

RICHTLIJNEN

RICHTLIJN 2010/47/EU VAN DE COMMISSIE

van 5 juli 2010

aanpassing aan de technische vooruitgang van Richtlijn 2000/30/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Gemeenschap deelnemen aan het verkeer

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gelet op het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gelet op 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 ⁽¹⁾, en met name op artikel 8, lid 1,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In het belang van de verkeersveiligheid, de milieubescherming en de eerlijke concurrentie, is het belangrijk dat bedrijfsvoertuigen in het verkeer correct worden onderhouden en gecontroleerd zodat zij veilige verkeersprestaties in de Europese Unie kunnen blijven leveren.
- (2) Normen en methoden die in Richtlijn 2000/30/EG zijn vastgesteld, moeten worden aangepast aan de technische vooruitgang. Dit moet leiden tot betere technische controles langs de weg in de Europese Unie.
- (3) Om de kosten en het tijdverlies voor bestuurders en ondernemingen tot een minimum te beperken, mogen controles niet onnodig lang duren.
- (4) Om het verband tussen de testresultaten, de defecten en de specifieke kenmerken van elk gecontroleerd voertuig duidelijk te maken, moet een meer gedetailleerd standaardcontrole rapport, waarnaar in artikel 5, lid 1, wordt verwezen, worden afgegeven.
- (5) De technische eisen zijn afhankelijk van de voertuigcategorieën die zijn bepaald in de wetgeving betreffende de typegoedkeuring ⁽²⁾. Het controle rapport moet ook een onderscheid maken tussen deze voertuigcategorieën.
- (6) Om de identificatie van voertuigen betrouwbaarder te maken, moet op het controle rapport, naast het kenteken-

nummer van het voertuig, ook het voertuigidentificatienummer (VIN) worden vermeld.

- (7) Op de achterzijde van het controle rapport moeten alle controlepunten worden opgesomd zodat de controleurs de vastgestelde gebreken gemakkelijker kunnen noteren.
- (8) Om technische controles langs de weg beter af te stemmen op de technische vooruitgang, moeten controlemethoden worden ingevoerd voor al de punten die in bijlage II worden opgesomd.
- (9) De controle mag niet alleen betrekking hebben op veiligheid en milieubescherming, maar ook op de identificatie van het voertuig, zodat de juiste controles en normen kunnen worden toegepast, de controleresultaten kunnen worden vastgelegd en andere wettelijke eisen kunnen worden nageleefd.
- (10) De maatregelen in deze richtlijn zijn in overeenstemming met het advies van het bij artikel 7 van Richtlijn 2009/40/EG ingestelde comité voor de aanpassing aan de technische vooruitgang van de richtlijn betreffende de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Bijlagen I en II bij Richtlijn 2000/30/EG worden gewijzigd overeenkomstig de bijlage bij deze richtlijn.

Artikel 2

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 1 januari 2012 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

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

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst mee van de bepalingen van nationaal recht die zij vaststellen binnen de werkingsfeer van deze richtlijn.

⁽¹⁾ PB L 203 van 10.8.2000, blz. 1. Richtlijn 2000/30/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Gemeenschap deelnemen aan het verkeer, zoals laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2003/26/EG van de Commissie (PB L 90 van 8.4.2003, blz. 37).

⁽²⁾ Bijlage II bij 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).

Artikel 3

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

Artikel 4

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, 5 juli 2010.

Voor de Commissie
De voorzitter
José Manuel BARROSO

BIJLAGE

Bijlagen I en II bij Richtlijn 2000/30/EG worden als volgt gewijzigd:

- 1) Bijlage I wordt vervangen door:

„BIJLAGE I

(voorzijde)

