiten - Transparante panelen	Visuele controle.	Ruiten of transparante panelen zijn gebarsten of verkleurd) (buiten het gebied van de ruitenwissers).	X		

	<p>Binnen schoonmaakgebied van de ruitenwissers verminderd zicht en buitenspiegels niet zichtbaar.</p> <p>b) Ruiten of transparante panelen (reflecterende of gekleurde folie inbegrepen) zijn niet in overeenstemming met de vereisten 1 (buiten het schoonmaakgebied van de ruitenwissers).</p> <p>Binnen schoonmaakgebied van de ruitenwissers verminderd zicht en buitenspiegels niet zichtbaar.</p> <p>c) Ruiten of transparante panelen in onaanvaardbare toestand.</p> <p>d) Zichtbaarheid binnen schoonmaakgebied van de ruitenwissers ernstig aangetast.</p> <p>W.a) Bevestiging</p>	X		
<p>3.3. Achteruitkijkspiegels of inrichtingen</p>	<p>Visuele controle.</p>	<p>Spiegel of inrichting ontbreekt of is niet bevestigd volgens de vereisten 1 (minstens twee achteruitkijkmogelijkheden beschikbaar.)</p> <p>Minder dan twee achteruitkijkmogelijkheden beschikbaar.</p> <p>b) Spiegel of inrichting licht beschadigd of los.</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>

			Spiegel of inrichting werkt niet, is zwaar beschadigd, zit los of onveilig.		X	
			c) Noodzakelijk blikveld is er niet.		X	
3.4. Ruitenwisser	Visuele controle en controle door bediening.		a) Wissers werken niet, ontbreken of zijn niet in overeenstemming met de vereisten I.		X	
			b) Wisserblad is defect.	X		
			Wisserblad ontbreekt of is duidelijk defect.		X	
3.5. Ruitensproeiers	Visuele controle en controle door bediening.		Sproeiers werken niet adequaat (gebrek aan vloeistof maar de pomp werkt, of waterstraal verkeerd afgesteld).	X		
			Sproeiers werken niet.		X	
3.6. Ontwasemingssysteem (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						

4.1.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	<p>a) Meerdere lichtbronnen zijn defect of ontbrekend (meerdere lampen/lichtbronnen ; in geval van LED, werkt minder dan 1/3 niet). Eén enkel(e) licht/lichtbron; in geval van LED, ernstig aangetaste zichtbaarheid.</p> <p>b) Projectiesysteem is licht defect (reflector en lens).</p> <p>Projectiesysteem (reflector en lens) is ernstig defect of ontbreekt.</p> <p>c) Lamp is niet stevig bevestigd</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>		
4.1.2. Eindpunt	Bepaal het horizontale eindpunt van elke koplamp bij gedimd licht met behulp van een speciaal hiervoor bestemd toestel of een scherm of met gebruik van de elektronische voertuiginterface.	<p>a) Het eindpunt van de koplamp ligt niet binnen de grenzen die in de vereisten zijn bepaald1.</p> <p>b) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.</p>	<p>X</p> <p>X</p>		
4.1.3. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening of met gebruikmaking van elektronische voertuiginterface.	<p>a) Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten1 (aantal lampen die tegelijkertijd branden). Overschrijding van de maximaal toegestane lichthelderheid aan de voorkant.</p>	<p>X</p> <p>X</p>		

		b) Verminderde functie van schakelaar.		X	
		c) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.		X	
4.1.4. Overeenstemming met vereisten I	Visuele controle en controle door bediening.	a) Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten I.		X	
		b) Producten op lens of lichtbron die de lichtheidheid duidelijk verminderen of de kleur van het licht wijzigen.		X	
		c) Lichtbron en lamp zijn niet compatibel.		X	
4.1.5. Verstelinrichting (indien verplicht)	Visuele controle en indien mogelijk controle door bediening, of met gebruikmaking van elektronische voertuiginterface.	a) Inrichting werkt niet.		X	
		b) Manuele inrichting kan niet vanaf de bestuurderszitplaats worden bediend.		X	
		c) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.		X	
4.16. Koplampsproeiers (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 zijmarkeringslichten en markeringslichten					

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

4.3. Remlichten						
4.3.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a) Lichtbronnen zijn defect ; (Meerdere lichtbronnen : in geval van LED, werkt minder dan 1/3 niet).	X		X	
		Eén enkele lichtbron; in geval van LED werkt minder dan 2/3.				
		Alle lichtbronnen zijn defect.				X
		b) Licht defecte lens (geen invloed op uitgestraald licht)	X			
4.3.2. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening of met gebruikmaking van elektronische voertuiginterface.	Ernstig defecte lens (XXXX uitgestraald licht)		X		
		c) Lamp is niet stevig bevestigd	X			
		Zeer groot gevaar dat hij eraf valt.			X	
		a) Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten I.	X			
		Vertraagde werking.			X	
		Geen enkele werking.				X
		b) Verminderde functie van schakelaar.			X	
		c) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.			X	

		d) Het noodremlicht functioneert niet of niet correct.	X		
4.3.3. Overeenstemming met vereisten1	Visuele controle en controle door bediening.	Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of X markering niet in overeenstemming met de vereisten1. Wit licht aan de achterzijde; sterk verminderde lichthelderheid.	X		
4.4. Richtingaanwijzers en waarschuwingsknipperlichten					
4.4.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a) Lichtbronnen zijn defect ; (meerdere lichtbronnen: in geval van LED, werkt minder dan 1/3 niet). Eén enkele lichtbron; in geval van LED werkt minder dan 2/3. b) Licht defecte lens (geen invloed op uitgestraald licht) Ernstig defecte lens (XXXX uitgestraald licht) c) Lamp is niet stevig bevestigd Zeer groot gevaar dat hij eraf valt.	X X X X		
4.4.2. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening.	Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten1. Geen enkele werking.	X		

