



EUROPESE UNIE

HET EUROPEES PARLEMENT

DE RAAD

**Brussel, 3 april 2014
(OR. en)**

**2012/0184 (COD)
2012/0185 (COD)
2012/0186 (COD)
LEX 1488**

**PE-CONS 12/2/14
REV 2**

**TRANS 19
CODEC 114**

**RICHTLIJN
VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD
BETREFFENDE DE TECHNISCHE CONTROLE LANGS DE WEG
VAN BEDRIJFSVOERTUIGEN DIE IN DE UNIE
AAN HET VERKEER DEELNEMEN EN
TOT INTREKKING VAN RICHTLIJN 2000/30/EG**

RICHTLIJN 2014/47/EU
VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 3 april 2014

**betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen
die in de Unie aan het verkeer deelnemen
en tot intrekking van Richtlijn 2000/30/EG**

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 91,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité¹,

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure²,

¹ PB C 44 van 15.2.2013,, blz. 128.

² Standpunt van het Europees Parlement van 11 maart 2014 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en besluit van de Raad van 24 maart 2014.

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In haar witboek van 28 maart 2011 getiteld "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem" heeft de Commissie de doelstelling vastgesteld om het aantal verkeersdoden tegen 2050 tot nagenoeg nul te herleiden. Om die doelstelling te verwezenlijken wordt van de voertuigtechnologie verwacht dat zij een grote bijdrage levert tot een betere veiligheid van het wegvervoer.
- (2) In haar mededeling getiteld "Naar een Europese verkeersveiligheidsruimte - Strategische beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020", heeft de Commissie voorgesteld om het totale aantal verkeersdoden tegen 2020 te halveren, te beginnen in 2010. Om dit doel te verwezenlijken heeft de Commissie zeven strategische doelstellingen vastgesteld en acties aangewezen om de veiligheid van voertuigen te vergroten, een strategie om het aantal letselgevallen te verminderen en de verbetering van de veiligheid van kwetsbare weggebruikers, met name motorrijders.
- (3) Technische controles maken deel uit van een breder regelgevingskader dat ervoor moet zorgen dat voertuigen tijdens het gebruik ervan aan bepaalde veiligheids- en milieunormen blijven voldoen. Deze regelgeving moet periodieke technische controles van voertuigen en technische controles langs de weg van voertuigen die worden gebruikt voor commerciële vervoersactiviteiten over de weg omvatten, alsmede bepalingen inzake een voertuiginschrijvingsprocedure om ervoor te zorgen dat de vergunning om een voertuig in het wegverkeer te gebruiken kan worden opgeschort wanneer dat voertuig een onmiddellijk gevaar voor de verkeersveiligheid vormt. Periodieke controles moeten het voornaamste technische controle-instrument zijn. Technische controles van bedrijfsvoertuigen langs de weg moeten slechts een aanvulling vormen op periodieke controles.

- (4) In de Unie is een aantal technische normen en eisen met betrekking tot de veiligheid en de milieukeurmerken van voertuigen aangenomen. Er moet voor worden gezorgd, door middel van onaangekondigde technische controles langs de weg, dat voertuigen aan die technische normen en eisen blijven voldoen.
- (5) Technische controles langs de weg zijn een essentieel element om te waarborgen dat bedrijfsvoertuigen tijdens hun gehele levensduur in goede staat verkeren. Deze controles dragen niet alleen bij tot de verkeersveiligheid en een vermindering van de emissies door voertuigen, maar ook tot het voorkomen van oneerlijke concurrentie in het wegvervoer door de aanvaarding van verschillende controleniveaus in de lidstaten.
- (6) Bij Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad¹ is het Europees register van ondernemingen voor vervoer over de weg (European Register of Road Transport Undertakings - ERRU) ingesteld. Dankzij het ERRU kunnen nationale elektronische registers van vervoersondernemingen overal in de Unie aan elkaar worden gekoppeld, overeenkomstig de regels van de Unie inzake de bescherming van persoonsgegevens. Gebruikmaking van dat systeem door de bevoegde instantie van elke lidstaat vergemakkelijkt de samenwerking tussen de lidstaten.

¹ Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG (PB L 300 van 14.11.2009, blz. 51).

- (7) Deze richtlijn moet worden toegepast op bepaalde bedrijfsvoertuigen met een ontwerpsnelheid van meer dan 25 km/h in de categorieën die zijn vastgesteld bij Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad¹. De richtlijn mag de lidstaten er echter niet van weerhouden om technische controles langs de weg uit te voeren die niet onder deze richtlijn vallen of om andere aspecten van wegvervoer te controleren, zoals in het bijzonder de rij- en rusttijden en het vervoer van gevaarlijke goederen.
- (8) Trekkers op wielen met een door het ontwerp bepaalde maximumsnelheid van meer dan 40 km/h worden steeds vaker gebruikt ter vervanging van vrachtwagens in lokale transportactiviteiten en voor commercieel goederenvervoer over de weg. Hun risicopotentieel is vergelijkbaar met dat van vrachtwagens en daarom moeten voertuigen van deze categorie, die voornamelijk op de openbare weg worden gebruikt, op dezelfde manier worden behandeld als vrachtwagens voor wat betreft de technische controles langs de weg.

¹ Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1).

- (9) In de verslagen over de uitvoering van Richtlijn 2000/30/EG van het Europees Parlement en de Raad¹ wordt het belang van controles langs de weg duidelijk aangetoond. In de periode van 2009 tot en met 2010 werd bij meer dan 350 000 voertuigen die in de Unie aan een technische controle langs de weg werden onderworpen geoordeeld dat ze in een zodanige staat verkeerden dat ze uit het verkeer moesten worden genomen. Deze verslagen laten ook aanzienlijke verschillen in de resultaten van in verschillende lidstaten uitgevoerde controles langs de weg zien. In de periode van 2009 tot en met 2010 liep het aantal constatering van bepaalde gebreken uiteen van 2,1% van alle gecontroleerde voertuigen in een lidstaat tot 48,3% in een andere lidstaat. Tot slot blijkt uit deze verslagen dat er belangrijke verschillen tussen lidstaten bestaan wat het aantal uitgevoerde technische controles langs de weg betreft. Om tot een meer evenwichtige aanpak te komen, moeten de lidstaten zich ertoe verbinden om een passend aantal controles te verrichten, dat evenredig is aan het aantal bedrijfsvoertuigen dat op hun grondgebied is ingeschreven en/of opereert.
- (10) Bestelwagens, zoals voertuigen van categorie N₁, en hun aanhangers, zijn niet onderworpen aan dezelfde verkeersveiligheidseisen op het niveau van de Unie als zware bedrijfsvoertuigen, zoals die betreffende rijtijden, de opleiding van beroepsbestuurders of de installatie van snelheidbegrenzers. Hoewel voertuigen van categorie N₁ niet onder het toepassingsgebied van deze richtlijn vallen, moeten de lidstaten in hun algemene strategieën inzake verkeersveiligheid en controles langs de weg ook rekening houden met dergelijke voertuigen.

¹ Richtlijn 2000/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 juni 2000 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Gemeenschap deelnemen aan het verkeer (PB L 203 van 10.8.2000, blz. 1)

- (11) Om onnodige administratieve lasten en kosten te voorkomen en de efficiëntie van de controles te verhogen, moeten de bevoegde nationale instanties de mogelijkheid hebben om te bij voorrang voertuigen te selecteren die worden geëxploiteerd door ondernemingen die de verkeersveiligheids- en milieunormen niet naleven, terwijl goed onderhouden voertuigen die worden geëxploiteerd door verantwoordelijke ondernemingen met oog voor veiligheid moeten worden beloond met minder frequente controles. De selectie van voertuigen die aan een technische controle langs de weg worden onderworpen op basis van het risicoprofiel van de exploitant, kan ertoe bijdragen dat ondernemingen met een hoge risicoscore nauwlettender en vaker gecontroleerd worden.
- (12) Controles langs de weg moeten steunen op een risicoclassificatiesysteem. In Verordening (EG) nr. 1071/2009 wordt van de lidstaten verlangd dat zij het risicoclassificatiesysteem, ingesteld overeenkomstig Richtlijn 2006/22/EG van het Europees Parlement en de Raad¹ met betrekking tot de uitvoering van de regels inzake rij- en rusttijden, uitbreiden tot andere gespecificeerde gebieden in verband met vervoer over de weg, met inbegrip van de technische controle van bedrijfsvoertuigen. Daarom moet de informatie over het aantal en de ernst van de op voertuigen aangetroffen gebreken worden ingevoerd in het krachtens artikel 9 van Richtlijn 2006/22/EG opgezette risicoclassificatiesysteem. De lidstaten dienen de mogelijkheid te hebben een besluit te nemen over de nodige technische en administratieve regelingen voor het beheer van risicoclassificatiesystemen. De doeltreffendheid en harmonisatie van risicoclassificatiesystemen in de hele Unie moeten nader worden geanalyseerd.
- (13) De houder van het kentekenbewijs en, in voorkomend geval, de exploitant van het voertuig moeten ervoor verantwoordelijk zijn dat het voertuig in verkeersgeschikte toestand wordt gehouden.

¹ Richtlijn 2006/22/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 inzake minimumvoorwaarden voor de uitvoering van de Verordeningen (EEG) nr. 3820/85 en (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en tot intrekking van Richtlijn 88/599/EEG van de Raad (PB L 102 van 11.4.2006, blz. 35).

- (14) Bij het uitvoeren van technische controles langs de weg moet de controleur onafhankelijk handelen en moet zijn oordeel niet beïnvloed worden door belangenconflicten van economische, persoonlijke of andere aard, in het bijzonder ten aanzien van de bestuurder, de exploitant of de houder van het kentekenbewijs, die invloed zouden kunnen hebben op de onpartijdigheid en objectiviteit van zijn besluit. Er dient geen rechtstreekse correlatie te zijn tussen de beloning van de inspecteurs en de resultaten van de technische controles langs de weg. Dit moet een lidstaat er niet van weerhouden privaatrechtelijke instanties toestemming te verlenen om zowel nadere technische controles langs de weg als voertuigreparaties te verrichten, ook aan hetzelfde voertuig.
- (15) Technische controles langs de weg moeten bestaan uit initiële en, indien nodig, nadere controles. In beide gevallen moeten ze relevante onderdelen en systemen van het voertuig bestrijken. Om tot harmonisatie van nadere controles op het niveau van de Unie te komen, moeten aanbevolen controlemethoden en voorbeelden van gebreken en de indeling daarvan aan de hand van de ernst ervan worden ingevoerd voor elk te controleren punt.
- (16) Voor de verkeersveiligheid is het van cruciaal belang dat lading goed wordt vastgezet. De lading dient derhalve zodanig te worden vastgezet dat de lading de versnellingen die zich voordoen als het voertuig op de weg wordt gebruikt, aankan. Omwille van de bruikbaarheid moeten de massakrachten ten gevolge van die versnellingen worden gebruikt als grenswaarden op basis van Europese normen. Personeel dat wordt betrokken bij het controleren of lading afdoende is vastgezet, moet naar behoren zijn opgeleid.
- (17) Alle bij het logistieke proces betrokken partijen, zoals verpakkers, laders, vervoersondernemingen, exploitanten en bestuurders, moeten eraan meewerken dat de lading deugdelijk wordt verpakt en op een geschikt voertuig wordt geladen.

- (18) In verscheidene lidstaten worden de verslagen van technische controles langs de weg opgesteld met behulp van elektronische middelen. In deze gevallen moet een kopie van het controleverslag worden verstrekt aan de bestuurder. Alle tijdens technische controles langs de weg verzamelde gegevens en informatie moeten worden verzonden naar een gemeenschappelijke databank van de betrokken lidstaat, zodat de gegevens gemakkelijk kunnen worden verwerkt en de desbetreffende informatie zonder extra administratieve lasten kan worden doorgegeven.
- (19) Om de administratieve lasten voor de controle-autoriteiten te verlichten, moeten de verslagen over de initiële technische controles langs de weg, ook op in derde landen geregistreerde voertuigen, essentiële informatie bevatten die alleen bedoeld is om te registreren dat die controle op een bepaald voertuig is verricht en wat het resultaat daarvan was. Een gedetailleerd verslag is alleen vereist wanneer er na de initiële controle een nadere controle plaatsvindt.
- (20) De Commissie moet nagaan of het verslagformulier van bijlage iV met andere verslagen kan wordengecombineerd.
- (21) Het gebruik van mobiele controle-eenheden vermindert de vertragingen en kosten voor marktdeelnemers, aangezien de nadere controles direct langs de weg kunnen worden verricht. Voor het verrichten van nadere controles kan ook gebruik worden gemaakt van de dichtstbijzijnde bruikbare controlecentra en aangewezen faciliteiten voor controles langs de weg.

- (22) Personeel dat technische controles langs de weg uitvoert, moet naar behoren zijn opgeleid of gekwalificeerd, ook voor het doeltreffend verrichten van visuele controles. Controleurs die nadere technische controles langs de weg uitvoeren, moeten ten minste over dezelfde vaardigheden beschikken en aan dezelfde eisen voldoen als degenen die technische controles uitvoeren overeenkomstig Richtlijn 2014/.../EU van het Europees Parlement en de Raad¹². De lidstaten moeten bepalen dat controleurs die controles uitvoeren in aangewezen faciliteiten voor controles langs de weg of met gebruikmaking van mobiele controle-eenheden, aan deze of door de bevoegde instantie goedgekeurde gelijkwaardige vereisten moeten voldoen.
- (23) Om de kosten van het gebruik van technische apparatuur voor een nadere controle langs de weg te drukken, moeten de lidstaten over de mogelijkheid beschikken kosten in rekening te brengen indien er gebreken worden gevonden. Het bedrag van de te betalen vergoeding moet redelijk en evenredig zijn.
- (24) Samenwerking en uitwisseling van beste praktijken tussen lidstaten is van cruciaal belang om een meer geharmoniseerd systeem van technische controles in de Unie tot stand te brengen. Bijgevolg moeten de lidstaten ook tijdens operationele activiteiten waar mogelijk nauwer samenwerken. Dergelijke samenwerking moet de periodieke organisatie van gezamenlijke technische controles langs de weg omvatten.

¹ Richtlijn 2014/.../EU van het Europees Parlement en de Raad van ... [betreffende de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG] (PB L ...).

² PB: Gelieve het nummer, de datum en de PB verwijzing van de richtlijn in document 2012/184(COD) in te voegen.

- (25) Met het oog op een efficiënte informatie-uitwisseling tussen de lidstaten moet binnen elke lidstaat een contactpunt worden aangewezen dat als schakel met andere relevante bevoegde autoriteiten fungeert. Dat contactpunt moet ook relevante statistieken opstellen. Voorts moeten de lidstaten op hun grondgebied een samenhangende nationale handhavingsstrategie toepassen en moeten zij de mogelijkheid hebben om een instantie aan te wijzen om de uitvoering van deze strategie te coördineren. De bevoegde instanties in elke lidstaat moeten procedures vaststellen waarin de termijnen voor en de inhoud van de mee te delen informatie worden vastgelegd.
- (26) Bij de aanwijzing van de contactpunten moet rekening worden gehouden met grondwettelijke bepalingen en het daaruit resulterende bevoegdheidsniveau.
- (27) Om het mogelijk te maken dat het in de Unie toegepaste stelsel van technische controles langs de weg wordt gemoniteerd, moeten de lidstaten de Commissie voor 31 maart 2021 en vervolgens elke twee jaar voor 31 maart de resultaten van de verrichte technische controles langs de weg meedelen. De Commissie deelt de verzamelde gegevens mee aan het Europees Parlement en de Raad.
- (28) Om het tijdverlies voor ondernemingen en bestuurders tot een minimum te beperken en de efficiëntie van technische controles langs de weg in het algemeen te verbeteren, moet de uitvoering van technische controles langs de weg en controles op naleving van de sociale wetgeving op het gebied van wegvervoer, met name Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad¹, Richtlijn 2006/22/EG en Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad² worden aangemoedigd.

¹ Verordening(EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en tot wijziging van Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3820/85 (PB L 102 van 11.4.2006, blz. 1).

² Verordening(EEG) nr. 3821/85 van de Raad van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer (PB L 370 van 31.12.1985, blz. 8).

- (29) De lidstaten moeten regels vaststellen inzake sancties wegens inbreuken op de bepalingen van deze richtlijn en erop toezien dat deze worden uitgevoerd. Deze sancties moeten doeltreffend, evenredig, afschrikkend en niet-discriminerend zijn. Met name moeten de lidstaten voorzien in passende maatregelen om op te treden tegen bestuurders of exploitanten die niet meewerken met de controleur en tegen het ongeoorloofd gebruiken van een voertuig dat gevaarlijke gebreken vertoont.
- (30) Teneinde eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze richtlijn te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend. Deze bevoegdheden moeten worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad¹.
- (31) De Commissie moet geen uitvoeringshandelingen vaststellen betreffende de procedures voor de kennisgeving van voertuigen met grote of gevaarlijke gebreken aan de contactpunten van de lidstaten van inschrijving of tot vaststelling van het formaat waarin de door de lidstaten verzamelde gegevens over gecontroleerde voertuigen aan de Commissie moeten worden meegedeeld, wanneer het bij deze richtlijn ingestelde comité geen advies uitbrengt over de door de Commissie ingediende ontwerphandeling.

¹ Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

- (32) Teneinde artikel 2, lid 1, en bijlage V, punt 6, in voorkomend geval te actualiseren, zonder het toepassingsgebied van deze richtlijn te veranderen; bijlage II, punt 2, inzake de controlemethoden te actualiseren; en om bijlage II, punt 2, wat betreft de lijst van te controleren punten, de methodes, de redenen voor afkeuring en de beoordeling van gebreken, moet aan de Commissie moet de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen om indien nodig rekening te houden met ontwikkelingen in de wetgeving van de Unie inzake typegoedkeuring in verband met voertuigcategorieën, alsook met de noodzaak van aanpassing van de bijlagen in het licht van vooruitgang in de techniek. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadpleging overgaat, onder meer op deskundigenniveau. De Commissie moet bij de voorbereiding en opstelling van de gedelegeerde handelingen ervoor zorgen dat de desbetreffende documenten tijdig en op gepaste wijze gelijktijdig worden toegezonden aan het Europees Parlement en de Raad.
- (33) Daar de doelstelling van deze richtlijn, namelijk de verbetering van de verkeersveiligheid door het vaststellen van minimumvoorschriften en geharmoniseerde regels voor technische controles langs de weg van voertuigen die zich in de Unie in het verkeer begeven, niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt maar vanwege de omvang van het optreden, beter door de Unie kan worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen treffen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel, gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om deze doelstelling te verwezenlijken.
- (34) Deze richtlijn eerbiedigt de grondrechten en volgt de beginselen die met name door het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie zijn erkend, zoals aangehaald in artikel 6 van het Verdrag betreffende de Europese Unie.