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

1. Plaats van de controle
2. Datum
3. Tijdstip
4. Kenletters van het land en kenteken van het voertuig
5. Voertuigidentificatienummer (VIN)
6. Voertuigklasse
- a) N2^(a) (3,5 tot 12 t) ^(a)
- b) N3^(a) (meer dan 12 t)
- c) O3^(a) (3,5 tot 10 t)
- d) O4^(a) (meer dan 10 t)
- e) M2^(a) (> 9 zitplaatsen ^(b) tot 5 t)
- f) M3^(a) (> 9 zitplaatsen ^(b) meer dan 5 t)
- g) Andere voertuigcategorie (artikel 1, lid 3)
7. Onderneming die het vervoer uitvoert
- a) Naam en adres
- b) Nummer van de communautaire vergunning ^(c) (Verordening (EG) nr. 1072/2009)
8. Nationaliteit (Bestuurder)
9. Naam bestuurder
10. Gecontroleerde punten

| | Gecontroleerd ^(d) | Niet gecontroleerd | Afgekeurd ^(e) |
|--|------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 0) Identificatie ^(f) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 1) Remuitrusting | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2) Stuurinrichting ^(f) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3) Zicht ^(f) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 4) Lampen en elektrische installaties ^(f) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 5) Assen, wielen, banden, vering ^(f) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 6) Chassis en met het chassis verbonden delen ^(f) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 7) Andere uitrusting zoals tachograaf ^(f) en snelheidsbegrenzer | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 8) Overlastfactoren zoals uitstoot en brandstof-en/of olie lekkage | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

11. Resultaat van de controle:
 Verbod op het gebruik van het voertuig dat ernstige gebreken vertoont
12. Diversen/opmerkingen:
13. Instantie/functionaris of controleur die de controle heeft uitgevoerd
- Handtekening van:
- de instantie, functionaris of controleur die de controle heeft uitgevoerd
- Bestuurder

Opmerkingen:

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

(achterzijde)