4.4.3. Overeenstemming met vereisten I	Visuele controle en controle door bediening.	Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten I.	X		
4.4.4. Knippersnelheid	Visuele controle en controle door bediening.	Knippersnelheid is niet in overeenstemming met de vereisten I (frequentie wijkt meer dan 25 % af).	X		
4.5. Mistlichten voor en achter					
4.5.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a) Lichtbronnen zijn defect ; (Meerdere lichtbronnen : 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 defecte lens (geen invloed op uitgestraald licht)	X		
4.5.2. Afstelling (X)2	Door bediening en met het gebruik van een koplampstapparaat.	Ernstig defecte lens (XXXX uitgestraald licht)		X	
		c) Lamp is niet stevig bevestigd	X		
		Zeer groot gevaar dat hij eraf valt of tegemoetkomend verkeer verblindt.		X	
4.5.2. Afstelling (X)2	Door bediening en met het gebruik van een koplampstapparaat.	Mistlicht vooraan schijnt niet meer horizontaal wanneer het lichtpatroon een scheidingslijn heeft (scheidingslijn te laag).	X		
		Scheidingslijn boven die van de koplampen.			X

4.5.3. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening.	Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten I.	X			
		Geen enkele werking.	X			
4.5.4. Overeenstemming met vereisten I	Visuele controle en controle door bediening.	a) Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten I.	X			
		b) Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten I.	X			
4.6. Achteruitrijlichten						
4.6.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a) Lichtbron is defect.	X			
		b) Lens is defect.	X			
		c) Lamp is niet stevig bevestigd	X			
		Zeer groot gevaar dat hij eraf valt.	X			
4.6.2. Overeenstemming met vereisten I	Visuele controle en controle door bediening.	a) Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten I.	X			
		b) Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten I.	X			

4.6.3. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening.	Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten I.	X		
		Achteruitrijlicht kan worden aangezet zonder dat de versnelling in zijn achteruit is gezet.	X		
4.7. Achterkentekenplaatverlichting					
4.7.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a) Lamp werpt rechtstreeks, of wit licht naar achteren.	X		
		b) Lichtbron is defect (meerdere lichtbronnen)	X		
		Lichtbron is defect (enkele lichtbron)		X	
		c) Lamp is niet stevig bevestigd	X		
		Zeer groot gevaar dat hij eraf valt.		X	
4.7.2. Overeenstemming met vereisten I	Visuele controle en controle door bediening.	Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten I.	X		
4.8. Retroreflectoren, retroreflecterende veiligheidsmarkeringen en markeringsborden					
4.8.1. Toestand	Visuele controle.	a) Reflecterende inrichting is defect of beschadigd.	X		
		Reflecterende werking aangetast.		X	

		b) Reflector is niet stevig bevestigd Zou eraf kunnen vallen.	X	X	
4.8.2. Overeenstemming met vereisten I	Visuele controle.	Toestel, gereflecteerde kleur of positie is niet in overeenstemming met de vereisten I. Ontbreekt of reflecterende rode kleur aan de voorzijde of witte kleur aan de achterzijde.	X	X	
4.9. Verkliekersignalen voor lichtinrichting					
4.9.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	Inrichting werkt niet. Werkt niet voor niet-gedimd licht of een mistlamp aan de achterzijde.	X	X	
4.9.2. Overeenstemming met vereisten I	Visuele controle en controle door bediening.	Niet in overeenstemming met de vereisten I.	X		
4.10. Elektrische verbindingen tussen trekkend voertuig en aanhangwagen of oplegger	Visuele controle: indien mogelijk, van de elektrische continuïteit van de verbinding.	a) Vaste onderdelen zijn niet stevig bevestigd. Losse contactdoos.	X	X	
		b) Isolatie is beschadigd of stuk. Kan kortsluiting veroorzaken.	X	X	

		<p>c) De elektrische verbindingen van de aanhangwagen of het trekkend voertuig functioneren niet correct.</p> <p>Remlichten van aanhangwagen werken in het geheel niet.</p>		X	
4.11. Elektrische bedrading	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefrichting, ook in het motorcompartiment (indien van toepassing).	<p>a) Bedrading zit los of is niet goed beveiligd.</p> <p>Befestigingen los, draden raken scherpe randen, grote kans dat connectoren losraken.</p> <p>Grote kans dat bedrading hete delen, roterende onderdelen of de grond raakt, connectoren zijn ontkoppeld (relevante onderdelen voor remmen, sturen).</p>	X	X	X
		<p>b) Bedrading is licht versleten.</p> <p>Bedrading is sterk versleten.</p> <p>Bedrading is extreem versleten (relevante onderdelen voor remmen, sturen).</p>	X	X	X
		<p>c) Isolatie is beschadigd of stuk.</p> <p>Kan kortsluiting veroorzaken.</p> <p>Hoog brandrisico, ontstaan van vonken.</p>	X	X	X