- (35) Deze richtlijn breidt het bestaande stelsel van technische controles langs de weg uit, actualiseert de technische voorschriften van Richtlijn 2000/30/EG en integreert de voorschriften die zijn vervat in Aanbeveling 2010/379/EU van de Commissie¹. Richtlijn 2000/30/EG moet derhalve worden ingetrokken,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

¹ Aanbeveling 2010/379/EU van de Commissie van 5 juli 2010 inzake de risicobeoordeling van gebreken die worden vastgesteld tijdens technische controles (van bedrijfsvoertuigen) langs de weg overeenkomstig Richtlijn 2000/30/EG (PB L 173 van 8.7.2010, blz. 97).

HOOFDSTUK I

ONDERWERP, DEFINITIES EN TOEPASSINGSGEBIED

Artikel 1

Onderwerp

Ter verhoging van de verkeersveiligheid en ter verbetering van het milieu stelt deze richtlijn minimumvereisten vast voor een stelsel van technische controles langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de lidstaten aan het verkeer deelnemen.

Artikel 2

Toepassingsgebied

1. Deze richtlijn is van toepassing op bedrijfsvoertuigen met een ontwerpsnelheid van meer dan 25 km/h in de volgende categorieën, als gedefinieerd in Richtlijn 2003/37/EG van het Europees Parlement en de Raad¹ en Richtlijn 2007/46/EG:
 - a) motorvoertuigen die in eerste instantie voor het vervoer van personen en hun bagage zijn ontworpen en gebouwd en waarvan het aantal zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend, meer dan acht bedraagt – voertuigcategorieën M₂ en M₃;
 - b) motorvoertuigen die in eerste instantie voor het vervoer van goederen zijn ontworpen en gebouwd en waarvan de maximummassa meer dan 3,5 ton bedraagt – voertuigcategorieën N₂ en N₃;

¹ Richtlijn 2003/37/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 mei 2003 betreffende de typegoedkeuring van landbouw- of bosbouwtrekkers en aanhangwagens, verwisselbare getrokken machines, systemen, onderdelen en technische eenheden daarvan en tot intrekking van Richtlijn 74/150/EEG (PB L 171 van 9.7.2003, blz. 1).

- c) aanhangwagens die voor het vervoer van goederen of personen zijn ontworpen en zijn gebouwd en waarvan de maximummassa meer dan 3,5 ton bedraagt – voertuigcategorieën O₃ en O₄;
- d) trekkers op wielen die voornamelijk dienen voor commercieel goederenvervoer over de openbare weg, met een door het ontwerp bepaalde maximumsnelheid van meer dan 40 km/h – voertuigcategorie T5.

2. Deze richtlijn doet geen afbreuk aan het recht van de lidstaten om technische controles langs de weg uit te voeren op voertuigen die niet onder deze richtlijn vallen, zoals lichte bedrijfsvoertuigen van minder dan 3,5 ton van categorie N₁, en om andere aspecten van wegvervoer en verkeersveiligheid te controleren, of inspecties uit te voeren op andere plaatsen dan de openbare weg. Geen enkele bepaling in deze richtlijn belet de lidstaten om het gebruik van een bepaald voertuigtype ter wille van de verkeersveiligheid te beperken tot bepaalde delen van zijn wegennet.

Artikel 3

Definities

Uitsluitend voor de toepassing van deze richtlijn wordt verstaan onder:

- 1) "voertuig": elk motorvoertuig dat niet op rails wordt voortbewogen of een aanhangwagen daarvan;
- 2) "motorvoertuig": een door een motor aangedreven voertuig op wielen dat zich op eigen kracht voortbeweegt met een door het ontwerp bepaalde maximumsnelheid van meer dan 25 km/h;

- 3) "aanhangwagen": een voertuig zonder aandrijving op wielen dat is ontworpen en gebouwd om getrokken te worden door een motorvoertuig;
- 4) "oplegger": een voertuig dat is bestemd om aan een motorvoertuig te worden gekoppeld op zodanige wijze dat een deel ervan op het motorvoertuig rust en dat een aanzienlijk deel van het gewicht van de oplegger en van zijn lading door het motorvoertuig wordt gedragen;
- 5) "lading": alle goederen die normaliter in of op dat deel van een voertuig worden geplaatst dat bedoeld is om vracht te dragen en die niet permanent aan het voertuig worden bevestigd, met inbegrip van voorwerpen in lastdragers zoals kratten, wissellaadbakken of containers op voertuigen;
- (6) bedrijfsvoertuig": een motorvoertuig en aanhangwagen of oplegger daarvan die in de eerste plaats worden gebruikt voor het vervoer van goederen of personen voor commerciële doeleinden, zoals het vervoer voor rekening van derden of voor eigen rekening, of andere beroepsmatige doeleinden;
- (7) "in een lidstaat ingeschreven voertuig": een voertuig dat in een lidstaat is ingeschreven of in gebruik is genomen;
- (8) "houder van een kentekenbewijs": de natuurlijke persoon of rechtspersoon op wiens naam het voertuig is ingeschreven;
- (9) "onderneming": een onderneming volgens de definitie van artikel 2, punt 4, van Verordening (EG) nr. 1071/2009;

- (10) "technische controle langs de weg": een door een bevoegde instantie van een lidstaat of onder haar directe toezicht uitgevoerde onaangekondigde technische controle van een bedrijfsvoertuig;
- (11) "openbare weg": een weg van algemeen openbaar nut, zoals lokale, regionale of nationale hoofdwegen, snelwegen en autosnelwegen;
- (12) "technische controle": een controle overeenkomstig artikel 3, punt 9, van Richtlijn 2014/.../EU*;
- (13) "technisch certificaat": een rapport van de technische controle dat door de bevoegde instantie of een controlecentrum is afgegeven, met de uitslag van de technische controle;
- (14) "bevoegde instantie": een door een lidstaat aangewezen instantie die, respectievelijk publiek orgaan dat, belast is met het beheer van het systeem van technische controles, indien van toepassing met inbegrip van het verrichten van dergelijke technische controles;
- (15) "controleur": een persoon die door een lidstaat of door de bevoegde instantie ervan is gemachtigd om initiële en/of nadere technische controles langs de weg uit te voeren;
- (16) "gebreken": technische defecten of andere incidenten van niet-naleving die tijdens een technische controle langs de weg worden vastgesteld;
- (17) "gezamenlijke controle langs de weg": een door de bevoegde instanties van twee of meer lidstaten gezamenlijk uitgevoerde technische controle langs de weg;

* PB: gelieve het nummer van de richtlijn uit document 2012/0184(COD) in te voegen.

- (18) "exploitant": een natuurlijk persoon of rechtspersoon die een voertuig exploiteert en daar tevens de eigenaar van is of die door de eigenaar een voertuig gemachtigd is tot exploitatie daarvan;
- (19) "mobiele controle-eenheid": een vervoerbaar systeem van controleapparatuur die nodig is voor het uitvoeren van meer gedetailleerde technische controles langs de wegen die bemand wordt door controleurs die bevoegd zijn om nadere controles langs de weg te verrichten;
- (20) "aangewezen faciliteit voor controles langs de weg": een vast gebied voor het verrichten van initiële of nadere technische controles langs de weg, dat ook uitgerust kan zijn voor blijvend geïnstalleerde controleapparatuur.

HOOFDSTUK II

SYSTEEM VAN TECHNISCHE CONTROLES

LANGS DE WEG EN ALGEMENE VERPLICHTINGEN

Artikel 4

Systeem van controles langs de weg

Het systeem van technische controles langs de weg omvat initiële technische controles langs de weg als bedoeld in artikel 10, lid 1, en nadere technische controles langs de weg als bedoeld in artikel 10, lid 2.

Artikel 5

Percentages te controleren voertuigen

1. Voor voertuigen als bedoeld in artikel 2, lid 1, onder a), b) en c), komt het aantal initiële technische controles langs de weg in de EU elk kalenderjaar overeen met ten minste 5% van het totale aantal in de lidstaten ingeschreven voertuigen.
2. Elke lidstaat spant zich in om een passend aantal initiële technische controles langs de weg te verrichten, dat evenredig is aan het totale aantal van die voertuigen die op zijn grondgebied zijn ingeschreven.
3. Informatie over gecontroleerde voertuigen wordt aan de Commissie meegedeeld overeenkomstig artikel 20, lid 1.

Artikel 6

Risicoclassificatiesysteem

Voor voertuigen bedoeld in artikel 2, lid 1, onder a), b) en c), zorgen de lidstaten ervoor dat de informatie over het aantal en de ernst van de in bijlage III en, waar van toepassing, bijlage IV bedoelde gebreken, aangetroffen op door individuele ondernemingen geëxploiteerde voertuigen, wordt ingevoerd in het krachtens artikel 9 van Richtlijn 2006/22/EG opgezette risicoclassificatiesysteem. Voor de toekenning van een risicoprofiel aan een onderneming kunnen de lidstaten gebruik maken van de in bijlage I genoemde criteria. Op basis van deze informatie worden ondernemingen met een hoge risicoscore nauwlettender en vaker gecontroleerd. Het risicoclassificatiesysteem wordt beheerd door bevoegde instanties van de lidstaat.

Voor de toepassing van de eerste alinea maakt de lidstaat van inschrijving van het voertuig gebruik van de informatie die hij krachtens artikel 18, lid 1, van andere lidstaten heeft ontvangen.

De lidstaten kunnen aanvullende vrijwillige technische controles toestaan. Van vrijwillige controles afkomstige informatie over de naleving van de technische voorschriften kan in aanmerking worden genomen om het risicoprofiel van een onderneming te verbeteren.

Artikel 7

Verantwoordelijkheden

1. De lidstaten verlangen dat het technisch certificaat van de meest recente periodieke technische controle, of een kopie ervan of, indien het technisch certificaat elektronisch is opgesteld, een gecertificeerde of originele gedrukte versie van het certificaat, en het verslag van de recentste technische controle langs de weg, indien beschikbaar, in het voertuig worden bewaard. De lidstaten mogen hun autoriteiten toestaan elektronisch bewijs van deze inspecties te aanvaarden wanneer deze informatie in dat verband toegankelijk is.
2. De lidstaten verlangen van ondernemingen en bestuurders van een voertuig dat aan een technische controle langs de weg wordt onderworpen, hun medewerking verlenen aan de controleurs en voor de uitvoering van de controle toegang bieden tot het voertuig, de onderdelen ervan en de ter zake doende documentatie.
3. De lidstaten zien erop toe dat de verantwoordelijkheden van de onderneming voor het in veilige en verkeersgeschikte toestand houden van het voertuig worden gedefinieerd, onverminderd de verantwoordelijkheden van de bestuurders van deze voertuigen.

Artikel 8
Inspecteurs

1. De controleurs onthouden zich van elke vorm van discriminatie op grond van de nationaliteit van de bestuurder of het land van inschrijving of ingebruikneming van het voertuig bij de selectie van het voertuig voor een technische controle langs de weg en de uitvoering van de controle.
2. Bij het uitvoeren van een technische controle langs de weg, dient de controleur vrij te zijn van elk belangenconflict dat van invloed zou kunnen zijn op de onpartijdigheid en objectiviteit van zijn besluit.
4. De beloning van controleurs mag niet rechtstreeks worden gekoppeld aan het resultaat van de initiële of nadere technische controle langs de weg.
5. Nadere technische controles langs de weg worden verricht door controleurs die voldoen aan de minimumvereisten inzake competentie en opleiding van artikel 13 en bijlage IV van Richtlijn 2014/.../EU*. De lidstaten kunnen bepalen dat controleurs die controles uitvoeren in aangewezen faciliteiten voor controles langs de weg of met gebruikmaking van mobiele controle-eenheden, aan deze of door de bevoegde instantie goedgekeurde gelijkwaardige vereisten moeten voldoen.

* PB: gelieve het nummer van de richtlijn uit document 2012/0184(COD) in te voegen.

HOOFDSTUK III

CONTROLEPROCEDURES

Artikel 9

Selectie van voertuigen voor initiële technische controles langs de weg

Bij het selecteren van voertuigen voor een initiële technische controle langs de weg mogen controleurs prioriteit geven aan voertuigen die worden geëxploiteerd door ondernemingen met een hoog risicoprofiel als bedoeld in Richtlijn 2006/22/EG. Voertuigen mogen ook willekeurig voor controle worden geselecteerd, of wanneer er een vermoeden bestaat dat het voertuig een risico voor de verkeersveiligheid of het milieu vormt.

Artikel 10

Inhoud van en methoden voor technische controles langs de weg

1. De lidstaten zorgen ervoor dat voertuigen die overeenkomstig artikel 9 worden geselecteerd, worden onderworpen aan een initiële technische controle langs de weg.

Bij elke initiële technische controle langs de weg:

- a) controleert de controleur het meest recente technisch certificaat en het verslag van de technische controle langs de weg, indien beschikbaar, die in het voertuig worden bewaard, of elektronisch bewijs ervan, overeenkomstig artikel 7, lid 1;
- b) voert de controleur een visuele controle uit van de technische toestand van het voertuig;

- c) kan de controleur overeenkomstig artikel 13 een visuele controle uitvoeren van de wijze waarop de lading is vastgezet;
- d) kan de controleur met iedere daarvoor geschikt geachte methode technische controles uitvoeren. Deze technische controles kunnen worden verricht als onderbouwing van een besluit om op het voertuig een nadere technische controle langs de weg uit te voeren, of om te verlangen dat de gebreken onverwijld worden hersteld overeenkomstig artikel 14, lid 1.

De controleur gaat na of enig gebrek dat in het voorgaande technische controleverslag verholpen is.

- 2. Op basis van het resultaat van de initiële controle besluit de controleur of het voertuig of de aanhangwagen daarvan moet worden onderworpen aan een nadere technische controle langs de weg.
- 3. Een nadere technische controle langs de weg heeft betrekking op punten van de lijst van bijlage II die noodzakelijk en relevant worden geacht, waarbij niet name rekening wordt gehouden met de veiligheid van remmen, banden, wielen en chassis en met overlastfactoren, alsook de aanbevolen methoden voor het controleren van deze punten.
- 4. Wanneer blijkt het technisch certificaat of het verslag van een technische controle langs de weg in de loop van de afgelopen drie maanden reeds een controle is verricht van een van de in bijlage II vermelde punten, controleert de controleur dit punt niet opnieuw, tenzij een nieuwe controle gerechtvaardigd is wegens een kennelijk gebrek.

Artikel 11
Controlefaciliteiten

1. Een nadere technische controle langs de weg wordt verricht met behulp van een mobiele controle-eenheid, een aangewezen faciliteit voor controles langs de weg of in een controlecentrum als bedoeld in Richtlijn 2014/.../EU*.
2. Wanneer de nadere technische controles in een controlecentrum of een aangewezen faciliteit voor controles langs de weg moeten worden uitgevoerd, moeten zij zo spoedig mogelijk in een van de dichtstbijzijnde bruikbare centra of faciliteiten worden verricht.
3. Mobiele controle-eenheden en aangewezen faciliteiten voor controles langs de weg omvatten passende apparatuur voor een nadere technische controle langs de weg, waaronder de apparatuur die nodig is om de toestand van de remmen en de bedrijfszekerheid van de remsystemen, de stuurinrichting, de ophanging en de overlast van het voertuig te beoordelen zoals vereist. Wanneer mobiele controle-eenheden of aangewezen faciliteiten voor controles langs de weg niet de apparatuur omvatten die nodig is voor het controleren op een punt dat tijdens de initiële controle is aangegeven, wordt het voertuig naar een controlecentrum of -faciliteit geleid waar dat punt uitvoerig kan worden gecontroleerd.

Artikel 12
Beoordeling van gebreken

1. Voor elk te controleren punt biedt bijlage II een lijst van mogelijke gebreken en de ernst daarvan die bij de technische controles langs de weg moet worden gebruikt.

* PB: gelieve het nummer van de richtlijn uit document 2012/0184(COD) in te voegen.

2. De gebreken die worden vastgesteld tijdens de technische controles van voertuigen langs de weg worden ingedeeld in een van de volgende groepen:
 - a) kleine gebreken die geen belangrijke gevolgen hebben voor de veiligheid van het voertuig of geen gevolgen voor het milieu, en andere kleine vormen van niet-naleving;
 - b) grote gebreken die de veiligheid van het voertuig in gevaar brengen of gevolgen hebben voor het milieu, of andere weggebruikers in gevaar brengen en andere belangrijke gevallen van niet-naleving;
 - c) gevaarlijke gebreken die een direct en onmiddellijk gevaar vormen voor de verkeersveiligheid of gevolgen hebben voor het milieu.
3. Een voertuig dat gebreken vertoont die in meer dan één van de in lid 2 bedoelde groepen van gebreken vallen, wordt ingedeeld in de groep die behoort bij het ernstiger gebrek. Een voertuig met verscheidene gebreken binnen hetzelfde controlegebied als bepaald in het toepassingsgebied van de controle als bedoeld bijlage II, punt 1, kan worden ingedeeld in de daaropvolgende groep van ernstigere gebreken indien het gecombineerde effect van die gebreken geacht wordt in een hoger risico voor de verkeersveiligheid te resulteren.

Artikel 13

Controle van de wijze waarop lading is vastgezet

1. Tijdens een controle langs de weg kan een voertuig worden onderworpen aan een controle van de wijze waarop lading ervan is vastgezet overeenkomstig bijlage III, teneinde na te gaan of de lading zodanig is vastgezet dat hij niet belemmert dat de rit veilig verloopt, geen bedreiging is voor het leven, de gezondheid, eigendommen of het milieu. Met controles kan worden nagegaan of tijdens alle soorten verrichtingen met het voertuig, ook in noodgevallen of bij wegrijden op een helling,
 - ladingen slechts minimaal ten opzichte van elkaar, tegen wanden of over oppervlakken van het voertuig kunnen verschuiven,
 - ladingen niet buiten de laadruimte kunnen komen en niet van de laadvloer kunnen schuiven.
2. Onverminderd de vereisten die gelden voor het vervoer van bepaalde categorieën goederen, zoals de vereisten van de Europese Overeenkomst betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (ADR)¹, kunnen het vastzetten van de lading en de controle daarop gebeuren overeenkomstig de beginselen en waar passend de normen in bijlage III, afdeling I. Er kan worden gewerkt volgens de meest recente versie van de normen in bijlage III, afdeling I, punt 5.
3. De follow-up procedures van artikel 14 kunnen ook van toepassing zijn op grote of gevaarlijke gebreken in de wijze waarop de lading is vastgezet.

¹ Omgezet bij Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (PB L 260 van 30.9.2008, blz. 13), zoals gewijzigd bij, onder meer, Richtlijn 2012/45/EU van de Commissie (PB L 332 van 4.12.2012, blz. 18).

4. De lidstaten zorgen ervoor dat personeel voor het controleren van de vastzetting van de lading voor dat doel een goede opleiding heeft gevolgd.