| | | | | | | | |
|---------|--|--------|--|--------|--|----------|--|
| 0. | IDENTIFICATIE VAN HET VOERTUIG | 2. | STUURINRICHTING | 4.6.2. | Schakelaars | 6.1.9. | Motorprestaties |
| 0.1. | Kentekenplaten | 2.1. | Mechanische toestand | 4.6.3. | Naleving van de eisen | 6.2. | Cabine en koetswerk |
| 0.2. | Voertuigidentificatie-/chassis-/serienummer | 2.1.1. | Toestand van de stuurinrichting | 4.7. | Achterkentekenplaatverlichting | 6.2.1. | Toestand |
| 1. | REMUITRUSTING | 2.1.2. | Bevestiging van stuurhuis | 4.7.1. | Toestand en werking | 6.2.2. | Bevestiging |
| 1.1. | Mechanische toestand en werking | 2.1.3. | Toestand stuuroverbrenging | 4.7.2. | Naleving van de eisen | 6.2.3. | Portieren en portierklinken |
| 1.1.1. | Scharnierpunt van het pedaal van de bedrijfsrem | 2.1.4. | Werking stuuroverbrenging | 4.8. | Retroreflectoren, veiligheidsmarkeringen en identificatiemarkeringen achteraan | 6.2.4. | Bodem |
| 1.1.2. | Staat en slag van het rempedaal | 2.1.5. | Stuurbekrachtiging | 4.8.1. | Toestand | 6.2.5. | Bestuurderszitplaats |
| 1.1.3. | Vacuümpomp of compressor en reservoires | 2.2. | Stuurwiel en -kolom | 4.8.2. | Naleving van de eisen | 6.2.6. | Andere zitplaatsen |
| 1.1.4. | Lagedrukverklikker of -manometer | 2.2.1. | Toestand van het stuurwiel | 4.9. | Verklittersignalen voor lichtinrichting | 6.2.7. | Bedieningsapparatuur voor de bestuurder |
| 1.1.5. | Handremventiel | 2.2.2. | Stuurkolom | 4.9.1. | Toestand en werking | 6.2.8. | Cabinetreden |
| 1.1.6. | Parkeerrem, bedieningshendel, parkeerremvergrendeling | 2.3. | Speling in de stuurinrichting | 4.9.2. | Naleving van de eisen | 6.2.9. | Andere binnen- en buitenvoorzieningen en -uitrusting |
| 1.1.7. | Remkleppen (voetkleppen, ontluichtingsventielen, regelkleppen) | 2.4. | Wieluitlijning | 4.10. | Elektrische verbindingen tussen trekkend voertuig en aanhangwagen of oplegger | 7. | DIVERSE UITRUSTINGEN |
| 1.1.8. | Koppelingsskopen voor remmen voor aanhangwagen (elektrisch en pneumatisch) | 2.5. | Draaischijf van de as van de aanhangwagen | 4.11. | Elektrische bedrading | 7.1. | Veiligheidsgordels/gespen |
| 1.1.9. | Energie- en drukreservoir | 3. | ZICHT | 4.12. | Niet-verplichte lampen en reflectoren | 7.1.1. | Veiligheid van bevestigingen |
| 1.1.10. | Rembekrachtiging, hoofdcilinder (hydraulische systemen) | 3.1. | Gezichtsveld | 4.13. | Accu | 7.1.2. | Toestand |
| 1.1.11. | Niet-flexibele remleidingen | 3.2. | Toestand van de ruiten | 5. | ASSEN, WIELEN, BANDEN EN VERING | 7.1.3. | Belastingsbeperker veiligheidsgordel |
| 1.1.12. | Remslangen | 3.3. | Achteruitkijkspiegels | 5.1. | Assen | 7.1.4. | Gordelspanners |
| 1.1.13. | Remvoeringen en -blokken | 3.4. | Ruitenwissers | 5.1.1. | Assen | 7.1.5. | Airbag |
| 1.1.14. | Remtrommels, remschijven | 3.5. | Ruitensproeiers | 5.1.2. | Stuurpenen | 7.1.6. | SRS-systemen (Supplement Restraint System) |
| 1.1.15. | Remkabels, stangen, hendels, overbrenging | 3.6. | Ontwasemingsstelsel | 5.1.3. | Wielagers | 7.2. | Brandblusser |
| 1.1.16. | Remcilinders (veerremcilinders of hydraulische remcilinders inbegrepen) | 4. | LICHTEN, REFLECTERENDE INRICHTINGEN EN ELEKTRISCHE INSTALLATIES | 5.2. | Wielen en banden | 7.3. | Sloten en beveiligingen tegen diefstal |
| 1.1.17. | Automatische lastafhankelijke remkrachtregelaar | 4.1. | Koplampen | 5.2.1. | Wielnaaf | 7.4. | Gevarendriehoek |
| 1.1.18. | Remhefbomen en indicatoren | 4.1.1. | Toestand en werking | 5.2.2. | Wielen | 7.5. | Verbandtrommel |
| 1.1.19. | Continuumsysteem (indien gemonteerd of voorgeschreven) | 4.1.2. | Afstelling | 5.2.3. | Banden | 7.6. | Wielblokken (wiggen) |
| 1.1.20. | Automatische bediening van remmen voor aanhangwagen | 4.1.3. | Schakelen | 5.3. | Veringsstelsel | 7.7. | Claxon |
| 1.1.21. | Volledig remsysteem | 4.1.4. | Naleving van de eisen | 5.3.1. | Veren en stabilisator | 7.8. | Snelheidsmeter |
| 1.1.22. | Testkoppelingen | 4.1.5. | Verstelinrichting | 5.3.2. | Schokdempers | 7.9. | Tachograaf |
| 1.2. | Remkracht en bedrijfszekerheid van de bedrijfsrem | 4.1.6. | Koplampwisper | 5.3.3. | Torsiestangen, radiusarmen, vorkbenen en draagarmen | 7.10. | Snelheidsbegrenzer |
| 1.2.1. | Remkracht | 4.2. | Voor- en achterlichten, breedtelichten en contourmarkeringen | 5.3.4. | Veerverbindingen | 7.11. | Odometer |
| 1.2.2. | Bedrijfszekerheid | 4.2.1. | Toestand en werking | 5.3.5. | Luchtvering | 7.12. | Elektronische stabiliteitscontrole |
| 1.3. | Remkracht en bedrijfszekerheid van de hulprem | 4.2.2. | Schakelaars | 6. | CHASSIS EN MET HET CHASSIS VERBONDEN DELEN | 8. | OVERLASTFACTOREN |
| 1.3.1. | Remkracht | 4.2.3. | Naleving van de eisen | 6.1. | Chassis of frame en bevestigingen | 8.1. | Geluidsonderdrukkingssysteem |
| 1.3.2. | Bedrijfszekerheid | 4.3. | Stoplichten | 6.1.1. | Algemene toestand | 8.2. | Uitlaatmissies |
| 1.4. | Remkracht en bedrijfszekerheid van de parkeerrem | 4.3.1. | Toestand en werking | 6.1.2. | Uitlaatpijpen en geluiddempers | 8.2.1. | Emissies benzinemotor |
| 1.4.1. | Remkracht | 4.3.2. | Schakelaars | 6.1.3. | Tanks en brandstofleidingen (incl. tanks en brandstofleidingen voor verwarming) | 8.2.1.1. | Controle-uitrusting uitlaatmissies |
| 1.4.2. | Bedrijfszekerheid | 4.3.3. | Naleving van de eisen | 6.1.4. | Bumpers, zijdelingse bescherming en beschermingsinrichting aan de achterzijde tegen klemrijden | 8.2.1.2. | Gasemissies |
| 1.5. | Remkracht van het continuumsysteem | 4.3.4. | Richtingaanwijzers en waarschuwingsknipperlichten | 6.1.5. | Bevestiging van het reservewiel | 8.2.2. | Emissies dieselmotor |
| 1.6. | Antiblokkeersysteem | 4.4. | Richtingaanwijzers en waarschuwingsknipperlichten | 6.1.6. | Koppeling sinrichting en trek inrichting | 8.2.2.1. | Controle-uitrusting uitlaatmissies |
| | | 4.4.1. | Toestand en werking | 6.1.7. | Overbrenging | 8.2.2.2. | Opaciteit |
| | | 4.4.2. | Schakelaars | 6.1.8. | Bevestiging van de motor | 8.3. | Onderdrukking elektromagnetische storingen |
| | | 4.4.3. | Naleving van de eisen | | | 8.4. | Andere punten die betrekking hebben op het milieu |
| | | 4.4.4. | Knippersnelheid | | | 8.4.1. | Zichtbare rook |
| | | 4.5. | Mistlichten voor en achter | | | 8.4.2. | Vloeistoflekken". |
| | | 4.5.1. | Toestand en werking | | | | |
| | | 4.5.2. | Richting | | | | |
| | | 4.5.3. | Schakelaars | | | | |
| | | 4.5.4. | Naleving van de eisen | | | | |
| | | 4.6. | Achteruitrijlichten | | | | |
| | | 4.6.1. | Toestand en werking | | | | |