4.12. Niet-verplichte lichten en retroreflectoren (X)2	Visuele controle en controle door bediening.	<p>a) Een licht/retroreflector is niet in overeenstemming met de vereisten bevestigd1. Uitstralend/reflecterend rood licht aan de voorzijde of wit licht aan de achterzijde.</p> <p>b) Bediening van het licht is niet in overeenstemming met de vereisten1. Aantal koplampen, dat tegelijk werkt, overschrijdt de toegestane lichthelderheid; uitstralend rood licht aan de voorzijde of wit licht aan de achterzijde.</p> <p>c) Licht/Retroreflector is niet stevig bevestigd Zeer groot gevaar dat hij eraf valt.</p>	X	X	
4.13. Accu (s)	Visuele controle.	<p>a) Bevestiging is defect. Niet correct bevestigd; kan kortsluiting veroorzaken.</p> <p>b) Lekt. Verlies van gevaarlijke stoffen.</p> <p>c) Schakelaar is defect (indien vereist).</p> <p>d) Zekeringen zijn defect (indien vereist).</p>	X	X	

		e) Onvoldoende luchtcirculatie (indien vereist).	X		
		W.a) Ontladen batterij	X		
5. ASSEN, WIELEN, BANDEN EN OPHANGING					
5.1. Assen					
5.1.1. Assen	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefrichting. Testbanken voor wielspelings kunnen worden gebruikt en zijn aanbevolen voor voertuigen met een maximummassa van meer dan 3,5 ton.	a) As is gebroken of vervormd.			X
		b) As is niet goed aan het voertuig bevestigd. Verminderde stabiliteit, functionaliteit aangetast: te veel beweging ten opzichte van bevestigingspunten.	X		X
		c) Onveilige herstelling/modificatie ³ . Verminderde stabiliteit, functionaliteit aangetast, onvoldoende afstand tot andere onderdelen of de grond.	X		X

		W.a) Gescheurde of ontbrekende stofkap		X	
		W.b) Zware corrosie		X	
		Gevaarlijke corrosie			X
5.1..2.Asstomp	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefrichting. Testbanken voor wielspelning kunnen worden gebruikt en zijn aanbevolen voor voertuigen met een maximummassa van meer dan 3,5 ton. Oefen verticale of zijdelingse kracht uit op elk wiel en noteer de mate van beweging tussen het aslichaam en de fusee.	a) Assomp is gebroken.			X
		b) Fuseepen en/of bussen vertonen te veel slijtage.		X	
		Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit.			X
		c) Te veel beweging tussen assomp 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

					X			W.a) Onveilige herstelling/modificatie ³ .			
5.1.3. Wiellagers	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefrichting. Testbanken voor wielspelings kunnen worden gebruikt en zijn aanbevolen voor voertuigen met een maximummassa van meer dan 3,5 ton. Oefen verticale of zijdelingse kracht uit op elk wiel en noteer de mate van beweging tussen het aslichaam en de fusee.			a) Te veel speling in een wiellager. Verminderde richtingstabiliteit; gevaar van kapotgaan. b) Wiellager zit te strak of is geblokkeerd. Gevaar van oververhitting; gevaar van kapotgaan.		X			X		
5.2. Wielen en banden											
25.2.1 Wielnaaf	Visuele controle.			a) Moeren of bouten van het wiel ontbreken of zitten los. Ontbrekende bevestiging of deze zit zo los dat de verkeersveiligheid ernstig wordt aangetast. b) Naaf vertoont slijtage of beschadiging. Naaf vertoont slijtage of beschadiging op een zodanige wijze dat de veilige bevestiging van wielen wordt aangetast.		X			X		
				W.a) Niet-reglementaire spoorverbredingen.		X					

5.2.2. Wielen - velgen	Visuele controle van beide zijden van elk wiel met het voertuig boven een inspectieput of op een heflijnrichting.	<p>a) Breuken of ondeugdelijk laswerk.</p> <p>b) Velgringen niet correct bevestigd. Grote kans op losraken.</p> <p>c) Wiel is ernstig vervormd of versleten. Veilige bevestiging aan de naaf aangetast; veilige bevestiging van band aangetast.</p> <p>d) Wielmaat, ontwerp, compatibiliteit of -soort niet in overeenstemming met de vereisten I en is niet veilig.</p> <p>W.a) Ontbrekende veiligheidsselement.</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>
5.2.3. Banden	Visuele controle van de volledige band door ofwel het wiel te draaien met het voertuig van de grond boven een inspectieput of op een heflijnrichting of door het voertuig achteruit en vooruit boven een inspectieput te rijden.	<p>Bandenmaat, laadvermogen, goedkeuringsmerk of snelheidscategorie is niet in overeenstemming met de vereisten I en tast verkeersveiligheid aan.</p> <p>Onvoldoende laadvermogen of snelheid voor feitelijk gebruik, band raakt andere vaste onderdelen van het voertuig, waardoor gebruik op de weg minder veilig wordt.</p> <p>b) Banden op dezelfde as of dubbel gemonteerde wielen hebben niet dezelfde maat.</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>