Artikel 14

Follow-up in het geval van grote of gevaarlijke gebreken

1. Onverminderd het bepaalde in artikel 14, lid 3, schrijven de lidstaten voor dat elk groot of gevaarlijk gebrek dat bij een initiële of nadere technische controle wordt geconstateerd, wordt verholpen voordat het voertuig weer op de openbare weg gebruikt wordt.
2. Wanneer het voertuig is ingeschreven in de lidstaat waar de technische controle langs de weg is uitgevoerd, kan de controleur besluiten dat het voertuig binnen een aangegeven termijn aan een volledige technische controle moet worden onderworpen. Wanneer het voertuig in een andere lidstaat is ingeschreven, kan de bevoegde instantie de bevoegde instantie van die lidstaat via de in artikel 17 genoemde contactpunten overeenkomstig de procedure van artikel 18, lid 2, verzoeken een nieuwe technische controle van dit voertuig uit te voeren. Wanneer er op een buiten de Unie ingeschreven voertuig grote of gevaarlijke gebreken worden aangetroffen, kunnen de lidstaten besluiten de bevoegde instantie van het land van inschrijving in kennis te stellen.

3. Wanneer er sprake is van gebreken die vanwege rechtstreeks gevaar voor de verkeersveiligheid snel of onmiddellijk dienen te worden hersteld, verbiedt of beperkt de lidstaat of de bevoegde instantie het gebruik van het voertuig totdat de gebreken zijn verholpen. Het gebruik van een dergelijke voertuig kan worden toegestaan om het naar een van de dichtstbijzijnde garages te rijden waar de gebreken kunnen worden verholpen, op voorwaarde dat de gevaarlijke gebreken op zodanige wijze zijn verholpen dat deze garage kan worden bereikt en er geen onmiddellijk risico voor de veiligheid van de inzittenden of andere weggebruikers bestaat. In geval van gebreken die niet onmiddellijk hoeven te worden verholpen, kan de lidstaat of de desbetreffende bevoegde instantie een besluit nemen inzake de voorwaarden waarop en een redelijke termijn waarbinnen het voertuig mag worden gebruikt voordat de gebreken zijn verholpen.

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

Artikel 15

Controlevergoedingen

Wanneer bij een nadere technische controle gebreken zijn ontdekt, kunnen de lidstaten de betaling van een redelijke en evenredige vergoeding vereisen die gekoppeld moet zijn aan de kosten van het verrichten van de controle.

Artikel 16

Controleverslag en databanken over technische controles langs de weg

1. Voor iedere initiële technische controle langs de weg wordt onderstaande informatie aan de bevoegde instantie meegedeeld:
 - a) het land waar het voertuig is ingeschreven;
 - b) de categorie waartoe het voertuig behoort;
 - c) het resultaat van de initiële technische controle langs de weg.
2. Na voltooiing van een nadere controle stelt de controleur een verslag op overeenkomstig bijlage IV. De lidstaten zorgen ervoor dat de bestuurder van het voertuig een exemplaar ontvangt van het controleverslag.
3. De controleur deelt de bevoegde instantie binnen een redelijke termijn na de nadere technische controle langs de weg de resultaten van deze controle mee. De bevoegde instantie bewaart deze informatie gedurende minstens 36 maanden vanaf de datum van ontvangst, overeenkomstig de toepasselijke wetgeving inzake gegevensbescherming.

HOOFDSTUK IV

SAMENWERKING EN UITWISSELING VAN INFORMATIE

Artikel 17

Aanwijzing van een contactpunt

- 1 Elke lidstaat wijst een contactpunt aan dat:
 - zorg draagt voor de coördinatie met door de andere lidstaten aangewezen contactpunten met betrekking tot acties overeenkomstig artikel 18;
 - de in artikel 20 bedoelde informatie verstrekt aan de Commissie;
 - in voorkomend geval elke zorg draagt voor elke andere informatie-uitwisseling en het verlegen van hulp aan de contactpunten van andere lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie uiterlijk ...* de namen en contactgegevens van hun nationale contactpunt mee en stellen de Commissie onverwijld in kennis van eventuele wijzigingen daarvan. De Commissie stelt een lijst op van alle nationale contactpunten en zendt deze aan de lidstaten toe.

* PB: gelieve de datum in te voegen - één jaar na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.

Artikel 18

Samenwerking tussen lidstaten

1. In het geval waarin grote of gevaarlijke gebreken zijn geconstateerd aan een voertuig dat niet is ingeschreven in de lidstaat waar de controle is verricht, of gebreken die resulteren in een (gedeeltelijk) verbod om het voertuig te gebruiken, deelt het contactpunt de resultaten van deze controle mee aan het contactpunt van de lidstaat van inschrijving van het voertuig. Deze kennisgeving bevat de in bijlage IV beschreven elementen van het verslag van de controle langs de weg en wordt bij voorkeur via het in artikel 16 van Verordening (EG) nr. 1071/2009 bedoelde nationale elektronische register meegedeeld. De Commissie stelt nadere regels vast voor de procedures voor de kennisgeving van voertuigen met grote of gevaarlijke gebreken aan het contactpunt van de lidstaat van inschrijving overeenkomstig de onderzoeksprocedure als bedoeld in artikel 23, lid 2.
2. In het geval waarin aan een voertuig grote of gevaarlijke gebreken worden geconstateerd, kan het contactpunt van de lidstaat waar het voertuig is gecontroleerd de bevoegde instantie van de lidstaat van inschrijving via het contactpunt verzoeken om passende follow-upmaatregelen te treffen, zoals het onderwerpen van het voertuig aan een aanvullende technische controle als bedoeld in artikel 14.

Artikel 19

Gezamenlijke technische controles langs de weg

De lidstaten verrichten elk jaar geregeld gezamenlijke controles langs de weg. Zij kunnen deze activiteiten combineren met de in artikel 5 van Richtlijn 2006/22/EG bedoelde activiteiten.

Artikel 20

Mededeling van informatie aan de Commissie

1. Voor 31 maart 2012 en vervolgens elke twee jaar voor 31 maart delen de lidstaten de Commissie langs elektronische weg de in de voorgaande twee kalenderjaren verzamelde gegevens met betrekking tot de op hun grondgebied gecontroleerde voertuigen mee. Deze gegevens omvatten:
 - a) het aantal gecontroleerde voertuigen;
 - b) de categorie van de gecontroleerde voertuigen;
 - c) het land waar elk geïnspecteerd voertuig is ingeschreven;
 - d) in geval van nadere controles de gecontroleerde gebieden en de afgekeurde punten, overeenkomstig bijlage IV, punt 10.

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

2. De Commissie stelt overeenkomstig de onderzoeksprocedure van artikel 23, lid 2, nadere voorschriften vast voor het formaat waarin de in lid 1 bedoelde gegevens langs elektronische weg moeten worden meegedeeld. Zolang deze voorschriften niet zijn vastgesteld, wordt het standaardrapportageformulier van bijlage V gebruikt.

De Commissie deelt de verzamelde gegevens mee aan het Europees Parlement en de Raad.

HOOFDSTUK V

GEDELEGEERDE HANDELINGEN

EN UITVOERINGSHANDELINGEN

Artikel 21

Gedelegeerde handelingen

De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 22 van deze richtlijn gedelegeerde handelingen vast te stellen teneinde:

- artikel 2, lid 1, en bijlage IV, punt 6, in voorkomend geval te actualiseren om rekening te houden met wijzigingen in de voertuigcategorieën die voortvloeien uit wijzigingen van de in dat artikel bedoelde wetgeving, zonder het toepassingsgebied van deze richtlijn te veranderen;

- bijlage II, punt 2, inzake de controlemethoden te actualiseren indien er efficiëntere en doeltreffendere controlemethoden beschikbaar worden, zonder de lijst van de te controleren punten uit te breiden;
- bijlage II, punt 2, na een positieve kosten-batenbeoordeling aan te passen wat betreft de lijst van te controleren punten, de methodes, de redenen voor afkeuring en de beoordeling van gebreken in geval van veranderingen in de verplichte, voor typegoedkeuring relevante vereisten in de wetgeving van de Unie op het gebied van veiligheid of milieu.

Artikel 22

Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.
2. De in artikel 21 bedoelde bevoegdheidsdelegatie wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van vijf jaar met ingang van ...*. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.

* PB: gelieve de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn in te voegen.

3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 21 bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.
4. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.
5. Een overeenkomstig artikel 21 vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben meegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

Artikel 23

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door het in Richtlijn 2014/.../EU* bedoelde comité voor de verkeersgeschiktheid ("het comité"). Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.

* PB: gelieve de datum van deze richtlijn in document 2012/0184 (COD) in te voegen.

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing. Indien het comité geen advies uitbrengt, stelt de Commissie de ontwerpuitvoeringshandeling niet vast en is artikel 5, lid 4, derde alinea, van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

HOOFDSTUK VI

SLOTBEPALINGEN

Artikel 24

Verslagen

1. Uiterlijk ...* dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over de toepassing en de effecten van deze richtlijn. In dat verslag wordt met name geanalyseerd welke gevolgen de richtlijn heeft gehad voor de verbetering van de verkeersveiligheid en welke de kosten en baten zouden zijn van het eventueel opnemen van voertuigen van de categorieën N₁ en O₂ in het toepassingsgebied van deze richtlijn.

* PB: gelieve de datum in te voegen - zes jaar na de datum van bekendmaking van deze richtlijn.

2. Uiterlijk ...^{*} dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over de toepassing en de effecten van deze richtlijn, meer bepaald met betrekking tot de doeltreffendheid en de harmonisatie van risicoclassificatiesystemen, met name bij de vaststelling van een wederzijds vergelijkbaar risicoprofiel van de verschillende betrokken ondernemingen. Dat verslag gaat vergezeld van een gedetailleerde effectbeoordeling waarin de kosten en baten in de hele Unie worden geanalyseerd. De effectbeoordeling wordt minstens zes maanden voordat er eventueel een wetgevingsvoorstel wordt ingediend met het oog op de opname van nieuwe categorieën in het toepassingsgebied van deze richtlijn, ter beschikking van het Europees Parlement en de Raad gesteld.

Artikel 25

Sancties

De lidstaten stellen de sancties vast die van toepassing zijn op schendingen van de bepalingen van deze richtlijn en treffen alle maatregelen die nodig zijn om de daadwerkelijke toepassing van die sancties te garanderen. Die sancties moeten doeltreffend, evenredig, afschrikkend en niet-discriminerend zijn.

Artikel 26

Omzetting

1. De lidstaten dienen uiterlijk ...^{**} de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen vast te stellen en bekend te maken die nodig zijn om aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

^{*} PB: gelieve de datum in te voegen – acht jaar na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.

^{**} PB: gelieve de datum in te voegen: 36 maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

Zij passen die bepalingen toe met ingang van ...^{**}.

Wat betreft het in artikel 6 bedoelde risicoclassificatiesysteem, passen zij deze bepalingen toe met ingang van ...^{***}.

Wanneer de lidstaten die bepalingen vaststellen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking daarvan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor die verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van nationaal recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 27

Intrekking

Richtlijn 2000/30/EG wordt ingetrokken met ingang van ...^{**}.

Artikel 28

Inwerkingtreding

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

^{**} PB: gelieve de datum in te voegen: 48 maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

^{***} PB: gelieve de datum in te voegen: 60 maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

Artikel 29

Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

Voor de Raad

De voorzitter

BIJLAGE I

ELEMENTEN VAN HET RISICOCCLASSIFICATIESYSTEEM

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

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

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

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

- gevaarlijk gebrek = 40
- groot gebrek = 10
- klein gebrek = 1

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

- jaar 1 = afgelopen 12 maanden = factor 3
- jaar 2 = maanden 13-24 = factor 2
- jaar 3 = maanden 24-36 = factor 1

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

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

- a) de formule voor de berekening van de algemene risicoscore

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

Waar

RR = totale risicoscore ("overall risk rating score")

I = totaal voor de gebreken in jaar 1, 2, 3

D_{Y1} = (#DDx 40) + (#MaD x 10) + (#MiD x 1) in jaar 1

#... = aantal...

DD = gevaarlijke gebreken ("dangerous deficiencies")

MaD = grote gebreken ("major deficiencies")

MiD = kleine gebreken ("minor deficiencies")

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

b) de formule voor de berekening van de jaarlijkse risicoscore

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

Waar

AR = jaarlijkse risicoscore ("annual risk score")

#... = aantal...

DD = gevaarlijke gebreken ("dangerous deficiencies")

MaD = grote gebreken ("major deficiencies")

MiD = kleine gebreken ("minor deficiencies")

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

Het jaarlijkse risico wordt gebruikt om de ontwikkeling van een onderneming in de loop der jaren te beoordelen.

De classificatie van ondernemingen (voertuigen) op basis van de totale risicoscore wordt op een zodanige wijze opgesteld dat de volgende onderverdeling van de ondernemingen (voertuigen) wordt bereikt:

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

BIJLAGE II

TOEPASSINGSGEBIED VAN DE TECHNISCHE CONTROLE LANGS DE WEG

1. CONTROLEGEBIEDEN

- (0) Identificatie van het voertuig
- (1) Remsysteem
- (2) Stuurinrichting
- (3) Zichtbaarheid
- (4) Verlichtingsinstallatie en onderdelen van elektrische installaties
- (5) Assen, wielen, banden en vering
- (6) Chassis en met het chassis verbonden delen
- (7) Overige uitrusting:
- (8) Overlast
- (9) Aanvullende controles voor passagiersvoertuigen in categorieën M₂ en M₃.

2. CONTROLEVEREISTEN

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
0. IDENTIFICATIE VAN HET VOERTUIG					
0.1. Kentekenplaten (indien dit in de eisen is voorgeschreven ⁽¹⁾)	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	

Post	Methode	Redenen voor afkeuring		Beoordeling van gebreken		
				Klein	Groot	Gevaarlijk
0.2. Voertuigidentificatie- /chassis-/serienummer	Visuele controle	a)	Ontbreekt of is onvindbaar.		X	
		b)	Onvolledig, onleesbaar, duidelijk vervalst, of klopt niet met de voertuigdocumenten		X	
		c)	Onleesbare voertuigdocumenten of onnauwkeurige gegevens	X		
1. REMUITRUSTING						
1.1. Mechanische toestand en werking						
1.1.1. Draaipunt van de bedrijfsrem/handrem	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend. Noot: Voor de controle van voertuigen met een bekrachtigde reminstallatie moet de motor worden afgezet.	a)	Draaipunt zit te strak.		X	
		b)	Vertoont te veel slijtage/speling.		X	
1.1.2. Staat en slag van het bedieningspedaal/de handrem	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend. Noot: Voor de controle van voertuigen met een bekrachtigde reminstallatie moet de motor worden afgezet.	a)	De vrije slag is te groot of te klein. Rem kan niet volledig worden gebruikt of is geblokkeerd.		X	X
		b)	Het pedaal of de handrem komt moeilijk terug in de rustpositie. Functioneert niet goed	X	X	
		c)	Het antisliprubber op het rempedaal ontbreekt, zit los of is door slijtage glad geworden.		X	

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
1.1.3. Vacuümpomp of compressor en reservoirs	Visuele controle van de onderdelen bij normale werkdruk. Controle hoe lang het duurt totdat het vacuüm of de luchtdruk een veilige waarde heeft bereikt; controle van de werking van de signaalinrichting, de veiligheidsklep voor dubbel remcircuit en de overdrukklep	a) Er is te weinig lucht- en/of vacuümdruk voor het ten minste viermaal gebruik van de rem nadat het waarschuwingssignaal in werking is getreden (of een meetinstrument gevaar signaleert). ten minste tweemaal gebruik van de rem nadat het waarschuwingssignaal in werking is getreden (of een meetinstrument gevaar signaleert)		X	X
		b) Het tot stand komen van de benodigde lucht- en/of vacuümdruk voor het bereiken van veilige waarden duurt te lang volgens de vereisten ⁽¹⁾		X	
		c) De veiligheidsklep voor dubbel remcircuit of overdrukklep functioneert niet.		X	
		d) Er is duidelijk drukverlies ten gevolge van een luchtlek of er zijn waarneembare luchtlekken.		X	
		e) Er is uitwendige schade die het functioneren van de reminstallatie negatief kan beïnvloeden. Prestaties van de hulprem onvoldoende		X	X
1.1.4. Lagedrukverklikker of manometer	Functionele controle	Verklikker of manometer werkt slecht of is defect. Lage druk kan niet worden vastgesteld	X	X	

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
1.1.5. Handremregelklep	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend.	a) De bedieningsschakelaar vertoont barsten, beschadiging of te grote slijtage.		X	
		b) De bedieningsschakelaar is niet goed op de klep bevestigd of de klep zit los.		X	
		c) De koppelingen zitten los of het systeem lekt.		X	
		d) Functioneert niet behoorlijk.		X	
1.1.6. Parkeerremcilinder, bedieningshendel, parkeerremvergrendeling, elektronische parkeerrem	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend.	a) De vergrendeling blijft niet goed vastzitten.		X	
		b) De scharnierpin van de hefboom of de vergrendeling vertoont slijtage. Te veel slijtage	X	X	
		c) Te grote beweeglijkheid van de hendel wijst op een verkeerde afstelling.		X	
		d) Cilinder ontbreekt, is beschadigd of werkt niet.		X	
		e) Slechte werking, verklikker defect.		X	

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
1.1.7. Remkleppen (voetkleppen, ontluchtingsventielen, regelkleppen)	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend.	a) Klep is beschadigd of er is een te grote luchtlekkage. Het functioneren daarvan is aangetast		X	X
		b) Het olieverlies uit de compressor is te groot.	X		
		c) Klep zit los of is slecht gemonteerd.		X	
		d) Verlies of lekkage van hydraulische vloeistof. Het functioneren daarvan is aangetast		X	X
1.1.8. Koppelingskoppen voor remmen voor aanhangwagen (elektrisch en pneumatisch)	Koppel de koppelingskoppen van de reminstallatie tussen het trekkende voertuig en de aanhangwagen los en weer vast.	a) Kraan of zelfsluitende klep defect. Het functioneren daarvan is aangetast	X	X	
		b) Kraan of klep zit los of is slecht gemonteerd. Het functioneren daarvan is aangetast	X	X	
		c) Ernstige lekken. Het functioneren daarvan is aangetast		X	X
		d) Functioneert niet correct. De werking van de rem is aangetast.		X	X

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
1.1.9. Energie- en drukreservoir	Visuele controle	a) Reservoir is licht beschadigd of verroest. Reservoir ernstig beschadigd, is verroest of lekt.	X	X	
		b) Het ontwateringsventiel werkt niet.		X	
		c) Reservoir zit los of is slecht gemonteerd.		X	
1.1.10. Rem-bekrachtiging, hoofdcilinder (hydraulische systemen)	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	a) De rembekrachtiging is defect of werkt niet goed Inrichting werkt niet.		X	X
		b) De hoofdcilinder is defect, maar de rem werkt nog. De hoofdcilinder is defect of lekt.		X	X
		c) De hoofdcilinder zit los, maar de rem werkt nog. De hoofdcilinder zit los.		X	X
		d) Onvoldoende remvloeistof, onder MIN-teken Remvloeistof ver onder het MIN-teken Geen remvloeistof zichtbaar	X	X	X
		e) De kap van het reservoir van de hoofdcilinder ontbreekt.	X		
		f) Het controlelampje voor de remvloeistof licht op of is defect.	X		
		g) Het waarschuwingssignaal met betrekking tot de remvloeistof werkt slecht.	X		