2) Bijlage II wordt vervangen door:

„BIJLAGE II

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING
2. CONTROLEVEREISTEN
 1. Remuitrusting
 8. Overlastfactoren

1. INLEIDING

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

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

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

2. CONTROLEVEREISTEN

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

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

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

| Punt | Methode | Gebreken |
|---|--|--|
| | | <ul style="list-style-type: none"> c) De hoofdcilinder zit los. d) Te weinig remvloeistof. e) De kap van het reservoir van de hoofdcilinder ontbreekt. f) Het controlelampje voor de remvloeistof licht op of is defect. g) Het waarschuwingssignaal met betrekking tot de remvloeistof werkt slecht. |
| 1.1.11. Niet-flexibele remleidingen | Visuele controle van de onderdelen terwijl het remsysteem in werking is. | <ul style="list-style-type: none"> a) Er is dreigend gevaar voor defecten en breuken. b) Leidingen of koppelingen lekken. c) Leidingen vertonen beschadiging of te veel corrosie. d) De leidingen zijn verkeerd gemonteerd. |
| 1.1.12. Remslangen | Visuele controle van de onderdelen terwijl het remsysteem in werking is. | <ul style="list-style-type: none"> a) Er is dreigend gevaar voor defecten en breuken. b) De slangen zijn beschadigd, doorscheurd, getordeerd of te kort. c) Slangen of koppelingen lekken. d) De slangen vertonen door de druk veroorzaakte verwijdingen. e) De slangen vertonen porositeit. |
| 1.1.13. Remvoeringen en -blokken | Visuele controle | <ul style="list-style-type: none"> a) Remblok vertoont te veel slijtage. b) Remblok is vervuild (olie, vet enz.). c) Remblok is niet aanwezig. |
| 1.1.14. Remtrommels, rem-schijven | Visuele controle | <ul style="list-style-type: none"> a) Trommel of schijf vertoont te veel slijtage, corrosie, kerven, scheuren, zit los of is gebroken. b) Trommel of schijf is vervuild (olie, vet enz.). c) Trommel of schijf is niet aanwezig. d) De ankerplaat zit los. |
| 1.1.15. Remkabels, stangen, hendels, overbrenging | Visuele controle van de onderdelen terwijl het remsysteem in werking is. | <ul style="list-style-type: none"> a) De kabel is beschadigd of geknikt. b) Onderdeel vertoont te veel slijtage of corrosie. c) De bevestiging van de kabel, stang of verbinding is niet geborgd. d) De kabelgeleiding is defect. e) De werking van het remsysteem wordt belemmerd. f) Abnormale beweeglijkheid van de hendels/overbrenging wijst op slechte afstelling of te veel slijtage. |
| 1.1.16. Remcilinders (veerremcilinders of hydraulische remcilinders inbegrepen) | Visuele controle van de onderdelen terwijl het remsysteem in werking is. | <ul style="list-style-type: none"> a) Cilinder vertoont barsten of beschadiging. b) Cilinder lekt. c) Cilinder zit los of is niet goed gemonteerd. d) Cilinder vertoont te veel corrosie. |