					X		
		c) Banden op dezelfde as hebben een verschillende structuur (radiaal/diagonaal).			X		
		d) Band vertoont ernstige schade of insnijdingen.			X		
		Koord zichtbaar of beschadigd.					X
		e) Bandenslijtage-indicator wordt zichtbaar.			X		
		Diepte van het bandprofiel niet in overeenstemming met de vereisten1.					X
		f) Band schuurt tegen andere onderdelen (flexibele opspat afschermingsmiddelen).	X				
		Band schuurt tegen andere onderdelen (veilig rijden niet belemmerd).			X		
		g) Geherprofileerde banden die niet aan de voorwaarden voldoen1.			X		
		Beschermingslaag koord aangetast.					X
		h) Controlesysteem voor bandenspanning werkt niet goed of band is duidelijk te zacht.	X				
		Werkt duidelijk niet.			X		
	5.3. Ophangingsysteem						

5.3.1. Veren en stabilisator	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefrichting. Testbanken voor wielspelings kunnen worden gebruikt en zijn aanbevolen voor voertuigen met een maximummassa van meer dan 3,5 ton.	<p>a) Veren zijn niet goed aan het chassis of de as bevestigd. Relatieve beweging zichtbaar. Bevestigingen veel te los.</p> <p>b) Een veeronderdeel is beschadigd of gebroken. Voornaamste veer (-blad), of overige bladen zeer ernstig aangetast.</p> <p>c) Een veer ontbreekt. Voornaamste veer (-blad), of overige bladen zeer ernstig aangetast.</p> <p>d) Onveilige herstelling/modificatie³. Onvoldoende afstand tot andere voertuigonderdelen; veersysteem werkt niet.</p>	X	X
5.3.2. Schokdempers	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefrichting of, indien beschikbaar, met het gebruik van speciale apparatuur.	<p>a) Schokdempers zijn niet goed aan het chassis of de as bevestigd. Schokdemper los.</p> <p>b) Beschadigde schokdemper met sporen van ernstige lekkage of defect.</p>	X	X

			W.a) Onveilige herstelling/modificatie ³ .			X
5.3.2.1. Controle van de bedrijfszekerheid van demping (X) ² .	Gebruik speciale apparatuur en vergelijk de verschillen tussen links/rechts		a) Er is een aanzienlijk verschil tussen links en rechts. b) De gegeven minimumwaarden worden niet bereikt.	X	X	
5.3.3. Torsiebuizen, reactiearmen, wieldraagarmen en ophangarmen	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefrichting. Testbanken voor wielspelings kunnen worden gebruikt en zijn aanbevolen voor voertuigen met een maximummassa van meer dan 3,5 ton.		a) Onderdeel is niet goed aan het chassis of de as bevestigd. Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit.	X		X
			b) Onderdeel vertoont schade of te veel corrosie. Stabiliteit van onderdeel verminderd of onderdeel vertoont breuken. c) Onveilige herstelling/modificatie ³ . Onvoldoende afstand tot andere voertuigonderdelen; systeem werkt niet.	X		X

5.3.4. Draaipunten wielophanging	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefrichting. Testbanken voor wielspelings kunnen worden gebruikt en zijn aanbevolen voor voertuigen met een maximummassa van meer dan 3,5 ton.	a) Fuseepen en/of bussen of draaipunten wielophanging vertonen te veel slijtage. Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit.		X	X
5.3.5. Luchtvering	Visuele controle.	b) De stofkap is ernstig versleten. De stofkap ontbreekt of vertoont scheuren.	X	X	X
6. CHASSIS EN MET HET CHASSIS VERBONDEN DELEN		a) Systeem werkt niet. b) Een onderdeel vertoont beschadiging, is gemodificeerd, of versleten zodat het systeem minder goed werkt. Werking van het systeem ernstig verminderd. c) Werking van het systeem ernstig verminderd.		X	X
6.1. Chassis of frame of dragende structuur en bevestigingen				X	

6.1.1 Algemene toestand	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een heftrichting.	a) Lichte barsten, vervorming of beschadiging van het chassis of het frame.	X		X
		<u>Ernstige</u> barsten, vervorming of beschadiging.			
		b) Verstevigingsplaten of bevestigingen zitten los.	X		X
		Meeste bevestigingen los; onvoldoende sterke onderdelen.			
		c) Te veel corrosie waardoor het geheel aan stijfheid verliest.	X		
		Onvoldoende sterke onderdelen.			X
		W.a) Onveilige herstelling.	X		
		W.b) Modificatie.	X		
		W.c) Controle niet mogelijk.	X		
		W.d) Controle na ongeval.	X		
6.1.2. Uitlaatpijpen en dempers	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een heftrichting.	a) Uitlaatsysteem zit los of lekt.	X		

		<p>b) Emissies komen in de cabine of in het passagiersgedeelte.</p> <p>Gevaar voor de gezondheid van personen aan boord.</p> <p>W.a) Onveilige modificatie.</p> <p>W.b) Toestand.</p> <p>W.c) Positionering.</p>		X	X
<p>6.1.3. 6.1.3. Brandstoftanks en -leidingen (incl. tanks en brandstofleidingen voor verwarming). Vulopening</p>	<p>Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefrichting, gebruik van apparatuur voor het vaststellen van lekkage in het geval van LPG/CNG/LNG-systemen.</p>	<p>a) De tank of leidingen zitten los, wat brandgevaar oplevert.</p> <p>b) Brandstof lekkage, tankdop ontbreekt of sluit niet goed af.</p> <p>Brandgevaar; buitensporig verlies van gevaarlijk materiaal.</p> <p>c) Gescheurde leidingen.</p> <p>Beschadigde leidingen.</p> <p>d) Brandstofkraan werkt niet correct (indien vereist).</p>	X	X	X