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
1.1.11. Niet-flexibele remleidingen	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	a) Er is dreigend gevaar voor defecten en breuken.			X
		b) Leidingen of koppelingen lekken (pneumatische remsystemen) Leidingen of koppeling lekken (hydraulische remsystemen)		X	X
		c) Leidingen vertonen beschadiging of te veel corrosie. Tast de werking van de remmen aan door blokkering of een dreigend risico van lekkage		X	X
		d) Leidingen zijn verkeerd gemonteerd. Risico van 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.			X
		b) De slangen zijn beschadigd, gescheurd, gedraaid of te kort. Leidingen zijn beschadigd of gescheurd	X	X	
		c) Leidingen of koppelingen lekken (pneumatische remsystemen). Leidingen of koppelingen lekken (hydraulische remsystemen)		X	X
		d) Leidingen vertonen door de druk veroorzaakte verwijdingen. Koord beschadigd		X	X
		e) Leidingen zijn poreus.		X	

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
1.1.13. Remvoeringen en blokken	Visuele controle	a) Remvoering of -blok vertoont te veel slijtage. (het minimumteken is bereikt) Remvoering of -blok vertoont te veel slijtage. (het minimumteken is bereikt)		X	X
		b) Remvoering of -blok is vuil (olie, vet enz.) Remvermogen aangetast		X	X
		c) Remvoering of -blok is niet aanwezig of verkeerd gemonteerd			X
1.1.14. Remtrommels en -schijven	Visuele controle	a) Trommel of schijf versleten. Trommel of schijf vertoont te veel kerven, scheuren, zit los of is gebroken		X	X
		b) Trommel of schijf is vuil (olie, vet enz.) Het remvermogen is ernstig aangetast.		X	X
		c) Trommel of schijf ontbreekt.			X
		d) Ankerplaat zit los.		X	

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
1.1.15.Remkabels, stangen, hendels, overbrenging	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	a) Kabel is beschadigd of geknikt. Remvermogen aangetast		X	X
		b) Onderdeel vertoont te veel slijtage of corrosie. Remvermogen aangetast		X	X
		c) Bevestiging van de kabel, stang of verbinding is niet geborgd.		X	
		d) Kabelgeleiding is defect.		X	
		e) Werking van de reminstallatie wordt belemmerd.		X	
		f) Abnormale beweeglijkheid van de hendels/overbrenging wijst op slechte afstelling of te veel slijtage.		X	
1.1.16.Remcilinders (veerremcilinders of hydraulische remcilinders inbegrepen)	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	a) Cilinder vertoont barsten of beschadiging. Remvermogen aangetast		X	X
		b) Cilinder lekt. Remvermogen aangetast		X	X
		c) Cilinder zit los of is niet goed gemonteerd. Remvermogen aangetast		X	X

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
		d) Cilinder vertoont te veel corrosie. Kans op scheuren		X	X
		e) De slag van de zuiger of van het diafragma-mechanisme is te klein of te groot. Remprestaties aangetast (gebrek aan bewegingsruimte)		X	X
		f) Stofkap beschadigd. Stofkap ontbreekt of vertoont te veel beschadiging.	X	X	
1.1.17. Automatische lastafhankelijke remkrachtregelaar	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	a) Overbrenging is defect.		X	
		b) Overbrenging is niet juist afgesteld.		X	
		c) Remkrachtregelaar is geblokkeerd of werkt niet. (Werking van het ABS) Remkrachtregelaar is geblokkeerd of werkt niet.		X	X
		d) Remkrachtregelaar ontbreekt. (Indien voorgeschreven)			X
		e) Identificatieplaat ontbreekt.	X		
		f) De identificatie is niet leesbaar of niet in overeenstemming met de vereisten ⁽¹⁾	X		

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
1.1.18. Remhefbomen en indicatoren	Visuele controle	a) Remhefboom is beschadigd, geblokkeerd of vertoont abnormale beweeglijkheid die wijst op te veel slijtage of verkeerde afstelling.		X	
		b) Remhefboom is defect.		X	
		c) Niet correct geïnstalleerd of vervangen.		X	
1.1.19. Continuïteitrem-installatie (indien gemonteerd of voorgeschreven)	Visuele controle	a) Onveilige koppelstukken of bevestigingen. Het functioneren daarvan is aangetast	X	X	
		b) Installatie is duidelijk defect of ontbreekt.		X	
1.1.20. Automatische bediening van remmen voor aanhangwagen	Koppel de remkoppelingskoppen tussen het trekkende voertuig en de aanhangwagen los.	De rem voor de aanhangwagen wordt niet automatisch aangetrokken wanneer de koppelingskop losgekoppeld is.			X
1.1.21. Volledige reminstallatie	Visuele controle	a) Andere apparatuur (bv. antivriespomp, luchtdroger, enz.) vertoont uitwendige beschadiging of te veel corrosie waardoor de reminstallatie minder goed werkt. Remvermogen aangetast		X	X
		b) Luchtlekkage of antivrieslekkage. Systeemfunctionaliteit aangetast	X	X	

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
		c) Onderdelen zitten los of zijn slecht gemonteerd.		X	
		d) Onveilige modificatie van een onderdeel ⁽³⁾ Remvermogen aangetast		X	X
1.1.22. Testkoppelingen (indien gemonteerd of voorgeschreven)	Visuele controle	Ontbreekt.		X	
1.1.23. Oplooprem	Visuele controle en controle door bediening	Onvoldoende efficiënt		X	
1.2. Remkracht en bedrijfszekerheid van de bedrijfsrem					
1.2.1. De prestaties (E)	Trap de rem geleidelijk in tot de maximale opgevoerde kracht tijdens een test op een remtestmachine.	a) Onvoldoende remkracht op een of meer wielen. Geen remkracht op een of meer wielen		X	X
		b) De remkracht is voor een of meer wielen kleiner dan 70 % van de maximale geregistreerde remkracht voor het andere wiel op dezelfde as. Of het voertuig wijkt te veel van een rechte lijn af in het geval van een test op de weg. De remkracht van een wiel is kleiner dan 50 % van de maximaal geregistreerde remkracht van het andere wiel op dezelfde as in geval van gestuurde assen		X	X

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
		c) De remkracht loopt niet geleidelijk op (blokkering).		X	
		d) Abnormaal hoge reactietijd voor een of meer wielen.		X	
		e) Remkracht vertoont te grote schommelingen tijdens een volledige wielwenteling.		X	
1.2.2. Efficiëntie (E)	Test met een remtestmachine op het aangegeven gewicht of, indien door technische redenen een dergelijke machine niet kan worden gebruikt, een test op de weg met een registrerende vertragsmeter ¹	Levert niet minstens de volgende waarden op ² : Categorieën M ₁ , M ₂ en M ₃ : 50% ³ Categorie N ₁ : 45% Categorieën N ₂ en N ₃ : 43% ⁴ Categorieën O ₃ en O ₄ : 40% ⁵ Minder dan 50% van bovenstaande waarden bereikt		X	X

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

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

³ 48% for vehicles not fitted with ABS or type approved before 1 October 1991.

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

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

Post	Methode	Redenen voor afkeuring		Beoordeling van gebreken		
				Klein	Groot	Gevaarlijk
1.3. Remkracht en bedrijfszekerheid van de hulprem (indien afzonderlijk werkend systeem)						
1.3.1. De prestaties (E)	Indien de hulprem afzonderlijk van de bedrijfsreminstallatie werkt, gebruik de methode in 1.2.1.	a)	Onvoldoende remkracht op een of meer wielen. Geen remkracht op een of meer wielen		X	X
		b)	De remkracht is voor een of meer wielen kleiner dan 70 % van de maximale geregistreerde remkracht voor een ander wiel op dezelfde as. Of het voertuig wijkt te veel van een rechte lijn af in het geval van een test op de weg. De remkracht van een wiel is kleiner dan 50 % van de maximaal geregistreerde remkracht van het andere wiel op dezelfde as in geval van gestuurde assen		X	X
		c)	De remkracht loopt niet geleidelijk op (blokkering).		X	
1.3.2. Efficiëntie (E)	Indien de hulprem afzonderlijk van de bedrijfsreminstallatie werkt, gebruik de methode in 1.2.2.	Remkracht minder dan 50% ¹ van de vereiste remkracht gedefinieerd in 1.2.2. in vergelijking met toegelaten maximummassa Minder dan 50 % van de hierbovengenoemde remkracht bereikt in relatie tot de massa van het voertuig tijdens de controle.			X	X

¹ 2.2m/s² voor N₁, N₂ en N₃ voertuigen.

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
1.4. Remkracht en bedrijfszekerheid van de parkeerrem					
1.4.1. De prestaties (E)	Trek de rem aan op een remtestmachine.	Rem werkt niet aan één kant of het voertuig wijkt te veel van een rechte lijn af in het geval van een test op de weg. Minder dan 50 % van de efficiëntiewaarden bereikt in relatie tot de massa van het voertuig tijdens de controle		X	X
1.4.2. Efficiëntie (E)	Test op een remtestmachine. Indien dat niet kan, dan een test op de weg met een vertragingsmeter die slechts aanduidt of ook registreert	Geeft niet voor alle categorieën voertuigen minstens een rempercentage van ten minste 16 % bij de maximaal toegestane massa, of, voor motorvoertuigen, ten minste 12 % bij de maximummassa van de voertuigcombinatie, waarbij moet worden uitgegaan van de grootste waarde. Minder dan 50 % van de hierbovengenoemde remkracht bereikt in relatie tot de massa van het voertuig tijdens de controle.		X	X
1.5. Remkracht van continureminstallatie	Visuele controle en, indien mogelijk, testen of de installatie werkt.	a) Niet regelbaar (niet van toepassing op motorremmen).		X	
		b) Installatie werkt niet.		X	
1.6. Antiblokkeersysteem (ABS)	Visuele controle en controle van het waarschuwingssignaal en/of met gebruikmaking van elektronische voertuiginterface.	a) Waarschuwingssignaal is defect.		X	
		b) Waarschuwingssignaal vertoont systeemstoringen.		X	
		c) Wielsnelheidssensoren ontbreken of zijn beschadigd.		X	

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
		d) Bedrading is beschadigd.		X	
		e) Andere onderdelen ontbreken of zijn beschadigd.		X	
		f) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface		X	
1.7. Elektronisch remsysteem (EBS)	Visuele controle en controle van het waarschuwingssignaal en/of met gebruikmaking van elektronische voertuiginterface.	a) Waarschuwingssignaal is defect.		X	
		b) Waarschuwingssignaal vertoont systeemstoringen.		X	
		c) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface		X	
		d) Verbinding tussen trekkend voertuig en aanhangwagen past niet of ontbreekt			X
1.8. Remvloeistof	Visuele controle	Remvloeistof vervuild of bezonken		X	
		Dreigend gevaar van defecten.			X

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
2. STUURINRICHTING					
2.1. Mechanische toestand					
2.1.1. Toestand van de stuurinrichting	Visuele controle van de werking van de stuurinrichting terwijl het stuurwiel wordt gedraaid.	a) Stuuras gedraaid of spieassen vertonen slijtage. Aantasting van de functionaliteit		X	X
		b) Stuuras vertoont te veel slijtage. Aantasting van de functionaliteit		X	X
		c) Stuuras is te beweeglijk. Aantasting van de functionaliteit		X	X
		d) Lekt. Vorming van druppels		X	X
2.1.2. Bevestiging van stuurhuis	Visuele controle van de bevestiging van het stuurhuis aan het chassis terwijl het stuurwiel met de klok mee en tegen de klok in wordt gedraaid	a) Stuurhuis niet correct bevestigd. Bevestigingen gevaarlijk los of beweging ten opzichte van het chassis/de carrosserie zichtbaar		X	X
		b) Bevestigingsgaten in het chassis groter geworden door slijtage. Bevestigingen ernstig aangetast		X	X

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
		c) Bevestigingsbouten ontbreken of zijn gebroken. Bevestigingen ernstig aangetast		X	X
		d) Stuurhuis is gebroken. Stabiliteit van bevestiging of behuizing aangetast		X	X
2.1.3. Toestand stuuroverbrenging	Visuele controle of de stuuronderdelen geen slijtage, breuken of veiligheidsproblemen vertonen terwijl het stuurwiel met de klok mee en tegen de klok in wordt gedraaid.	a) Relatieve beweging tussen onderdelen die vast zouden moeten zitten. Buitensporige beweging of grote kans op losraken		X	X
		b) Verbindingen vertonen te veel slijtage. Groot gevaar op losschieten		X	X
		c) Onderdelen zijn gebroken of vervormd. Negatieve gevolgen voor de werking		X	X
		d) Vergrendelinrichtingen niet aanwezig.		X	
		e) Foutieve uitlijning van de onderdelen (bv. spoorstang of stuurstang).		X	
		f) Onveilige modificatie ⁽³⁾ Negatieve gevolgen voor de werking		X	X

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
		g) Stofkap beschadigd of versleten. Stofkap ontbreekt of is ernstig versleten.	X	X	
2.1.4. Werking stuuroverbrenging	Visuele controle of de stuuronderdelen geen slijtage, breuken of veiligheidsproblemen vertonen terwijl het stuurwiel met de klok mee en tegen de klok in wordt gedraaid, de wielen op de grond en de motor draaiend (stuurbekrachtiging)	a) De bewegende stuuroverbrenging schuurt tegen een onderdeel dat aan het chassis vastzit.		X	
		b) Stuuraanslag werkt niet of ontbreekt.		X	
2.1.5. Stuurbekrachtiging	Controleer of er lekken zijn in de stuurinrichting en controleer het peil van de hydraulische vloeistof in het reservoir (indien zichtbaar). Plaats de wielen op de grond, zet de motor aan en controleer of de stuurbekrachtiging werkt.	a) Er lekt vloeistof.		X	
		b) Onvoldoende vloeistof (onder MIN-teken) Ontoereikend reservoir		X	X
		c) Mechanisme werkt niet. Sturen gaat minder goed		X	X
		d) Mechanisme is gebroken of zit los. Sturen gaat minder goed		X	X

Post	Methode	Redenen voor afkeuring		Beoordeling van gebreken		
				Klein	Groot	Gevaarlijk
		e)	Foutieve uitlijning of schurende onderdelen. Sturen gaat minder goed		X	X
		f)	Onveilige modificatie ⁽³⁾ Sturen gaat minder goed		X	X
		g)	Leidingen/slangen vertonen beschadiging of te veel corrosie. Sturen gaat minder goed		X	X
2.2. Stuur, stuurkolom						
2.2.1. Toestand van het stuurwiel	Duw en trek het stuurwiel in lijn met de stuurkolom, duw het stuurwiel in verschillende richtingen met rechte hoeken ten opzichte van de kolom, terwijl de wielen op de grond staan. Visuele controle van de speling en de toestand van flexibele koppelingskoppen of kruiskoppelingen.	a)	Relatieve beweging tussen stuur en stuurkolom die wijst op speling. Zeer groot gevaar van losschieten		X	X
		b)	Bevestiging op stuurwielnaaf ontbreekt. Zeer groot gevaar van losschieten		X	X
		c)	Stuurwielnaaf, -rand of -spaken vertonen breuken of zitten los. Zeer groot gevaar van losschieten		X	X
		d)	Onveilige modificatie ⁽³⁾		X	

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
2.2.2. Stuurkolom en stuurdempers	Duw en trek het stuurwiel in lijn met de stuurkolom, duw het stuurwiel in verschillende richtingen met rechte hoeken ten opzichte van de kolom. Visuele controle van de speling en de toestand van flexibele koppelingskoppen of kruiskoppelingen.	a) Midden van het stuur beweegt te veel op- of neerwaarts.		X	
		b) Bovendeel van kolom beweegt te veel radiaal van de kolomas.		X	
		c) Flexibele koppelingskop is stuk.		X	
		d) Bevestiging is defect. Zeer groot gevaar van losschieten		X	X
		e) Onveilige modificatie(3)			X
2.3. Speling in de stuurinrichting	Voor voertuigen met stuurbevestiging met draaiende motor en de wielen in rechte positie, draai het stuurwiel licht en zo ver mogelijk met de wijzers van de klok mee en tegen de wijzers van de klok in zonder de wielen te bewegen. Visuele controle van de vrije beweging.	Te veel speling bij het sturen, bijv. een bepaald punt op de rand overschrijdt bij beweging een vijfde van de diameter van het stuurwiel of beweegt niet in overeenstemming met de vereisten ⁽¹⁾ Sturen minder veilig		X	X
2.4. Wieluitlijning (X) ⁽²⁾	Visuele controle	Duidelijk foutieve uitlijning.	X		
		Rechtdoor rijden aangetast; verminderde richtingstabiliteit		X	

Post	Methode	Redenen voor afkeuring		Beoordeling van gebreken		
				Klein	Groot	Gevaarlijk
2.5. Draaischijf van de as van de aanhangwagen	Visuele controle of met gebruik van een speciale testbank voor wielspeling.	a)	Onderdeel enigszins beschadigd. Onderdeel vertoont zware beschadiging of barsten.		X	X
		b)	Te veel speling. Rechtdoor rijden aangetast; verminderde richtingstabiliteit		X	X
		c)	Bevestiging is defect. Bevestiging ernstig aangetast		X	X
2.6. Elektronische stuurbekrachtiging (EPS)	Visuele controle en controle van de consistentie tussen de hoek van het stuurwiel en de hoek van de wielen bij het aan- en uitzetten van de motor en/of met gebruikmaking van elektronische voertuiginterface	a)	Het EPS waarschuwingslampje van de stuurbekrachtiging (EPS malfunction indicator lamp – MIL) wijst op een defect in de installatie.		X	
		b)	Bekrachtiging werkt niet.		X	
		c)	Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface		X	
3. ZICHT						
3.1. Gezichtsveld	Visuele controle vanaf de bestuurderszitplaats.	Er bevindt zich een obstakel in het gezichtsveld van de bestuurder dat zijn zicht vooraan of aan de zijkanten aanzienlijk belemmert. (buiten het schoonmaakgebied van de ruitenwissers). Binnen schoonmaakgebied van de ruitenwissers verminderd zicht of buitenspiegels niet zichtbaar		X	X	

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
3.2. Toestand van de ruiten	Visuele controle	a) De ruiten of de transparante panelen (indien toegestaan) zijn gebarsten of verkleurd (buiten het schoonmaakgebied van de ruitenwissers). Binnen schoonmaakgebied van de ruitenwissers verminderd zicht of buitenspiegels niet zichtbaar	X	X	
		b) Ruiten of transparante panelen (reflecterende of gekleurde folie inbegrepen) zijn niet in overeenstemming met de vereisten ⁽¹⁾ (buiten het schoonmaakgebied van de ruitenwissers). Binnen schoonmaakgebied van de ruitenwissers verminderd zicht of buitenspiegels niet zichtbaar	X	X	
		c) Ruiten of transparante panelen in onaanvaardbare toestand. Zicht binnen schoonmaakgebied van de ruitenwissers ernstig aangetast		X	X
3.3. Achteruitkijkspiegels of -toestellen	Visuele controle	a) Spiegel of toestel ontbreekt of is niet bevestigd volgens de vereisten ⁽¹⁾ (ten minste twee achteruitkijktoestellen beschikbaar). Minder dan twee achteruitkijktoestellen beschikbaar	X	X	

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
		b) Spiegel of toestel licht beschadigd of los. Spiegel of toestel werkt niet, is zwaar beschadigd of zit los.	X	X	
		c) Noodzakelijk blikveld is er niet		X	
3.4. Ruitenwissers	Visuele controle en controle door bediening	a) De wissers werken niet of ontbreken.		X	
		b) Wisserblad is defect. Wisserblad ontbreekt of is duidelijk defect	X	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) Sproeiers werken niet.	X	X	
3.6. Ontwasemings-systeem (X) ⁽²⁾	Visuele controle en controle door bediening	Systeem werkt niet of is duidelijk defect.	X		

Post	Methode	Redenen voor afkeuring		Beoordeling van gebreken		
				Klein	Groot	Gevaarlijk
4. LICHTEN, REFLECTERENDE INRICHTINGEN EN ELEKTRISCHE INSTALLATIES						
4.1. Koplampen						
4.1.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening	a)	Het licht/de lichtbron is defect of ontbreekt (meerdere lampen/lichtbronnen); in het geval van LED werkt minder dan 1/3 niet. Eén enkel(e) licht/lichtbron; in het geval van LED ernstig aangetaste zichtbaarheid	X	X	
		b)	Projectiesysteem (reflector en lens) is licht defect. Projectiesysteem (reflector en lens) is ernstig defect of ontbreekt.	X	X	
		c)	Lamp is niet stevig bevestigd.		X	
4.1.2. Richting	Visuele controle en controle door bediening	a)	De koplamp is duidelijk foutief uitgelijnd.		X	
		b)	De lichtbron is niet correct geplaatst.			

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
4.1.3. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening	a) Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten ⁽¹⁾ (aantal oplichtende koplampen op hetzelfde moment) Maximaal toegestane lichthelderheid aan de voorkant wordt overschreden	X	X	
		b) Verminderde functie van schakelaar.		X	
4.1.4. Overeenstemming met vereisten ⁽¹⁾	Visuele controle en controle door bediening	a) Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten ⁽¹⁾		X	
		b) Producten op lens of lichtbron die de lichthelderheid duidelijk verminderen of de kleur van het licht wijzigen.		X	
		c) Lichtbron en lamp zijn niet compatibel.		X	
4.1.5. Verstelinrichting (indien verplicht)	Visuele controle en indien mogelijk controle door bediening.	a) Inrichting werkt niet.		X	
		b) Manuele inrichting kan niet vanaf de bestuurderszitplaats worden bediend.		X	
4.1.6. Koplampwisser (indien verplicht)	Visuele controle en indien mogelijk controle door bediening.	Inrichting werkt niet. in het geval van gasontladingslampen:	X	X	

Post	Methode	Redenen voor afkeuring		Beoordeling van gebreken		
				Klein	Groot	Gevaarlijk
4.2. Voor- en achterlichten, breedtelichten en markeringslichten en daglichten.						
4.2.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening	a)	Lichtbron defect.		X	
		b)	Lens is defect.		X	
		c)	Lamp is niet veilig bevestigd Zeer groot gevaar dat het eraf valt	X	X	
4.2.2. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening	a)	Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten ⁽¹⁾ Achterlichten en breedtelichten kunnen worden uitgeschakeld als koplampen aan zijn		X X	
		b)	Verminderde functie van schakelaar.		X	
4.2.3. Overeenstemming met vereisten ⁽¹⁾	Visuele controle en controle door bediening	a)	Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten ⁽¹⁾ Rood licht aan de voorzijde en wit licht aan de achterzijde; sterk verminderde lichthelderheid	X	X	
		b)	Producten op lens of lichtbron die de lichthelderheid verminderen of de kleur van het licht wijzigen. Rood licht aan de voorzijde en wit licht aan de achterzijde; sterk verminderde lichthelderheid	X	X	

Post	Methode	Redenen voor afkeuring		Beoordeling van gebreken		
				Klein	Groot	Gevaarlijk
4.3. Remlichten						
4.3.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening	a)	Lichtbron defect. (meerdere bronnen; in geval van LED werkt minder dan 1/3 niet) Eén enkele lichtbron; in geval van LED werkt minder dan 2/3 Alle lichtbronnen werken niet	X	X	X
		b)	Licht beschadigde lens (geen invloed op het uitgestraalde licht). Ernstig defecte lens (invloed op uitgestraald licht).	X	X	
		c)	Lamp is niet stevig bevestigd. Zeer groot gevaar dat het eraf valt	X	X	
4.3.2. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening	a)	Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten ⁽¹⁾ Vertraagde werking Geen enkele werking	X	X	X
		b)	Verminderde functie van schakelaar.		X	

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
4.3.3. Overeenstemming met vereisten ⁽¹⁾	Visuele controle en controle door bediening	Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering ⁷ niet in overeenstemming met de vereisten ⁽¹⁾ Wit licht aan de achterzijde; sterk verminderde lichthelderheid	X	X	
4.4. Richtingaanwijzers en waarschuwingsknipperlichten					
4.4.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening	a) Lichtbron defect. (meerdere bronnen; in geval van LED werkt minder dan 1/3 niet) Eén enkele lichtbron; in geval van LED werkt minder dan 2/3	X	X	
		b) Licht beschadigde lens (geen invloed op het uitgestraalde licht). Ernstig defecte lens (invloed op uitgestraald licht).	X	X	
		c) Lamp is niet stevig bevestigd. Zeer groot gevaar dat het eraf valt	X	X	
4.4.2. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening	Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten ⁽¹⁾ Geen enkele werking	X	X	
4.4.3. Overeenstemming met vereisten ⁽¹⁾	Visuele controle en controle door bediening	Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten ⁽¹⁾		X	

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
4.4.4. Knippersnelheid	Visuele controle en controle door bediening	De knippersnelheid is niet in overeenstemming met de vereisten ⁽¹⁾ (frequentie wijkt meer dan 25 % af).	X		
4.5. Mistlichten voor en achter					
4.5.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening	a) Lichtbron defect. (meerdere bronnen; in geval van LED werkt minder dan 1/3 niet) Eén enkele lichtbron; in geval van LED werkt minder dan 2/3	X	X	
		b) Licht beschadigde lens (geen invloed op het uitgestraalde licht). Ernstig defecte lens (invloed op uitgestraald licht).	X	X	
		c) Lamp is niet stevig bevestigd. Zeer groot gevaar dat hij eraf valt	X	X	
4.5.2 Richting (X) ⁽²⁾	Visuele controle en controle door bediening	Mistlicht vooraan schijnt niet meer horizontaal wanneer het lichtpatroon een scheidingslijn heeft (scheidingslijn te laag) Afbakeningslijn boven die van de koplampen met gedimde lichtstraal	X	X	

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
4.5.3. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening	Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten ⁽¹⁾ Werkt niet	X	X	
4.5.4. Overeenstemming met vereisten ⁽¹⁾	Visuele controle en controle door bediening	a) Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten ⁽¹⁾		X	
		b) Inrichting werkt niet in overeenstemming met de vereisten ⁽¹⁾	X		
4.6. Achteruitrijlichten					
4.6.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening	a) Lichtbron defect.	X		
		b) Lens is defect.	X		
		c) Lamp is niet stevig bevestigd. Zeer groot gevaar dat het eraf valt	X	X	
4.6.2. Overeenstemming met vereisten ⁽¹⁾	Visuele controle en controle door bediening	a) Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten ⁽¹⁾		X	
		b) Inrichting werkt niet in overeenstemming met de vereisten ⁽¹⁾		X	

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
4.6.3. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening	Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten ⁽¹⁾ Achteruitrijlicht kan worden aangezet zonder dat de versnelling in zijn achteruit is gezet	X	X	
4.7. Achterkentekenplaatverlichting					
4.7.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening	a) Licht schijnt rechtstreeks, of wit licht, achteruit.	X		
		b) Lichtbron defect (meerdere lichtbronnen). Lichtbron defect (één enkele lichtbron).	X	X	
		c) Lamp is niet stevig bevestigd. Zeer groot gevaar dat het eraf valt	X	X	
4.7.2. Overeenstemming met vereisten ⁽¹⁾	Visuele controle en controle door bediening	Inrichting werkt niet in overeenstemming met de vereisten ⁽¹⁾	X		

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
4.8. Retroreflectoren, veiligheidsmarkeringen (retroreflecterend) en markeringsborden					
4.8.1. Toestand	Visuele controle	a) Reflecterende inrichting is defect of beschadigd. Reflecterende werking aangetast	X	X	
		b) Reflector is niet stevig bevestigd. Zou eraf kunnen vallen	X	X	
4.8.2. Overeenstemming met vereisten ⁽¹⁾	Visuele controle	Toestel, gereflecteerde kleur of positie is niet in overeenstemming met de vereisten ⁽¹⁾ Ontbrekende of reflecterende rode kleur aan de voorzijde of witte kleur aan de achterzijde		X	X
4.9. Verklippersignalen voor lichtinrichting					
4.9.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening	Werkt niet. Werkt niet voor hoofdlichtstraal van koplamp of een mistlamp aan de achterzijde	X	X	
4.9.2. Overeenstemming met vereisten ⁽¹⁾	Visuele controle en controle door bediening	Niet in overeenstemming met de vereisten ⁽¹⁾ .	X		

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
4.10. Elektrische verbindingen tussen trekkend voertuig en aanhangwagen of oplegger	Visuele controle: onderzoek indien mogelijk de elektrische continuïteit van de verbinding.	a) Vaste onderdelen zijn niet stevig bevestigd. Losse contactdoos	X	X	
		b) Isolatie is beschadigd of stuk. Kan kortsluiting veroorzaken	X	X	
		c) De elektrische verbindingen van de aanhangwagen of het trekkend voertuig functioneren niet correct. Remlichten van aanhangwagen werken in het geheel niet		X	X
4.11. Elektrische bedrading	Visuele controle, waaronder in het motorcompartiment (indien van toepassing)	a) Bedrading zit los of is niet goed beveiligd. Bevestigingen los, draden raken scherpe randen, grote kans dat connectoren losraken Grote kans dat bedrading hete of roterende onderdelen of de grond raakt, connectoren zijn ontkoppeld (relevante onderdelen voor remmen, sturen)	X	X	X

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
		b) Bedrading is licht versleten Bedrading is sterk versleten Bedrading is extreem versleten (relevante onderdelen voor remmen, sturen)	X	X	X
		c) Isolatie is beschadigd of stuk. Kan kortsluiting veroorzaken Hoog risico op brand, ontstaan van vonken	X	X	X
4.12. Niet-verplichte lichten en retroreflectoren (X) ⁽²⁾	Visuele controle en controle door bediening	a) Een licht/retroreflector is niet in overeenstemming met de vereisten bevestigd ⁽¹⁾ Uitstralend/reflecterend rood licht aan de voorzijde of wit licht aan de achterzijde	X	X	
		b) Bediening van het licht is niet in overeenstemming met de vereisten ⁽¹⁾ Bij een aantal koplampen dat tegelijk werkt, wordt de toegestane lichthelderheid overschreden; Uitstralend/reflecterend rood licht aan de voorzijde of wit licht aan de achterzijde	X	X	
		c) Licht/retroreflector is niet stevig bevestigd. Zeer groot gevaar dat het eraf valt	X	X	

Post	Methode	Redenen voor afkeuring		Beoordeling van gebreken		
				Klein	Groot	Gevaarlijk
4.13. Accu('s)	Visuele controle	a)	Zit los. Niet correct bevestigd. Kan kortsluiting veroorzaken	X	X	
		b)	Lekt. Verlies van gevaarlijke stoffen	X	X	
		c)	Schakelaar (indien vereist) is defect.		X	
		d)	Zekeringen (indien vereist) zijn defect		X	
		e)	Onvoldoende luchtcirculatie (indien vereist).		X	
5. ASSEN, WIELEN, BANDEN EN OPHANGING						
5.1. Assen						
5.1.1. Assen						
		b)	As is niet goed aan het voertuig bevestigd. Verminderde stabiliteit, functionaliteit aangetast: te veel beweging ten opzichte van bevestigingspunten		X	X
		c)	Onveilige modificatie ⁽³⁾ Verminderde stabiliteit, functionaliteit aangetast, onvoldoende afstand tot andere onderdelen of de grond		X	X

Visuele controle
van de assen

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
5.1.2. Stuurpen (+E)	Visuele controle en indien beschikbaar gebruik van een toestel om de speling van de wielen vast te stellen. Oefen verticale of zijdelingse kracht uit op elk wiel en noteer de mate van beweging tussen het aslichaam en de fusee.	a) Stuurpen is gebroken.			X
		b) Fuseepen en/of hulzen vertonen te veel slijtage. Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit		X	X
		c) Te veel beweging tussen stuurpen en ashuis. Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit		X	X
		d) De fusee zit los in as. Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit		X	X
5.1.3. Wiellagers (+E)	Visuele controle met een toestel om de speling van de wielen vast te stellen. Schud het wiel of oefen zijdelingse kracht uit op elk wiel en noteer de mate van opwaartse beweging van het wiel ten opzichte van de fusee.	a) Te veel speling in een wiellager. Verminderde richtingstabiliteit; gevaar van kapotgaan		X	X
		b) Wiellager zit te strak of is geblokkeerd. Gevaar van oververhitting; gevaar van kapotgaan		X	X

Post	Methode	Redenen voor afkeuring		Beoordeling van gebreken		
				Klein	Groot	Gevaarlijk
5.2. Wielen en banden						
5.2.1. Wielnaaf	Visuele controle	a)	De moeren of bouten van het wiel ontbreken of zitten los. Ontbrekende bevestiging of deze zit zo los dat de wegveiligheid ernstig wordt aangetast		X	X
		b)	Naaf vertoont slijtage of beschadiging. Naaf vertoont slijtage of beschadiging op een zodanige wijze dat de veilige bevestiging van wielen wordt aangetast		X	X
5.2.2. Wielen	Visuele controle van beide zijden van elk wiel met het voertuig boven een smeerkuil of bevestigd aan een hijstoestel.	a)	Breuken of ondeugdelijk laswerk			X
		b)	Velgringen niet correct bevestigd. Grote kans op losraken		X	X
		c)	Wiel is ernstig vervormd of vertoont te veel slijtage. Veilige bevestiging aan de naaf aangetast; veilige bevestiging van band aangetast		X	X
		d)	Wielmaat, ontwerp, compatibiliteit of -soort niet in overeenstemming met de vereisten ⁽¹⁾ en is niet veilig		X	

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
5.2.3. Banden	Visuele controle van de hele band door het voertuig naar voren en naar achteren te rollen.	a) Bandenmaat, laadvermogen, goedkeuringsmerk of snelheidscategorie is niet in overeenstemming met de vereisten(1) en is niet veilig Onvoldoende laadvermogen of snelheidscategorie voor feitelijk gebruik, band raakt andere vaste onderdelen van het voertuig, waardoor gebruik op de weg minder veilig wordt.		X	X
		b) Banden op dezelfde as of gekoppelde wielen hebben niet dezelfde maat.		X	
		c) Banden op dezelfde as hebben een verschillende structuur (radiaal/diagonaal).		X	
		d) Band vertoont ernstige schade of inkepingen. Koord zichtbaar of beschadigd		X	X
		e) Bandenslijtage-indicator komt bloot te liggen Diepte van het bandprofiel niet in overeenstemming met de vereisten ⁽¹⁾		X	X

Post	Methode	Redenen voor afkeuring		Beoordeling van gebreken		
				Klein	Groot	Gevaarlijk
		f)	Band schuurt tegen andere onderdelen (flexibele opspatafschermingsmiddelen) Band schuurt tegen andere onderdelen (veilig rijden niet belemmerd)	X	X	
		g)	Opgesneden banden niet in overeenstemming met de vereisten ⁽¹⁾ Weefselbeschermingslaag aangetast		X	X
5.3. Ophangingsysteem						
5.3.1. Veren en stabilisator (+E)	Visuele controle en indien beschikbaar gebruik van een toestel om de speling van de wielen vast te stellen.	a)	Verenzijn niet goed aan het chassis of de as bevestigd. Relatieve beweging zichtbaar bevestigingen in ernstige mate te los		X	X
		b)	Een veeronderdeel is beschadigd of gebroken. Voornaamste veer (-blad), of overige bladen zeer ernstig aangetast		X	X
		c)	Een veer ontbreekt. Voornaamste veer (-blad), of overige bladen zeer ernstig aangetast		X	X
		d)	Onveilige modificatie ⁽³⁾ Onvoldoende afstand tot andere voertuigonderdelen; veersysteem werkt niet		X	X

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
5.3.2. Schokdempers	Visuele controle	a) Schokdempers zijn niet goed aan het chassis of de as bevestigd. Schokdemper los	X	X	
		b) Beschadigde schokdemper met sporen van ernstige lekkage of defect.		X	
		c) De schokdemper ontbreekt.		X	
5.3.3. Torsiebuizen, reactiearmen, wieldraagarmen en ophangarmen (+E)	Visuele controle en indien beschikbaar gebruik van een toestel om de speling van de wielen vast te stellen.	a) Onderdeel is niet goed aan het chassis of de as bevestigd. Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit		X	X
		b) Onderdeel vertoont schade of te veel corrosie. Stabiliteit van onderdeel verminderd of onderdeel vertoont breuken		X	X
		c) Onveilige modificatie ⁽³⁾ Onvoldoende afstand tot andere voertuigonderdelen; systeem werkt niet		X	X

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
5.3.4. Suspension joints (+E)	Visuele controle en indien beschikbaar gebruik van een toestel om de speling van de wielen vast te stellen.	a) Fuseepen en/of hulzen of de veerverbindingen vertonen te veel slijtage. Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit		X	X
		b) De stofkap is ernstig versleten. De stofkap ontbreekt of vertoont scheuren	X	X	
5.3.5. Luchtvering	Visuele controle	a) Systeem werkt niet.			X
		b) Een onderdeel vertoont beschadiging, vervorming of is defect zodat het systeem minder goed werkt. Werking van het systeem ernstig verminderd		X	X
		c) Het systeem lekt hoorbaar.		X	
		d) Onveilige modificatie		X	