		<p>e) Brandgevaar door :</p> <ul style="list-style-type: none"> - lekkende brandstof, - onvoldoende afscherming van brandstof tank of uitlaat, - toestand van het motorcompartiment. <p>f) LPG-/CNG/LNG- of waterstofsysteem is niet in overeenstemming met de vereisten, deel van het systeem defect1.</p>				X
6.1.4. Bumpers, zijdelingse afscherming en onderrijbeveiliging aan de achterzijde	Visuele controle.	<p>a) Onderdelen zitten los of zijn beschadigd waardoor zij door (lichte) aanraking kunnen verwonden.</p> <p>Onderdelen zouden eraf kunnen vallen; functionaliteit ernstig aangetast.</p> <p>b) Inrichting is duidelijk niet in overeenstemming met de vereisten1.</p>	X			X
6.1.5. Bevestiging van het reservewiel (indien aanwezig)	Visuele controle.	<p>a) Bevestiging is in slechte toestand.</p> <p>b) Bevestiging is gebroken of zit los.</p> <p>c) Een reservewiel is niet stevig bevestigd.</p> <p>Zeer groot gevaar dat hij eraf valt.</p>	X			X

6.1.6. Mechanische koppeling en trekrichting	Visuele controle op slijtage en correcte bediening met speciale aandacht voor aanwezige veiligheidsvoorzieningen/of het gebruik van meetapparatuur.	<p>a) Onderdeel vertoont beschadiging, defecten of gebroken (indien niet in gebruik). X</p> <p>Onderdeel vertoont beschadiging, defecten of gebroken (indien in gebruik). X</p> <p>b) Onderdeel vertoont te veel slijtage. X</p> <p>Onder de slijtagelimiet. X</p> <p>c) Bevestiging is defect. X</p> <p>Losse bevestigingen die er gemakkelijk af kunnen vallen. X</p> <p>d) Veiligheidsvoorziening ontbreekt of werkt niet goed. X</p> <p>e) Koppelingindicator werkt niet. X</p> <p>f) Kentekenplaat of licht wordt bedekt (indien niet in gebruik). X</p> <p>Kentekenplaat niet leesbaar (indien niet in gebruik). X</p> <p>g) Onveilige modificatie³ (secundaire onderdelen) X</p> <p>Onveilige modificatie³ (primaire onderdelen). X</p> <p>h) Koppeling te zwak. X</p>	
--	---	---	--

		W.a) Niet in overeenstemming met de vereisten.	X		
6.1.7. Overbrenging	Visuele controle.	<p>a) Borgschroeven zitten los of ontbreken. Borgschroeven zitten los of ontbreken waardoor de verkeersveiligheid ernstig wordt aangetast.</p> <p>b) Aslagering voor overbrenging vertoont te veel slijtage. Zeer groot gevaar op losraken of breuken.</p> <p>c) Kruiskoppelingen (cardankoppelingen) of de overbrengingskettingen of -riemen vertonen te veel slijtage. Zeer groot gevaar op losraken of breuken.</p> <p>d) Flexibele koppelingskoppelen beschadigd. Zeer groot gevaar op losraken of gebogen.</p> <p>e) As is beschadigd of gebogen.</p> <p>f) Lagerbehuizing is gebroken of zit los. Zeer groot gevaar op losraken of breuken.</p> <p>g) De stofkap is ernstig versleten. De stofkap ontbreekt of vertoont scheuren.</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>

6.1.8. Bevestiging van de motor	Visuele controle hoeft niet boven een inspectieput of op een hefrichting.	<p>h) Illegale modificatie van de aandrijving. X</p> <p>W.a) Bescherming van de defecte ketting, riem of aandrijfjas zonder gevaar voor letsel X</p> <p>W.b) Bescherming Defecte ketting, riem of aandrijfjasbescherming - Mogelijk gevaar voor letsel. X</p> <p>W.c) Kettingen - riem: verkeerde spanning, verkeerd model voor tandwielen/poelies. X</p> <p>W.d) Tandwiel-Poelie. X</p> <p>W.e) Koppeling - Gebrek aan progressiviteit. X</p> <p>W.f) Hydraulische transmissie zijspan aandrijving en stuurwiel X</p> <p>W.g) Versnellingsbak; X</p> <p>Defecte, duidelijk en ernstig beschadigde bevestigingen. X</p> <p>Loszittende of gebroken bevestigingen. X</p>			
---------------------------------	---	---	--	--	--

6.1.9. Motorprestaties (X)2	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a) Regelmodule gewijzigd wat de veiligheid en/of het milieu aantast. b) Motor gewijzigd wat de veiligheid en/of het milieu aantast.	X	X	X
6.2. Cabine, koetswerk en stroomlijning					
6.2.1. Toestand	Visuele controle.	a) Paneel of onderdeel zit los of is beschadigd en kan verwondingen veroorzaken. Zou eraf kunnen vallen. b) Bovenbouwondersteuning zit los. Verminderde stabiliteit. c) Uitlaatmissies komen binnen. Gevaar voor de gezondheid van personen aan boord. d) Onveilige modificatie ³ . Onvoldoende afstand tot roterende of bewegende onderdelen en de weg. W.a) Herstelling.	X	X	X
6.2.2. Bevestiging	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefmechanisme.	a) Bovenbouw of cabine zit los. Verminderde stabiliteit.	X	X	X