Post	Methode	Redenen voor afkeuring		Beoordeling van gebreken		
				Klein	Groot	Gevaarlijk
6. CHASSIS EN MET HET CHASSIS VERBONDEN DELEN						
6.1. Chassis of frame en bevestigingen						
6.1.1. Algemene toestand	Visuele controle	a)	Een van de zijden of dwarsdelen vertoont lichte breuken of is vervormd. Een van de zijden of dwarsdelen vertoont ernstige breuken of is sterk vervormd.		X	X
		b)	De verstevigende platen of bevestigingen zitten los. Meeste bevestigingen los; onvoldoende sterke onderdelen		X	X
		c)	Te veel corrosie waardoor het geheel aan stijfheid verliest. Onvoldoende sterke onderdelen		X	X
6.1.2. Uitlaatpijpen en dempers	Visuele controle	a)	Uitlaatsysteem zit los of lekt.		X	
		b)	Emissies komen in de cabine of in het passagiersgedeelte. Gevaar voor de gezondheid van personen aan boord		X	X

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
6.1.3. Brandstoftanks en -leidingen (incl. tanks en brandstofleidingen voor verwarming)	Visuele controle, gebruik van apparatuur voor het vaststellen van lekken in het geval van LPG/CNG/LNG-systemen.	a) De tank of leidingen zitten los, wat brandgevaar oplevert			X
		b) Brandstof lekt, tankdop ontbreekt of sluit niet goed af. Brandgevaar; buitensporig verlies van gevaarlijk materiaal		X	X
		c) Gescheurde leidingen. Beschadigde leidingen	X	X	
		d) Brandstofkraan (indien vereist) werkt niet correct.		X	
		e) Brandgevaar door – lekkende brandstof – onvoldoende afscherming van brandstoftank of uitlaat – toestand van het motorcompartiment			X
		f) LPG-/CNG/LNG- of waterstofsysteem is niet in overeenstemming met de vereisten, deel van het systeem defect ⁽¹⁾			X

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
6.1.4. Bumpers, zijdelingse bescherming en onderrijbeveiliging aan de achterzijde	Visuele controle	a) Onderdelen zitten los of zijn beschadigd waardoor zij door (lichte) aanraking kunnen verwonden. Onderdelen zouden eraf kunnen vallen; functionaliteit ernstig aangetast		X	X
		b) Inrichting is duidelijk niet in overeenstemming met de vereisten ⁽¹⁾		X	
6.1.5. Bevestiging van het reservewiel (indien aanwezig)	Visuele controle	a) Bevestiging in slechte toestand	X		
		b) De bevestiging is gebroken of zit los.		X	
		c) Een reservewiel is niet stevig bevestigd. Zeer groot gevaar dat het eraf valt		X	X
6.1.6. Mechanische koppelings- en trekrichting (+E)	Visuele controle op slijtage en correcte bediening met speciale aandacht voor aanwezige veiligheidsvoorzieningen en/of het gebruik van meetapparatuur.	a) Onderdeel vertoont beschadiging, defecten of barsten (indien niet in gebruik) Onderdeel vertoont beschadiging, defecten of barsten (indien in gebruik)		X	X
		b) Onderdeel vertoont te veel slijtage. Onder de slijtagelimiet		X	X
		c) Bevestiging is defect. Losse bevestigingen die er gemakkelijk af kunnen vallen.		X	X

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
		d) Veiligheidsvoorziening ontbreekt of werkt niet goed.		X	
		e) Koppelingsindicatoren werken niet.		X	
		f) Kentekenplaat of licht wordt bedekt (indien niet in gebruik) Kentekenplaat niet leesbaar (indien niet in gebruik).	X	X	
		g) Onveilige modificatie ⁽³⁾ (secundaire onderdelen) Onveilige modificatie ⁽³⁾ (primaire onderdelen)		X	X
		h) Koppeling te zwak, incompatibel of koppelingsinrichting stemt niet overeen met de vereisten			X
6.1.7. Verzending	Visuele controle	a) Borgschroeven zitten los of ontbreken. Borgschroeven zitten los of ontbreken waardoor de veiligheid ernstig wordt aangetast		X	X
		b) Aslagering voor overbrenging vertoont te veel slijtage. Zeer groot gevaar op losraken of barsten		X	X
		c) Kruiskoppelingen of de overbrengingskettingen of -riemen vertonen te veel slijtage Zeer groot gevaar op losraken of barsten		X	X

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
		d) Flexibele koppelingskoppen zijn stuk. Zeer groot gevaar op losraken of barsten		X	X
		e) As is beschadigd of gebogen.		X	
		f) Lagerbehuizing is gebroken of zit los. Zeer groot gevaar op losraken of barsten		X	X
		g) De stofkap is ernstig versleten. De stofkap ontbreekt of vertoont scheuren	X	X	
		h) Illegale modificatie van de aandrijving.		X	
6.1.8. Bevestiging van de motor	Visuele controle	Defecte, duidelijk en ernstig beschadigde bevestigingen. Loszittende of gebroken bevestigingen.		X	X
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		X	
		b) Motor gewijzigd wat de veiligheid en/of het milieu aantast			X

Post	Methode	Redenen voor afkeuring		Beoordeling van gebreken		
				Klein	Groot	Gevaarlijk
6.2. Cabine en koetswerk						
6.2.1. Toestand	Visuele controle	a)	Paneel of onderdeel zit los of is beschadigd en kan verwondingen veroorzaken. Zou eraf kunnen vallen		X	X
		b)	Koetswerkondersteuning zit los. Verminderde stabiliteit		X	X
		c)	Uitlaatemissies komen binnen. Gevaar voor de gezondheid van personen aan boord		X	X
		d)	Onveilige modificatie ⁽³⁾ Onvoldoende afstand tot roterende of bewegende onderdelen en de weg		X	X
6.2.2. Bevestiging	Visuele controle	a)	Koetswerk of cabine zit los. Verminderde stabiliteit		X	X
		b)	Koetswerk/cabine zit niet recht op het chassis.		X	

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
		c) Bevestiging van koetswerk/cabine op het chassis of de dwarsdelen zit los of ontbreekt en indien symmetrisch. De bevestiging van het koetswerk/de cabine op het chassis of de dwarsdelen zit los of ontbreekt wat de veiligheid zeer ernstig aantast.		X	X
		d) Bevestigingspunten aan integrale koetswerkonderdelen 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	X
		c) Portier, scharnieren, portiervangers, stijlen is/zijn stuk. Portier, scharnieren, portiervangers of stijlen ontbreekt/ontbreken of zit/zitten los	X	X	
6.2.4. Bodem	Visuele controle	Bodem zit los of is stuk. Onvoldoende stabiliteit		X	X

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
6.2.5. Bestuurderszitplaats	Visuele controle	a) Zitplaats met defecte structuur. Losse zitplaats		X	X
		b) Afstelmechanisme functioneert niet correct. Zitplaats beweegt of rugleuning niet fixeerbaar		X	X
6.2.6. Overige zitplaatsen	Visuele controle	a) Zitplaatsen zijn defect of zitten los (secundaire onderdelen) Zitplaatsen zijn defect of zitten los (hoofdonderdelen).	X	X	
		b) Zitplaatsen zijn niet bevestigd in overeenstemming met de vereisten ⁽¹⁾ Toegestaan aantal zitplaatsen overschreden; plaatsing niet in overeenstemming met goedkeuring	X	X	
6.2.7. Bedienings-apparatuur voor de bestuurder	Visuele controle en controle door bediening	Bedieningsapparatuur die nodig is voor de veilige besturing van het voertuig werkt niet correct. Bediening minder veilig		X	X
6.2.8. Cabinetreden	Visuele controle	a) Trede of bevestiging zit los. Onvoldoende stabiliteit	X	X	
		b) Toestand van trede of opstapring zou gebruikers kunnen verwonden.		X	

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
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 ⁽¹⁾ Gemonteerde onderdelen zouden letsel kunnen veroorzaken. veilige werking negatief beïnvloed	X	X	
		c) Hydraulische inrichting lekt. Buitensporig verlies van gevaarlijk materiaal	X	X	
6.2.10. Spatborden, opspatafschermingsuitrusting	Visuele controle	a) Ontbreekt, zit los of is ernstig verroest. Zou letsel kunnen veroorzaken. Zou eraf kunnen vallen	X	X	
		b) Onvoldoende afstand tot band/wiel (opspatafscherming). Onvoldoende afstand tot band/wiel (spatborden).	X	X	
		c) Niet in overeenstemming met de vereisten ⁽¹⁾ . Onvoldoende afdekking van trede	X	X	

Post	Methode	Redenen voor afkeuring		Beoordeling van gebreken		
				Klein	Groot	Gevaarlijk
7. DIVERSE UITRUSTINGEN						
7.1. Veiligheidsgordels/sluitingen en beveiligingssystemen voor inzittenden						
7.1.1. Veiligheid van de bevestiging van veiligheidsgordels/sluiting en	Visuele controle	a)	Verankeringspunt is stuk. Verminderde stabiliteit		X	X
		b)	Verankering zit los.		X	
7.1.2. Toestand van veiligheidsgordels/sluiting en	Visuele controle en controle door bediening	a)	Verplichte veiligheidsgordel ontbreekt of is niet bevestigd.		X	
		b)	Veiligheidsgordel is beschadigd. Scheur of teken van overspanning	X	X	
		c)	Veiligheidsgordel is niet in overeenstemming met de vereisten ⁽¹⁾		X	
		d)	Sluiting van de veiligheidsgordel is beschadigd of werkt niet correct.		X	
		e)	Oprolmechanisme van de veiligheidsgordel is beschadigd of werkt niet correct.		X	
7.1.3. Krachtbegrenzer veiligheidsgordel	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a)	Krachtbegrenzer is duidelijk niet aanwezig of is niet aan het voertuig aangepast.		X	
		b)	Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface		X	

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
7.1.4. Gordelspanners	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a) Spanner is duidelijk niet aanwezig of is niet aan het voertuig aangepast. b) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface		X X	
7.1.5. Airbag	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a) Airbags zijn duidelijk niet aanwezig of passen niet bij het voertuig		X X	
		b) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface			
		c) Airbags werkt duidelijk niet.		X	
7.1.6. SRS-systemen (Supplemental Restraint System)	Visuele controle van waarschuwingslampje en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a) Het waarschuwingslampje van het SRS wijst op een defect in het systeem.		X X	
		b) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface			
7.2. Brandblusser (X) ⁽²⁾	Visuele controle	a) Ontbreekt.		X	
		b) Niet in overeenstemming met de vereisten ⁽¹⁾ . Indien vereist (bv. taxi's, bussen, touringcars enz.)	X	X	
7.3. Sloten en beveiligingen tegen diefstal	Visuele controle en controle door bediening	a) Apparatuur om te verhinderen dat er met het voertuig wordt gereden, werkt niet.	X		
		b) Defect. Sluit of blokkeert onaangekondigd		X	X

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
7.4. Gevarendriehoek (indien vereist) (X) ⁽²⁾	Visuele controle	a) Ontbreekt of is onvolledig.	X		
		b) Niet in overeenstemming met de vereisten ⁽¹⁾ .	X		
7.5. Verbandtrommel (indien vereist) (X) ⁽²⁾	Visuele controle	Ontbreekt, is onvolledig of is niet in overeenstemming met de vereisten ⁽¹⁾	X		
7.6. Wielblokken (wiggen) (indien vereist) (X) ⁽²⁾	Visuele controle	Ontbreken of zijn niet in goede toestand, onvoldoende stabiliteit of te klein		X	
7.7. Geluidssignaal-inrichting	Visuele controle en controle door bediening	a) Werkt niet goed. Werkt in het geheel niet	X	X	
		b) Bediening zit los.	X		
		c) Niet in overeenstemming met de vereisten ⁽¹⁾ . Uitgezonden geluid kan worden verward met officiële sirenes	X	X	
7.8. Snelheidsmeter	Visuele controle of door bediening tijdens een test op de weg of door middel van elektronica.	a) Niet geïnstalleerd in overeenstemming met de vereisten ⁽¹⁾ . Ontbreekt (indien vereist)	X	X	
		b) Verminderde werking. Werkt in het geheel niet	X	X	
		c) Kan niet voldoende worden verlicht. Kan in het geheel niet worden verlicht	X	X	

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
7.9. Tachograaf (indien aanwezig/vereist)	Visuele controle	a) Niet geïnstalleerd in overeenstemming met de vereisten ⁽¹⁾ .		X	
		b) Werkt niet.		X	
		c) Zegels zijn stuk of ontbreken.		X	
		d) Installatieplaat ontbreekt, is onleesbaar of verouderd.		X	
		e) Duidelijke vervalsing of manipulatie.		X	
		f) Maat van banden niet compatibel met ijkparameters.		X	
7.10. Snelheidsbegrenzer (indien aanwezig/ vereist) (+E)	Visuele controle en, indien uitrusting beschikbaar is, controle door bediening.	a) Niet geïnstalleerd in overeenstemming met de vereisten ⁽¹⁾ .		X	
		b) Werkt duidelijk niet.		X	
		c) Snelheid onjuist ingesteld (indien gecontroleerd).		X	
		d) Zegels zijn stuk of ontbreken.		X	
		e) Plaatje ontbreekt of is onleesbaar.		X	
		f) Maat van banden niet compatibel met ijkparameters.		X	
7.11. Kilometer teller (indien vereist) (X) ⁽²⁾	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a) Is duidelijk mee geknoeid (fraude) om de geregistreerde afstand te verminderen of om de afstand die een voertuig heeft afgelegd, verkeerd weer te geven		X	
		b) Werkt duidelijk niet.		X	

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
7.12. Elektronische stabiliteitscontrole (ESC) indien aanwezig/ vereist (X) ⁽²⁾	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a) Wielsnelheidssensoren ontbreken of zijn beschadigd.		X	
		b) Bedrading is beschadigd.		X	
		c) Andere onderdelen ontbreken of zijn beschadigd.		X	
		d) Schakelaar is beschadigd of werkt niet correct.		X	
		e) Het waarschuwinglampje van de elektronische stabiliteitscontrole wijst op een defect in het systeem.		X	
		f) Systeem geeft defect aan via elektronisch voertuiginterface		X	
8. OVERLASTFACTOREN					
8.1. Geluid					
8.1.1 Noise suppression system (+E)	Subjectieve beoordeling, (tenzij de controleur van mening is dat het geluidsniveau wellicht tegen de grens zit in welk geval een geluidstest met een geluidsmeter mag worden uitgevoerd).	a) Geluidsniveaus overschrijden de volgens de vereisten toegestane niveaus ⁽¹⁾ .		X	
		b) Onderdeel van het geluidsonderdrukkingssysteem zit los, is beschadigd, niet juist aangebracht, afwezig of duidelijk aangepast met een nadelige invloed op de geluidsniveaus. Zeer groot gevaar dat het eraf valt		X	X

Post	Methode	Redenen voor afkeuring		Beoordeling van gebreken		
				Klein	Groot	Gevaarlijk
8.2. Uitlaatemissies						
8.2.1 Emissies van voertuigen met compressieontsteking						
8.2.1.1. Uitlaatemissie-regelsysteem	Visuele controle	a)	Het door de fabrikant gemonteerde uitlaatemissieregelsysteem is afwezig, aangepast of duidelijk defect.		X	
		b)	Lekken die emissiemetingen kunnen beïnvloeden.		X	
		c)	Waarschuwingsslampje volgt niet de juiste volgorde		X	

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
8.2.1.2. Gasemissies (E)	- voor voertuigen tot emissieklassen Euro 5 en EURO V¹: Meting met een uitlaatgasanalysator in overeenstemming met de vereisten⁽¹⁾ of aflezing van OBD. De uitlaatpijptest is altijd de standaardmethode voor de beoordeling van de uitlaatgassen. Op basis van een gelijkwaardigheidsbeoordeling en rekening houdend met de desbetreffende wetgeving inzake typegoedkeuring kunnen lidstaten het gebruik van OBD toestaan in overeenstemming met de aanbevelingen van de fabrikant en andere vereisten.	a) Ofwel overschrijden de gasemissies de door de fabrikant vastgelegde niveaus,		X	
		b) ofwel, indien deze gegevens niet beschikbaar zijn, overschrijden de CO-emissies, i) voor voertuigen zonder geavanceerd uitlaatemissieregelsysteem, – – 4,5%, of – 3.5% afhankelijk van de datum van eerste inschrijving of gebruik zoals in de vereisten wordt bepaald⁽¹⁾ ii) voor voertuigen met een geavanceerd uitlaatemissieregelsysteem, – bij stationaire motor: 0.5% – bij verhoogd toerental: 0.3%		X	

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

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
	- voor voertuigen van emissieklassen Euro en EURO VI ² : Meting met een uitlaatgasanalysator in overeenstemming met de vereisten ⁽¹⁾ of uitlezing OBD overeenkomstig de aanbevelingen van de fabrikant en andere vereisten ⁽¹⁾ Metingen niet toepasbaar voor tweetaktmotoren Er kan ook worden gemeten met meetapparatuur op afstand volgens standaardtestmethodes.	of – bij stationaire motor: 0.3% ¹ – bij verhoogd toerental: 0.2% afhankelijk van de datum van eerste inschrijving of gebruik zoals in de vereisten wordt bepaald ⁽¹⁾			
		c) Lambdacoëfficiënt buiten de waarde $1 \pm 0,03$ of niet overeenkomstig de specificaties van fabrikant.		X	
		d) Uitgelezen OBD wijst op ernstig defect		X	
		e) De meetapparatuur op afstand wijst op een ernstige inbreuk		X	

¹ Typegoedgekeurd in overeenstemming met Richtlijn 70/220/EEG, Verordening (EG) nr. 715/2007 (Euro 5), Richtlijn 88/77/EEG en Richtlijn 2005/55/EG.

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

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
8.2.2. Emissies compressieontstekingsmotoren					
8.2.2.1. Uitlaatemissie-regelsysteem	Visuele controle	a) Een door de fabrikant gemonteerd uitlaatemissieregelsysteem is afwezig of duidelijk defect.		X	
		b) Lekken die emissiemetingen kunnen beïnvloeden.		X	
		c) Waarschuwinglampje volgt niet de juiste volgorde		X	
		d) onvoldoende reagens, indien van toepassing		X	

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
8.2.2.2. Opaciteit Voertuigen die vóór 1 januari 1980 werden geregistreerd of in gebruik genomen, moeten niet aan deze vereiste voldoen.	- voor voertuigen tot emissieklasse Euro 5 en EURO V ¹ : De opaciteit van de uitlaatgassen wordt gemeten tijdens een vrije acceleratie (bij niet-belaste motor wordt het toerental opgevoerd van het stationair toerental tot het toerental waarbij de regelaar van de brandstoftoevoer in werking treedt) met de versnellingspook in de vrije stand en niet-ontkoppelde motor of uitlezing OBD. De uitlaatpijptest is altijd de standaardmethode voor de beoordeling van de uitlaatgassen. Op basis van een gelijkwaardigheidsbeoordeling kunnen lidstaten het gebruik van OBD toestaan in overeenstemming met de aanbevelingen van de fabrikant en andere vereisten.	a) Bij voertuigen die voor de eerste keer na de datum in de vereisten ⁽¹⁾ zijn geregistreerd of in gebruik genomen, overschrijdt de opaciteit het niveau dat op de plaat van de fabrikant op het voertuig staat genoteerd;		X	

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

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
	- voor voertuigen van emissieklassen Euro 6 en EURO VI¹: De opaciteit van de uitlaatgassen wordt gemeten tijdens een vrije acceleratie (bij niet-belaste motor wordt het toerental opgevoerd van het stationair toerental tot het toerental waarbij de regelaar van de brandstoftoevoer in werking treedt) met de versnellingspook in de vrije stand en niet-ontkoppelde motor of uitlezing OB overeenkomstig de aanbevelingen van de fabrikant en andere vereisten⁽¹⁾.				

¹ Typegoedgekeurd volgens Verordening (EG) nr. 715/2007, bijlage I, tabel 2 (Euro 6) en Verordening (EG) nr. 595/2009 (Euro VI).

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
	Vorbereiding van het voertuig 1. Voertuigen kunnen worden gecontroleerd zonder voorbereiding, maar om veiligheidsredenen moet eerst worden nagegaan of de motor warm is en in een bevredigende mechanische staat verkeert.	b) Wanneer deze gegevens niet beschikbaar zijn of de vereisten ⁽¹⁾ het gebruik van referentiewaarden niet toelaten, – voor motoren met natuurlijke aanzuiging: 2,5 m ⁻¹ , – voor motoren met drukvulling: 3,0 m ⁻¹ , of, bij voertuigen die in de vereisten ⁽¹⁾ staan of voor de eerste keer na de datum in de vereisten zijn geregistreerd of in gebruik genomen ⁽¹⁾ , 1,5 m ⁻¹ ¹ of 0,7 m ⁻¹ ²		X	

- ¹ Typegoedgekeurd in overeenstemming met de grenswaarden in rij B van hoofdstuk 5.3.1.4. van bijlage I bij Richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 98/69/EG of later; rij B1, B2 of C van hoofdstuk 6.2.1 van bijlage I bij Richtlijn 88/77/EEG, of voor het eerst ingeschreven of in gebruik genomen na 1 juli 2008.
- ² Typegoedgekeurd in overeenstemming met de grenswaarden van Verordening (EG) nr. 715/2007, bijlage I, tabel 2 (Euro 6). Typegoedgekeurd volgens Verordening (EG) nr. 595/2009 (Euro VI).

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
	2. Voorbereidings-voorschriften: i) de motor moet op temperatuur zijn, hetgeen bijvoorbeeld kan worden geconstateerd wanneer de temperatuur van de motorolie, gemeten door middel van een in de opening voor de oliepeilstok ingebrachte voeler, ten minste 80 °C bedraagt of de 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 de normale bedrijfstemperatuur van de motor op een andere wijze worden vastgesteld, bijvoorbeeld door te wachten tot de ventilator aanslaat; ii) het uitlaatsysteem moet worden doorgeblazen door middel van ten minste drie vrije acceleratiecycli of een daarmee vergelijkbare methode.				

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
	Controleprocedure: 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 brandstoftoevoer door de injectiepomp te verkrijgen.			X	

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
	3. Tijdens elke vrije acceleratiecyclus moet de motor het toerental bereiken waarbij de regelaar van de brandstoftoevoer in werking treedt of, voor voertuigen met een automatische transmissie, het door de fabrikant voorgeschreven toerental dan wel, indien dit niet bekend is, een toerental dat twee derde bedraagt van het toerental waarbij de regelaar van de brandstoftoevoer in werking treedt, alvorens het gaspedaal wordt losgelaten. Dit kan worden gecontroleerd door bijvoorbeeld het toerental te meten of door voldoende tijd te laten verlopen tussen het indrukken en het loslaten van het gaspedaal, namelijk, bij voertuigen van de categorie M ₂ , M ₃ , N ₂ of N ₃ , ten minste 2 seconden.				

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
	4. Voertuigen dienen alleen te worden afgekeurd, indien het rekenkundig gemiddelde van ten minste de laatste drie vrije acceleratiecycli meer bedraagt dan de grenswaarde. Dit kan worden berekend, wanneer sterk van het gemeten gemiddelde afwijkende metingen of het resultaat van een andere statistische berekening die rekening houdt met de verstrooiing van de metingen buiten beschouwing worden gelaten. De lidstaten kunnen het aantal testcycli aan een maximum verbinden.				

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
	5. Om onnodige tests te vermijden kunnen de lidstaten voertuigen afkeuren waarbij aanzienlijk hogere waarden dan de grenswaarden zijn gemeten na minder dan drie vrije acceleratiecycli of na het doorblazen. Om onnodige controles te vermijden kunnen de lidstaten ook voertuigen goedkeuren waarbij na minder dan drie vrije acceleratiecycli of na het doorblazen aanzienlijke lagere waarden dan de grenswaarden zijn gemeten. Er kan ook worden gemeten met meetapparatuur op afstand met bevestiging door standaardtestmethodes.	c) De meetapparatuur op afstand wijst op een ernstige inbreuk		X	
8.4. Andere punten die betrekking hebben op het milieu					
8.4.1. Vloeistoflekken		Te veel vloeistoflekken, behalve water, die het milieu zouden kunnen schaden of een gevaar zouden kunnen vormen voor de veiligheid van andere weggebruikers. Gestage vorming van druppels die een zeer ernstig gevaar oplevert		X	X

Post	Methode	Redenen voor afkeuring		Beoordeling van gebreken		
				Klein	Groot	Gevaarlijk
9. AANVULLENDE CONTROLES VOOR PASSAGIERSVOERTUIGEN VAN CATEGORIEËN M ₂ , M ₃						
9.1. Deuren						
9.1.1. In- en uitgang	Visuele controle en controle door bediening	a)	Bediening is defect.		X	
		b)	Toestand is slecht. Zou letsel kunnen veroorzaken	X	X	
		c)	Noodbediening is defect.		X	
		d)	Afstandsbediening van portieren of waarschuwingstoestellen zijn defect.		X	
9.1.2. Nooduitgangen	Visuele controle en controle door bediening (indien van toepassing).	a)	Bediening is defect.		X	
		b)	Borden met opschrift “nooduitgang” zijn onleesbaar Borden met opschrift “nooduitgang” ontbreken	X	X	
		c)	Hamer om ruiten in te slaan ontbreekt.	X		
		d)	Toegang versperd		X	

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
9.2. Ontwasemings- en ontdooisysteem (X) ⁽²⁾	Visuele controle en controle door bediening	a) Functioneert niet correct. Nadelige invloed op het veilige gebruik van voertuig	X	X	
		b) Emissie van giftige gassen of uitlaatgassen in het bestuurders- of passagiersgedeelte. Gevaar voor de gezondheid van personen aan boord		X	X
		c) Ontdooisysteem (indien verplicht) is defect.		X	
9.3. Ventilatie- en verwarmingssysteem (X) ⁽²⁾	Visuele controle en controle door bediening	a) Bediening is defect. Risico voor de gezondheid van personen aan boord	X	X	
		b) Emissie van giftige gassen of uitlaatgassen in het bestuurders- of passagiersgedeelte. Gevaar voor de gezondheid van personen aan boord		X	X

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
9.4. Zitplaatsen					
9.4.1. Passagierszitplaatsen (inclusief zitplaatsen voor begeleidende personen en bevestigingssystemen voor kinderen, indien van toepassing)	Visuele controle	Klapstoelen (indien toegestaan) werken niet automatisch. Blokkeren een nooduitgang	X	X	
9.4.2. Bestuurderszitplaats (aanvullende vereisten)	Visuele controle	a) Speciale voorzieningen zoals zonneschermen of zonnekleppen zijn defect Belemmerd gezichtsveld	X	X	
		b) Bescherming voor bestuurder zit los Zou letsel kunnen veroorzaken	X	X	
9.5. Binnenverlichting en bestemmingsapparatuur (X) ⁽²⁾	Visuele controle en controle door exploitatie	Bevestiging is defect. Werkt in het geheel niet	X	X	
9.6. Gangpaden, staanplaatsen	Visuele controle	a) Bodem zit los. Verminderde stabiliteit		X	X
		b) Leuningen of handvaten zijn defect. Zitten los of zijn niet bruikbaar	X	X	

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
9.7. Trappen en treden	Visuele controle en controle door bediening (indien van toepassing).	a) Toestand is slecht. In beschadigde toestand Verminderde stabiliteit	X	X	X
		b) Inklapbare treden functioneren niet correct.		X	
9.8. Communicatie-systeem met passagiers (X) ⁽²⁾	Visuele controle en controle door bediening.	Systeem is defect. Werkt in het geheel niet	X	X	
9.9. Bordjes met tekst (X) ⁽²⁾	Visuele controle	a) Bordje ontbreekt, is foutief of onleesbaar.	X		
		Verkeerde informatie		X	
9.10. Vereisten voor het vervoer van kinderen (X) ⁽²⁾					
9.10.1. Deuren	Visuele controle	Bescherming van portieren niet in overeenstemming met de vereisten ⁽¹⁾ . voor deze vorm van vervoer		X	
9.10.2. Signaleer-inrichtingen en speciale uitrusting	Visuele controle	Signaleerinrichting of speciale uitrusting ontbreekt	X		

Post	Methode	Redenen voor afkeuring		Beoordeling van gebreken		
				Klein	Groot	Gevaarlijk
9.11. Vereisten voor het vervoer van mindervaliden (X) ⁽²⁾						
9.11.1. Portieren, laadplatforms en liften	Visuele controle en exploitatie	a)	Bediening is defect. Bediening minder veilig	X	X	
		b)	Toestand is slecht. Verminderde stabiliteit. Zou letsel kunnen veroorzaken.	X	X	
		c)	Werkt niet goed. Bediening minder veilig	X	X	
		d)	Waarschuwingstoestel(len) is (zijn) defect. Werkt/werken in het geheel niet	X	X	
9.11.2. Bevestigingssysteem voor rolstoelen	Visuele controle en, indien van toepassing, controle door bediening	a)	Bediening is defect. Bediening minder veilig	X	X	

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
		b) Toestand is slecht. Verminderde stabiliteit. Zou letsel kunnen veroorzaken.	X	X	
		c) Werkt niet goed. Bediening minder veilig	X	X	
9.11.3. Signalling and special equipment	Visuele controle	Signaleerinrichting of speciale uitrusting ontbreekt		X	

VOETNOTEN:

- (1) "Vereisten" zijn bepaald in de typegoedkeuring op de datum van goedkeuring, de eerste inschrijving of de eerste ingebruikneming, alsook in aanpassingsverplichtingen of in nationale wetgevingen in het land van inschrijving. Deze redenen voor afkeuring gelden alleen wanneer is gecontroleerd of de vereisten worden nageleefd.
- (2) (X) wijst op punten die betrekking hebben op de toestand van het voertuig en zijn geschiktheid voor gebruik op de weg, maar die niet belangrijk zijn bij een technische controle.
- (3) Onveilige modificatie is een modificatie die de wegveiligheid van het voertuig vermindert of die een bovenmatige negatieve invloed op het milieu heeft.
- (E) Voor het testen van dit punt is apparatuur nodig.

BIJLAGE III

- I. Beginselen van het vastzetten van de lading
 1. De lading wordt zodanig vastgezet dat onderstaande krachten ten gevolge van versnelling/vertraging van het voertuig kunnen worden weerstaan:
 - in de rijrichting: 0,8 maal het gewicht van de lading en
 - in zijdelingse richting: 0,5 maal het gewicht van de lading en
 - tegen de rijrichting in: 0,5 maal het gewicht van de lading
 - en in het algemeen moet omvallen of kantelen van de lading worden voorkomen.
 2. Bij het verdelen van de lading worden de maximale toegestane asbelasting en met de noodzakelijke minimale asbelasting binnen de grenzen van de maximale toegestane massa van het voertuig in acht genomen, in overeenstemming met de wettelijke bepalingen betreffende het gewicht en de afmetingen van voertuigen.
 3. Gedurende het vastzetten van de lading worden de geldende vereisten inzake de deugdelijkheid van bepaalde voertuigonderdelen zoals kopschotten, zij- en achterwanden, rongen of bevestigingspunten in acht genomen wanneer deze worden gebruikt voor het vastzetten van de lading.

4. Voor het vastzetten van lading kan gebruik worden gemaakt van één of meer van de onderstaande bevestigingsmethodes:

- opsluiten,
- vergrendelen (plaatselijk/overal),
- direct vastzetten,
- neersjorren.

5. Toepasselijke normen:

Norm	Onderwerp
– EN 12195-1	Berekening van de sjorkrachten
	Sjorpunten
– EN 12642	Sterkte van de structuur van de laadvloer
– EN 12195-2	Sjorbanden gemaakt van kunstvezels
– EN 12195-3	Sjorkettingen
– EN 12195-4	Sjorstaalkabels
– ISO 1161, ISO 1496	ISO-container
– EN 283	Wissellaadbakken
– EN 12641	Dekzeilen
– EUMOS 40511	Palen - Rongen
– EUMOS 40509	Vervoer -Verpakking

II. Controle van de vastzetting van de lading

1. Indeling van gebreken

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

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

2. Controlemethoden

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

3. Beoordeling van gebreken

In tabel 1 wordt een overzicht gegeven van de regels die kunnen worden toegepast bij controles van de wijze waarop de lading is vastgezet om te bepalen of de vervoersomstandigheden aanvaardbaar zijn.

De indeling in categorieën van de gebreken gebeurt op basis van de indeling in hoofdstuk II.1, en per geval.

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

Wanneer een vervoersactiviteit binnen het toepassingsgebied van Richtlijn 95/50/EG van de Raad¹ valt, kunnen meer specifieke voorschriften van toepassing zijn.

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

Tabel 1

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

Post	Gebreken	Beoordeling		
		Klein	Groot	Gevaarlijk
10.4.	Rongen (indien gebruikt voor het vastzetten van lading)			
10.4.1.	Verzwakkende roestschade, vervormingen, onvoldoende bevestigd aan het voertuig Barsten; bevestiging aan het voertuig instabiel		x	x
10.4.2.	Onvoldoende kracht of ontoereikend ontwerp Niet hoog genoeg voor de vervoerde lading		x	x
10.5.	Bevestigingspunten (indien gebruikt voor het vastzetten van lading)			
10.5.1.	In onvoldoende goede staat of ontoereikend ontwerp Kunnen de vereiste trekkrachten niet aan		x	x
10.5.2.	Aantal onvoldoende Onvoldoende aantal om de vereiste trekkrachten te dragen		x	x
10.6.	Vereiste bijzondere structuren (indien gebruikt voor het vastzetten van lading)			
10.6.1.	In slechte staat, beschadigd Barsten; kunnen de krachten bij een botsing niet weerstaan		x	x
10.6.2.	Niet geschikt voor de vervoerde lading Ontbreken		x	x
10.7.	Vloer (indien gebruikt voor het vastzetten van lading)			
10.7.1.	In slechte staat, beschadigd Barsten; kan de lading niet dragen		x	x
10.7.2.	Onvoldoende laadvermogen kan de lading niet dragen		x	x
20	Bevestigingsmethoden			
20.1.	Vastzetten, blokkeren en direct vastsjorren			
20.1.1	Directe bevestiging van de lading (blokkeren)			
20.1.1.1	Afstand tot de voorwand indien gebruikt voor direct vastzetten is te groot Meer dan 15 cm en het gevaar bestaat dat de wand wordt doorboord		x	x

Post	Gebreken	Beoordeling		
		Klein	Groot	Gevaarlijk
20.1.1.2.	Afstand tot de zijwand indien gebruikt voor direct vastzetten is te groot Meer dan 15 cm en het gevaar bestaat dat de wand wordt doorboord		x	x
20.1.1.3.	Afstand tot de achterwand indien gebruikt voor direct vastzetten is te groot Meer dan 15 cm en het gevaar bestaat dat de wand wordt doorboord		x	x
20.1.2.	Vastzetmiddelen zoals rails, balken, latten en wiggen aan de voorkant, zijkanten en achterkant			
20.1.2.1.	Niet correct aan het voertuig bevestigd Niet goed bevestigd Kunnen de krachten bij een botsing niet weerstaan, zitten los	x	x	x
20.1.2.2.	Niet correct vastgezet Niet stevig genoeg vastgezet Volkomen ineffectief	x	x	x
20.1.2.3.	Het vastzetmiddel is niet helemaal geschikt. Het vastzetmiddelen is volkomen ongeschikt.		x	x
20.1.2.4.	De gekozen methode voor het vastzetten van de verpakking is suboptimaal De gekozen methode is volkomen ontoereikend.		x	x
20.1.3	Direct vastzetten met netten en dekens			
20.1.3.1.	Toestand van de netten en dekens (het etiket ontbreekt of is beschadigd, maar het middel is in goede staat) De apparatuur voor het vastzetten van de lading is beschadigd Apparatuur voor het vastzetten van de lading ernstig beschadigd en niet meer bruikbaar	x	x	x
20.1.3.2.	De netten en dekens zijn niet sterk genoeg. Het vermogen om de krachten bij een botsing te weerstaan is minder dan twee derde van wat wordt vereist		x	x

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

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

BIJLAGE IV

(voorzijde)

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

1. Plaats van de technische controle langs de weg
2. Datum
3. Tijdstip
4. Kenletters van het land en kenteken van het voertuig.....
5. Voertuigidentificatienummer (VIN).....
6. Voertuigcategorie

a)	N ₂ ^(a) (3,5 tot 12 t)	☐
b)	N ₃ ^(a) (meer dan 12 t)	☐
c)	O ₃ ^(a) (3,5 tot 10 t)	☐
d)	O ₄ ^(a) (meer dan 10 t)	☐
e)	M ₂ ^(a) (>9 zitplaatsen(b) tot 5 t)	☐
f)	M ₃ ^(a) (>9 zitplaatsen(b) meer dan 5 t)	☐
g)	T5	☐
h)	Andere voertuigcategorie: (gelieve te preciseren):	☐

7. Stand kilometerteller die op het moment van de controle wordt afgelezen
8. Onderneming die het vervoer uitvoert
- a) Naam en adres
-
- b) Nummer van de communautaire vergunning(c) (Verordeningen (EG) nr. 1072/2009 en nr. 1073/2009).....
9. Naam bestuurder
10. Checklist

	Gecontroleerd ^(d)	Afgekeurd ^(e)
(0) identificatie ^(f)	☐	☐
(1) remsysteem ^(f)	☐	☐
(2) stuurinrichting ^(f)	☐	☐
(3) zicht ^(f)	☐	☐
(4) lampen en elektrische installaties ^(f)	☐	☐
(5) assen, wielen, banden, ophanging ^(f)	☐	☐
(6) chassis en met het chassis verbonden delen ^(f)	☐	☐
(7) andere uitrusting zoals tachograaf en snelheidsbegrenzer ^(f)	☐	☐
(8) overlast zoals uitstoot en brandstof- en/of olielekage ^(f)	☐	☐
(9) aanvullende controles voor voertuigen M ₂ en M ₃ ^(f)	☐	☐
(10) vastzetten van de lading ^(f)	☐	☐

11. Resultaat van de controle:

Goedgekeurd ☐

Afgekeurd ☐

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

12. Diversen/opmerkingen:

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

Handtekening van:

De bevoegde instantie, functionaris of
controleur

Bestuurder

.....