				X			
			b) Bovenbouw/cabine zit niet recht op het chassis.	X			
			c) De bevestiging van het bovenbouw/de cabine op het chassis of de dwarsliggers zit los of ontbreekt wat de veiligheid zeer ernstig aantast. De bevestiging van het bovenbouw/de cabine op het chassis of de dwarsliggers zit los of ontbreekt wat de veiligheid zeer ernstig aantast.	X			X
			d) Bevestigingspunten aan integrale bovenbouwonderdelen vertonen te veel roest. Verminderde stabiliteit.	X			X
6.2.3. Portieren en portiervangers		Visuele controle.	a) Een portier opent en sluit niet correct.	X			
			b) Een portier kan plots opengaan of blijft niet gesloten (schuifdeuren). Een portier kan plots opengaan of blijft niet gesloten (openslaande deuren).	X			
			c) Portier, scharmieren, portiervangers of stijlen is/zijn stuk.		X		
			Portier, scharmieren, portiervangers of stijlen ontbreekt/ontbreken of zit/zitten los.	X			

		W.a) Aanwezigheid van een element dat het risico van letsel voor andere weggebruikers kan vergroten.	X		
		W.b) Onveilige modificatie.	X		
6.2.4. Bodem	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefrichting.	Bodem zit los of is stuk.	X		X
6.2.5. Bestuurderszitplaats	Visuele controle.	Onvoldoende stabiliteit.	X		X
		a) Zitplaats met defecte structuur.	X		X
		Losse zitplaats.	X		X
		b) Afstelmechanisme functioneert niet correct.	X		X
		Zitplaats beweegt of rugleuning niet vast te zetten.	X		X
		W.a) Hoofdsteun.	X		
6.2.6. Overige zitplaatsen	Visuele controle.	a) Zitplaatsen zijn defect of zitten los (secundaire onderdelen)	X		
		Zitplaatsen zijn defect of zitten los (hoofdonderdelen).	X		

			X			
		b) Zitplaatsen zijn niet bevestigd in overeenstemming met de vereisten I.		X		
		Toegestaan aantal zitplaatsen overschreden; plaatsing niet in overeenstemming met goedkeuring.		X		
		W.a) Hoofdsteun.		X		
6.2.7. Bedieningsapparatuur voor de bestuurder	Visuele controle en controle door bediening.	Bedieningsapparatuur die nodig is voor de veilige besturing van het voertuig werkt niet correct.		X		X
		Veilige bediening aangetast.				
6.2.8. Cabinetreden	Visuele controle.	a) Trede of bevestiging zit los.	X			
		Onvoldoende stabiliteit.		X		
		b) Toestand van trede of opstrapping zou gebruikers kunnen verwonden.		X		
6.2.9. Andere binnen- en buitenvoorzieningen en uitrusting	Visuele controle.	a) Bevestiging of andere voorzieningen of inrichtingen zijn defect.		X		
		b) Andere voorzieningen of inrichtingen zijn niet in overeenstemming met de vereisten I.	X			
		Gemonteerde onderdelen zouden letsel kunnen veroorzaken; veilige werking aangetast.		X		

		c) Hydraulische inrichting lekt.	X			
		Buitensporig verlies van gevaarlijk materiaal.	X			
		W.a) Corrosie.	X			
		W.b) Vervorming/toestand.	X			
		W.c) Onveilige herstelling/modificatie.	X			
		W.d) Afmetingen en gewichten.	X			
6.2.10. Spatborden, opspatbeschermingsuitrusting	Visuele controle.	a) Ontbreekt, zit los of is ernstig verroest. Zou letsel kunnen veroorzaken; Zou eraf kunnen vallen.	X			
		b) Onvoldoende afstand tot band/wiel (opspatbescherming)	X			
		Onvoldoende afstand tot band/wiel (spatborden)..	X			
		c) Niet in overeenstemming met de vereisten 1.	X			
		Onvoldoende afdekking van band.	X			
		W.a) Staat.	X			

6.2.11. Standaard	Visuele controle.	a) Ontbreken, zitten los of zijn ernstig verroest.	X		
		b) Niet in overeenstemming met de vereisten I.	X		
		c) Gevaar voor uitklappen als het voertuig in beweging is.			X
6.2.12. Handgrepen en voetsteunen	Visuele controle.	a) Ontbreekt, zit los of is ernstig verroest.	X		
		b) Niet in overeenstemming met de vereisten I.	X		
6.2.W.1. Stroomlijn	Visuele controle.	Niet in overeenstemming	X		
7. DIVERSE UITRUSTINGEN					
7.1. Veiligheidsgordels/sluitingen en gordelspansystemen voor inzittenden					
7.1.1. Veiligheid van de bevestiging van veiligheidsgordels/sluitingen	Visuele controle.	a) Verankeringspunt is stuk. Verminderde stabiliteit.	X		X
		b) Verankering zit los.	X		

7.1.2. Toestand van veiligheidsgordels/sluitingen	Visuele controle en controle door bediening.	<p>a) Verplichte veiligheidsgordel ontbreekt of is niet bevestigd.</p> <p>b) Veiligheidsgordel is beschadigd.</p> <p>Scheur of teken van uitrekking.</p> <p>c) Veiligheidsgordel is niet in overeenstemming met de vereisten 1.</p> <p>d) Sluiting van de veiligheidsgordel is beschadigd of werkt niet correct.</p> <p>e) Oprolmechanisme van de veiligheidsgordel is beschadigd of werkt niet correct.</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>		
7.1.3. Krachtbegrenzer veiligheidsgordel	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	<p>a) Krachtbegrenzer ontbreekt of is niet aan het voertuig aangepast.</p> <p>b) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.</p>	<p>X</p> <p>X</p>		
7.1.4. Gordelspanners	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	<p>a) Spanner ontbreekt of is niet aan het voertuig aangepast.</p> <p>b) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.</p>	<p>X</p> <p>X</p>		
7.1.5. Airbag	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	<p>a) Airbags zijn duidelijk niet aanwezig of passen niet bij het voertuig.</p>	<p>X</p>		

		b) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.	X		
		c) Airbag werkt duidelijk niet.	X		
7.1.6. SRS-systemen (Supplemental Restraint System)	Visuele controle van waarschuwingslampje en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a) Het waarschuwingslampje van het SRS wijst op een defect in het systeem.	X		
		b) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.	X		
7.3. Sloten en diefstalbeveiliging	Visuele controle en controle door bediening.	a) Apparatuur om te verhinderen dat het voertuig wordt bestuurd, werkt niet.	X		
		b) Defect.	X		
		Sluit of blokkeert onaangekondigd.			X
7.4. Gevarendriehoek (indien vereist) (X) ²	Visuele controle.	a) Ontbreekt of is onvolledig.	X		
		b) Niet in overeenstemming met de vereisten 1.	X		
7.7. Geluidssignaalinrichting	Visuele controle en controle door bediening.	a) Werkt niet goed.	X		
		Werkt helemaal niet.	X		
		b) Bediening zit los.	X		

		d) Schakelaar is beschadigd of werkt niet correct.	X		
		e) Het waarschuwingslampje van de elektronische stabiliteitscontrole wijst op een defect in het systeem.	X		
		f) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.	X		
7.13 eCall (indien aanwezig, overeenkomstig de wetgeving van de Unie betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen)					
7.13.1. Installatie en configuratie	Visuele controle, zo mogelijk, ook van de technische kenmerken van het voertuig en, indien de nodige gegevens beschikbaar zijn, met behulp van een elektronische interface	a) Systeem of onderdeel ontbreekt.	X		
		b) Verkeerde softwareversie		X	
		c) Verkeerde systeemcodering.		X	
7.13.2. Toestand	Visuele controle, zo mogelijk, ook van de technische kenmerken van het voertuig en, indien de nodige gegevens beschikbaar zijn, met behulp van een elektronische interface	a) Systeem of onderdelen beschadigd.		X	
		b) Het waarschuwingslampje van het eCall-systeem wijst op een defect in het systeem.		X	
		c) Defect in de elektronische stuureenheid van het eCall-systeem.		X	
		d) Defect in het communicatiesysteem van het mobiele netwerk		X	

		e) Defect in het GPS-signaal.	X						
		f) Audio-onderdelen niet aangesloten.	X						
		g) Stroombron niet aangesloten of te zwak.	X						
		h) Het systeem geeft via de elektronische voertuiginterface een defect aan.	X						
7.13.3. Prestaties	Visuele controle, zo mogelijk, ook van de technische kenmerken van het voertuig en, indien de nodige gegevens beschikbaar zijn, met behulp van een elektronische interface	a) Minimumset van gegevens (MSD) onjuist.	X						
		b) Defecte audio-onderdelen.	X						
8. OVERLAST									
8.1. Geluidshinder									
8.1.1. Geluiddemping	Subjectieve beoordeling, tenzij de controleur van mening is dat het geluidsniveau overschreden wordt. In dat geval mag een staande geluidstest met een geluidsmeter worden uitgevoerd.	a) Geluidsniveaus overschrijden de niveaus in de vereisten I.				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 hij eraf valt. W.a) Geluidsniveaubeheersing niet haalbaar	X	X	
8.2. Uitlaatemissies					
8.2.1. Emissies van motoren met elektrische ontsteking					
8.2.1.W.1. Toestand van de motor	Visuele controle.	Emissiebeheersing niet haalbaar.	X		
8.2.1.1. Uitlaatemissieregelsysteem	Visuele controle.	a) Het door de fabrikant gemonteerde uitlaatemissieregelsysteem is afwezig, aangepast of duidelijk defect. b) Lekken die emissiemetingen kunnen beïnvloeden.	X		
8.2.1.2. Gasemissies	- Meting met een uitlaatgasanalysator in overeenstemming met de vereisten I of uitlezing van OBD. De uitlaatpijptest is de	a) De gasemissies overschrijden de door de fabrikant vastgelegde niveaus. b) Ofwel, indien deze gegevens niet beschikbaar zijn, overschrijden de CO-emissies,	X	X	

<p>standaardmethode voor de beoordeling van de uitlaatgassen.</p> <p>- Metingen niet toepasbaar voor tweetaktmotoren.</p>	<p>i) voor voertuigen zonder geavanceerd uitlaatemissieregelsysteem : — 4,5 %, of — 3,5 % afhankelijk van de datum van eerste inschrijving of gebruik zoals in de vereisten wordt bepaald;</p> <p>ii) voor voertuigen met een geavanceerd uitlaatemissieregelsysteem : - bij stationaire motor : 0,5 % - bij verhoogd toerental : 0,3 %, of - bij stationaire motor : 0,3 % - bij verhoogd toerental : 0,2 % afhankelijk van de datum van eerste inschrijving of gebruik zoals in de vereisten wordt bepaald.</p> <p>c) Lambda-coëfficiënt buiten de waarde $1 \pm 0,03$ of niet overeenkomstig de specificaties van fabrikant.</p> <p>d) Uitgelezen OBD wijst op ernstig defect.</p>	<p>X</p> <p>X</p>								
8.2.2. Emissies compressieontstekingsmotoren										
8.2.2.W.1. Toestand van de motor	Visuele controle.	X			Emissiebeheersing niet haalbaar.					