.....

Opmerkingen:

- a) Voertuigcategorie overeenkomstig artikel 2 van Richtlijn 2014/.../EU*.
- b) Aantal zitplaatsen inclusief de zitplaats van de bestuurder (punt S.1 van het kentekenbewijs).
- c) indien beschikbaar.
- d) "Gecontroleerd" betekent dat minstens een van de in bijlage II of bijlage III bij Richtlijn 2014/.../EU* vermelde controlepunten van deze groep is gecontroleerd en dat er kleine gebreken of geen gebreken zijn aangetroffen.
- e) Afgekeurde punten met grote of gevaarlijke gebreken staan op de achterzijde.
- f) Methoden voor het controleren en beoordelen van gebreken overeenkomstig bijlage II of bijlage III van Richtlijn 2014/.../EU*.

* PB: Gelieve het nummer van deze richtlijn in te voegen.

(achterzijde)

0. IDENTIFICATIE VAN HET VOERTUIG		
0.1. Kentekenplaten	4. LICHTEN, REFLECTOREN EN	6.1.3. Tanks en brandstofleidingen (incl. tanks
0.2. Voertuigidentificatie-/chassis-/serienummer	ELEKTRISCHE INSTALLATIES	en brandstofleidingen voor verwarming)
1. REMUITRUSTING	4.1. Koplampen	6.1.4. Bumpers, zijdelingse bescherming en
1.1. Mechanische toestand en werking	4.1.1. Toestand en werking	onderrijbeveiliging aan de achterzijde
1.1.1. Draaipunt van de bedrijfsrem	4.1.2. Richting	6.1.5. Bevestiging van het reservewiel
1.1.2. Staat en slag van het bedieningspedaal	4.1.3. Schakelaars	6.1.6. Mechanische koppelings- en
1.1.3. Vacuümpomp of compressor en reservoirs	4.1.4. Naleving van de voorschriften	trekinrichting
1.1.4. Lagedrukverklikker of manometer	4.1.5. Verstelinrichting	6.1.7. Verzending
1.1.5. Handremregelklep	4.1.6. Koplampwisser	6.1.8. Bevestiging van de motor
1.1.6. Parkeerrem, bedieningshandel,	4.2. Voor- en achterlichten, breedtelichten en	6.1.9. Motorvermogen
parkeerremvergrendeling	markeringslichten	
1.1.7. Remkleppen (voetkleppen,	4.2.1. Toestand en werking	
ontluchtingsventielen, regelkleppen)	4.2.2. Schakelaars	
1.1.8. Koppelingskoppelen voor remmen voor	4.2.3. Naleving van de voorschriften	
aanhangwagen (elektrisch en pneumatisch)	4.3. Remlichten	
1.1.9. Energie- en drukreservoir		

1.1.10. Brake servo units, master cylinder (hydraulic. systems)	4.3.1. Toestand en werking	6.2. Cabine en koetswerk
1.1.11. Niet-flexibele remleidingen	4.3.2. Schakelaars	6.2.1. Toestand
1.1.12. Flexibele remleidingen	4.3.2. Naleving van de voorschriften	6.2.2. Bevestiging
1.1.13. Remvoeringen en blokken	4.4. Richtingaanwijzers en waarschuwingssknipperlichten	6.2.3. Portieren en portiervangers
1.1.14. Remtrommels en -schijven	4.4.1. Toestand en werking	6.2.4. Bodem
1.1.15. Remkabels, stangen, hendels, overbrenging	4.4.2. Schakelaars	6.2.5. Bestuurderszitplaats
1.1.16. Remcilinders (veerremcilinders of hydraulische remcilinders inbegrepen)	4.4.3. Naleving van de voorschriften	6.2.6. Overige zitplaatsen
1.1.17. Automatische lastafhankelijke remkrachtregelaar	4.4.4. Knippersnelheid	6.2.7. Bedieningsapparatuur voor de bestuurder
1.1.18. Remhefbomen en indicatoren	4.5. Mistlichten voor en achter	6.2.8. Cabinetreden
1.1.19. Continuëreminstallatie (indien gemonteerd of voorgeschreven)	4.5.1. Toestand en werking	6.2.9. Andere binnen- en buitenvoorzieningen en uitrusting
1.1.20. Automatische bediening van remmen voor aanhangwagen	4.5.2. Richting	6.2.10. Spatborden, opspatafschermingsuitrusting
1.1.21. Volledige reminstallatie	4.5.4. Schakelaars	7. DIVERSE UITRUSTINGEN
1.1.22. Testkoppelingen	4.5.2. Naleving van de voorschriften	7.1. Veiligheidsgordels/sluitingen
1.1.23. Oplooprem	4.6. Achteruitrijlichten	7.1.1. Veiligheid van bevestigingen
1.2. Remkracht en Bedrijfszekerheid van de bedrijfsrem	4.6.1. Toestand en werking	7.1.2. Toestand
1.2.1. De prestaties	4.6.2. Schakelaars	7.1.3. Krachtbegrenzer veiligheidsgordel
1.2.2. Efficiëntie		

1.3.	Remkracht en Bedrijfszekerheid van de hulprem	4.6.3.	Naleving van de voorschriften	7.1.4.	Gordelspanners
1.3.1.	Prestaties	4.7.	Achterkentekenplaatverlichting	7.1.5.	Airbag
1.3.2.	Efficiëntie	4.7.1.	Toestand en werking	7.1.6.	SRS-systemen (Supplemental Restraint System)
1.4.	Remkracht en bedrijfszekerheid van de parkeerrem	4.7.2.	Naleving van de voorschriften	7.2.	Aanduiding van een brandblusapparaat
1.4.1.	Prestaties	4.8.	Retroreflectoren, opvallende markeringen en markeringsborden achteraan	7.3.	Sloten en beveiligingen tegen diefstal
1.4.2.	Efficiëntie	4.8.1.	Toestand	7.4.	Gevarendriehoek
1.5.	Remkracht van continureminstallatie	4.8.2.	Naleving van de voorschriften	7.5.	Verbandtrommel
1.6.	Antiblokkeersysteem	4.9.	Verklikkersignalen voor lichtinrichting	7.6.	Wielblokken (wiggen)
1.7.	Elektronisch remsysteem	4.9.1.	Toestand en werking	7.7.	Geluidssignaalinrichting
1.8.	Remvloeistof	4.9.2.	Naleving van de voorschriften	7.8.	Snelheidsmeter
2.	STUURINRICHTING	4.10.	Elektrische verbindingen tussen trekkend voertuig en aanhangwagen of oplegger	7.9.	Tachograaf
2.1.	Mechanische toestand	4.11.	Elektrische bedrading	7.10.	Snelheidsbegrenzer
2.1.1.	Toestand van de stuurinrichting	4.12.	Niet-verplichte lampen en reflectoren	7.11.	Kilometerteller
2.1.2.	Bevestiging van stuurhuis	4.13.	Accu	7.12.	Elektronische stabiliteitscontrole (ESC)
2.1.3.	Toestand stuuroverbrenging			8.	OVERLASTFACTOREN
2.1.4.	Werking stuuroverbrenging				
2.1.5.	Stuurbekrachtiging				

2.2.	Stuurwiel en -kolom	5.	ASSEN, WIELEN, BANDEN EN OPHANGING	8.1	Geluiddemping
2.2.1.	Toestand van het stuurwiel			8.2.	Uitlaatemissies
2.2.2.	Stuurkolom	5.1.	Assen	8.2.1.	Emissies van voertuigen met compressieontsteking
2.3.	Speling in de stuurinrichting	5.1.1.	Assen	8.2.1.1.	Uitlaatemissieregelsysteem
2.4.	Wieluitlijning	5.1.2.	Stuurpennen	8.2.1.2.	Gasemissies
2.5.	Draaischijf van de as van de aanhangwagen	5.1.3.	Wielagers	8.2.2.	Emissies dieselmotor
2.6.	Elektronische stuurbekrachtiging	5.2.	Wielen en banden	8.2.2.1.	Uitlaatemissieregelsysteem
3.	ZICHT	5.2.1.	Wielnaaf	8.2.2.2.	Opaciteit
3.1.	Gezichtsveld	5.2.2.	Wielen	8.4.	Andere punten die betrekking hebben op het milieu
3.2.	Toestand van de ruiten	5.2.3.	Banden	8.4.1	Vloeistoflekken
3.3.	Achteruitkijkspiegels	5.3.	Ophangingsysteem	9.	AANVULLENDE TESTEN VOOR VOERTUIGEN VOOR PERSONENVERVOER M ₂ ; M ₃
3.4.	Ruitenwissers	5.3.1.	Veren en stabilisator		
3.5.	Ruitensproeiers	5.3.2.	Schokdempers		
3.6.	Ontwasemingssysteem	5.3.3.	Torsiebuizen, reactiearmen, wieldraagarmen en ophangarmen	9.1	Portieren
		5.3.4.	Veerverbindingen		

	5.3.5.	Luchtvering	9.1.1.	In- en uitgang
	6.	CHASSIS EN MET HET CHASSIS	9.1.2.	Nooduitgangen
		VERBONDEN DELEN	9.2.	Ontwasemings- en ontdooisysteem
	6.1.	Chassis of frame en bevestigingen	9.3.	Ventilatie- en verwarmingssysteem
	6.1.1.	Algemene toestand	9.4	Zitplaatsen
	6.1.2.	Uitlaatpijpen en dempers	9.4.1.	Zitplaatsen voor passagiers
			9.4.2.	Bestuurderszitplaats
			9.5.	Binnenverlichting en bestemmingsapparatuur
			9.6.	Gangpaden, staanplaatsen
			9.7.	Trappen en treden
			9.8.	Communicatiesysteem met passagiers
			9.9.	Bordjes met tekst
			9.10.	Vereisten voor het vervoer van kinderen
			9.10.1.	Deuren
			9.10.2.	Signaleerinrichtingen en speciale uitrusting
			9.11.	Vereisten voor het vervoer van mindervaliden
			9.11.1.	Portieren, laadplatforms en liften
			9.11.2.	Bevestigingssysteem voor rolstoelen
			9.11.3.	Signaleerinrichting en speciale uitrusting

BIJLAGE V

Standaardformulier voor rapportage aan de Commissie

Het standaardformulier wordt opgesteld in een formaat dat door een computer kan worden verwerkt en wordt langs elektronische weg verzonden met behulp van standaard kantoorsoftware.

Elke lidstaat produceert:

- één enkele overzichtstabel en
- voor elk land van inschrijving van voertuigen die een nadere controle hebben ondergaan een afzonderlijke gedetailleerde tabel met informatie over de gecontroleerde en geconstateerde gebreken voor elke voertuigcategorie.

OVERZICHTSTABEL
van alle (initiële en nadere) controles

Rapporterende lidstaat				bijvoorbeeld België				Verslagperiode				jaar [X]		tot en met jaar [X+1]					
Voertuigcategorie:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Andere categorieën: (facultatief)		Totaal		
	Aantal gecontro- leerde voer- tuigen	Aantal afge- keurde voer- tuigen ¹	Aantal gecontro- leerde voer- tuigen	Aantal afge- keurde voer- tuigen	Aantal gecontro- leerde voer- tuigen	Aantal afge- keurde voer- tuigen	Aantal gecontro- leerde voer- tuigen	Aantal afge- keurde voer- tuigen	Aantal gecontro- leerde voer- tuigen	Aantal afge- keurde voer- tuigen	Aantal gecontro- leerde voer- tuigen	Aantal afge- keurde voer- tuigen	Aantal gecontro- leerde voer- tuigen	Aantal afge- keurde voer- tuigen	Aantal gecontro- leerde voertuigen	Aantal afge- keurde voertuigen	Aantal gecontro- leerde voertuigen	Aantal afge- keurde voertuigen	
Land van registratie																			
België																			
Bulgarije																			
de Tsjechische Republiek																			
Denemarken																			
Duitsland																			
Estland																			
Ierland																			

¹ Afgekeurde voertuigen met grote of gevaarlijke gebreken volgens bijlage IV.

Voertuigcategorie:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Andere categorieën: (facultatief)		Totaal	
	Aantal gecontro- leerde voer- tuigen	Aantal afge- keurde voer- tuigen ¹	Aantal gecontro- leerde voer- tuigen	Aantal afge- keurde voer- tuigen	Aantal gecontro- leerde voer- tuigen	Aantal afge- keurde voer- tuigen	Aantal gecontro- leerde voer- tuigen	Aantal afge- keurde voer- tuigen	Aantal gecontro- leerde voer- tuigen	Aantal afge- keurde voer- tuigen	Aantal gecontro- leerde voer- tuigen	Aantal afge- keurde voer- tuigen	Aantal gecontro- leerde voer- tuigen	Aantal afge- keurde voer- tuigen	Aantal gecontro- leerde voer- tuigen	Aantal afge- keurde voer- tuigen	Aantal gecontro- leerde voer- tuigen	Aantal afge- keurde voer- tuigen
Land van registratie																		
Griekenland																		
Spanje																		
Frankrijk																		
Italië																		
Cyprus																		
Letland																		
Litouwen																		
Luxemburg																		
Hongarije																		
Malta																		
Nederland																		
Oostenrijk																		
Polen																		

Voertuigcategorie:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Andere categorieën: (facultatief)		Totaal	
	Aantal gecontro- leerde voer- tuigen	Aantal afge- keurde voer- tuigen ¹	Aantal gecontro- leerde voer- tuigen	Aantal afge- keurde voer- tuigen	Aantal gecontro- leerde voer- tuigen	Aantal afge- keurde voer- tuigen	Aantal gecontro- leerde voer- tuigen	Aantal afge- keurde voer- tuigen	Aantal gecontro- leerde voer- tuigen	Aantal afge- keurde voer- tuigen	Aantal gecontro- leerde voer- tuigen	Aantal afge- keurde voer- tuigen	Aantal gecontro- leerde voer- tuigen	Aantal afge- keurde voer- tuigen	Aantal gecontro- leerde voer- tuigen	Aantal afge- keurde voer- tuigen	Aantal gecontro- leerde voer- tuigen	Aantal afge- keurde voer- tuigen
Land van registratie																		
Portugal																		
Roemenië																		
Slovenië																		
Slowakije																		
Slovenia																		
Finland																		
Zweden																		
Verenigd Koninkrijk																		

Voertuigcategorie:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Andere categorieën (facultatief)		Totaal	
	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen ¹	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen
Land van registratie																		
Albanië																		
Andorra																		
Armenië																		
Azerbeidzjan																		
Belarus																		
Bosnië en Herzegovina																		
Georgië																		
Kazakhstan																		
Liechtenstein																		
Monaco																		

¹ Afgekeurde voertuigen met grote of gevaarlijke gebreken volgens bijlage V.

Voertuigcategorie:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Andere categorieën (facultatief)		Totaal	
	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen ¹	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen
Land van registratie																		
Montenegro																		
Noorwegen																		
De Republiek Moldavië																		
Russische Federatie																		
San Marino																		
Servië																		
Zwitserland																		
Tadzikistan																		
Turkije																		
Turkmenistan																		
Oekraïne																		

Voertuigcategorie:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Andere categorieën (facultatief)		Totaal	
	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen ¹	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen
Land van registratie																		
Oezbekistan																		
Voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië																		
Andere derde landen (gelieve te preciseren)																		

RESULTATEN van nadere controles

Rapporterende lidstaat:

b.v. België

Naam van de rapporterende lidstaat

Land van inschrijving

b.v. Bulgarije

PERIODE: van 01/jaar [X]

tot en met 12/jaar
[X+1]

Naam van het land waar de voertuigen zijn ingeschreven

Voertuig- categorie:	N2		N3		M2		M3		O3		O4		T5		Andere categorieën: (facultatief)		Totaal	
	Aantal gecontro- leerde voer- tuigen	Aantal afgekeurde voer- tuigen ¹	Aantal gecontrol- eerde voer- tuigen	Aantal afge- keurde voer- tuigen	Aantal gecontro- leerde voer- tuigen	Aantal afge- keurde voer- tuigen	Aantal gecontro- leerde voer- tuigen	Aantal afge- keurde voer- tuigen	Aantal gecontro- leerde voer- tuigen	Aantal afge- keurde voer- tuigen	Aantal gecontro- leerde voer- tuigen	Aantal afge- keurde voer- tuigen	Aantal gecontro- leerde voer- tuigen	Aantal afge- keurde voer- tuigen	Aantal gecontro- leerde voer- tuigen	Aantal afge- keurde voer- tuigen	Aantal gecontro- leerde voer- tuigen	Aantal afge- keurde voer- tuigen

¹ Afgekeurde voertuigen met grote of gevaarlijke gebreken volgens bijlage V.

Gebrek

	Gecontro- leerd	Afge- keurd	Gecontro- leerd	Afge- keurd	Gecontro- leerd	Afge- keurd	Gecontrol- eerd	Afge- keurd	Gecontro- leerd	Afge- keurd	Gecontro- leerd	Afge- keurd	Gecontro- leerd	Afge- keurd	Gecontro- leerd	Afge- keurd	Gecontro- leerd	Afge- keurd
(0) identificatie																		
(1) remsysteem																		
(2) stuurinrichting																		
(3) zicht																		
(4) lampen en elektrische installaties																		
(5) assen, wielen, banden, ophanging																		
(6) chassis en met het chassis verbonden delen																		
(7) andere uitrusting zoals tachograaf en snelheidsbegre- nzer																		

	Gecontro- leerd	Afge- keurd	Gecontro- leerd	Afge- keurd	Gecontro- leerd	Afge- keurd	Gecontrol- eerd	Afge- keurd	Gecontro- leerd	Afge- keurd	Gecontro- leerd	Afge- keurd	Gecontro- leerd	Afge- keurd	Gecontro- leerd	Afge- keurd	Gecontro- leerd	Afge- keurd
(8) overlast zoals uitstoot en brandstof- en/of olielekkage																		
(9) aanvullende controles voor M ² en M ³																		
(10) vastzetten van de lading																		

Gebrek (aanvullend)

1.1.1																		
1.1.2																		
...																		
2.1.1																		
2.1.2																		
...																		
3.1																		
3.2																		
...																		
20.6.2																		
30																		
Totaal aantal afkeuringen																		