8.2.2.1. Uitlaatemissieregelsysteem	Visuele controle.	a) Een door de fabrikant gemonteerd uitlaatemissieregelsysteem is afwezig of duidelijk defect. b) Lekken die emissiemetingen kunnen beïnvloeden.	X X	
8.2.2.2. Opaciteit Voertuigen die vóór 1 januari 1980 zijn geregistreerd of in gebruik genomen, hoeven niet aan deze vereiste voldoen.	De opaciteit van de uitlaatgassen wordt gemeten tijdens een vrije acceleratie (bij niet-belaste motor wordt het toerental opgevoerd van het stationair toerental tot het toerental waarbij de regelaar van de brandstofvoevoer in werking treedt), met de versnellingspook in de vrije stand en niet-ontkoppelde motor. De uitlaatpijptest is de standaardmethode voor de beoordeling van de uitlaatgassen. Voorbereiding 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 bevestigende mechanische staat verkeert. 2. Voorbereidings-voorschriften: i) de motor moet op temperatuur zijn, hetgeen bijvoorbeeld kan worden	Bij voertuigen die voor het eerste keer na de datum in de vereisten I zijn geregistreerd of in gebruik genomen, overschrijdt de opaciteit het niveau dat op de plaat van de fabrikant op het voertuig staat genoteerd;	X	

<p>geconstateerd wanneer de temperatuur van de motorolie, gemeten door middel van een in de opening voor de oliepeilstok ingebrachte voeler, ten minste 80 °C bedraagt of de normale bedrijfstemperatuur wanneer deze lager is, dan wel wanneer de temperatuur van het motorblok, bepaald aan de hand van de hoeveelheid infraroodstraling, ten minste een vergelijkbare waarde bedraagt. Indien door de constructie van het voertuig deze meting in de praktijk moeilijk uitvoerbaar is, kan op een andere wijze worden nagegaan of de motor zijn normale bedrijfstemperatuur heeft bereikt, bijvoorbeeld door te wachten tot de ventilator aanslaat;</p> <p>ii) het uitlaatsysteem moet worden doorgeblazen door middel van ten minste drie vrije acceleratiecycli of een daarmee vergelijkbare methode.</p>	<p>b) Wanneer deze gegevens niet beschikbaar zijn of de vereisten I het gebruik van referentiewaarden niet toelaten, - voor motoren met natuurlijke aanzuiging: 2,5 m-1</p>
	X

		<p>- voor motoren met drukvulling : 3,0 m⁻¹, of - bij voertuigen die in de vereisten staan 1 of voor de eerste keer na de datum in de vereisten zijn ingeschreven of in gebruik zijn genomen 1: 1,5 m⁻¹ of 0,7 m⁻¹</p>			
	<p>Controleprocedure :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De motor en de eventueel gemonteerde turbolader moeten stationair draaien voor het begin van elke vrije acceleratiecyclus. Bij zware dieselmotoren moet ten minste 10 seconden worden gewacht na het loslaten van het gaspedaal. 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 brandstofvoer door de injectiepomp te verkrijgen. 3. Tijdens elke vrije acceleratiecyclus moet de motor het toerental bereiken waarbij de regelaar van de brandstofvoer in werking treedt of, voor voertuigen 				

	<p>5. Om onnodige tests te vermijden kunnen de voertuigen waarbij aanzienlijk hogere waarden dan de grenswaarden zijn gemeten na minder dan drie vrije acceleratiecycli of na het doorblazen, worden afgekeurd. Om onnodige controles te vermijden kunnen de voertuigen waarbij na minder dan drie vrije acceleratiecycli of na het doorblazen aanzienlijke lagere waarden dan de grenswaarden zijn gemeten, worden goedgekeurd.</p>				
8.3. Onderdrukking elektromagnetische storingen					
8.3.1. Radio storingen (X) ²		Een van de toepasbare vereisten 1 is niet vervuld.	X		
8.4. Andere punten die betrekking hebben op het milieu					
8.4.1. Vloeistofflekken		Te veel vloeistofflekken (andere vloeistof dan water) die het milieu zouden kunnen schaden of een gevaar zouden kunnen vormen voor de veiligheid van andere weggebruikers. Voortdurende vorming van druppels die een groot gevaar vormen.		X	X

OPMERKINGEN:

- ¹ De vereisten zijn bepaald in de typegoedkeuring op de datum van goedkeuring, de eerste inschrijving of de eerste ingebruikneming, alsook in aanpassingsverplichtingen of in de wetgeving betreffende de 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.

Gezien om te worden gevoegd bij het besluit van de Waalse Regering van 18 november 2022 betreffende de technische controle van twee- of driewielige voertuigen en vierwielers en tot wijziging van het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen

Namen, 18 november 2022.

Voor de Regering :

De Minister-President,

E. DI RUPO

De Minister van Ambtenarenzaken, Informatica, Administratieve Vereenvoudiging, belast met Kinderbijslag, Toerisme, Erfgoed en Verkeersveiligheid,

V. DE BUE