| Punt | Methode | Gebreken |
|--|--|---|
| | | <ul style="list-style-type: none"> e) De slag van de zuiger of van het diafragmamechanisme is te klein of te groot. f) De stofkap ontbreekt of vertoont te veel beschadiging. |
| 1.1.17. Automatische last-afhankelijke remkrachtregelaar | Visuele controle van de onderdelen terwijl het remsysteem in werking is. | <ul style="list-style-type: none"> a) De overbrenging is defect. b) De overbrenging is niet juist afgesteld. c) Remkrachtregelaar is geblokkeerd of werkt niet. d) Remkrachtregelaar ontbreekt. e) Identificatieplaat ontbreekt. f) Identificatie niet leesbaar of niet in overeenstemming met de vereisten ^(*). |
| 1.1.18. Remhefbomen en indicatoren | Visuele controle. | <ul style="list-style-type: none"> a) Remhefboom is beschadigd, geblokkeerd of vertoont abnormale beweeglijkheid die wijst op te veel slijtage of verkeerde afstelling. b) Remhefboom is defect. c) Niet correct geïnstalleerd of vervangen. |
| 1.1.19. Continuuremsysteem (indien gemonteerd of voorgeschreven) | Visuele controle | <ul style="list-style-type: none"> a) De koppelstukken of bevestigingen zijn slecht. b) Systeem duidelijk defect of niet aanwezig. |
| 1.1.20. Automatische bediening van remmen voor aanhangwagen | Koppel de remkoppelingskoppen tussen het trekkende voertuig en de aanhangwagen los. | De rem voor de aanhangwagen wordt niet automatisch aangetrokken wanneer de koppelingskop losgekoppeld is. |
| 1.1.21. Volledig remsysteem | Visuele controle | <ul style="list-style-type: none"> a) Andere apparatuur (bv. antivriespomp, luchtdroger enz.) vertoont uitwendige beschadiging of te veel corrosie waardoor het remsysteem minder goed werkt. b) Te grote luchtlekkage of antivrieslekage. c) Onderdelen zitten los of zijn slecht gemonteerd. d) Onjuiste herstelling van of wijziging aan onderdelen. |
| 1.1.22. Testkoppelingen (indien gemonteerd of voorgeschreven) | Visuele controle | <ul style="list-style-type: none"> a) Ontbreken. b) Zijn beschadigd, onbruikbaar of lekken. |
| 1.2. Remkracht en bedrijfszekerheid van de bedrijfsrem | | |
| 1.2.1. Remkracht (E) | Test op een statische remtestmachine. Trek de remmen geleidelijk aan tot de maximale kracht. | <ul style="list-style-type: none"> a) Onvoldoende remkracht op een of meer wielen. b) De remkracht is voor een of meer wielen kleiner dan 70 % van de maximale geregistreerde remkracht voor het andere wiel op dezelfde as. c) De remkracht loopt niet geleidelijk op (blokkering). |

| Punt | Methode | Gebreken |
|--|--|--|
| | | <ul style="list-style-type: none"> d) Abnormale hoge reactietijd voor een of meer wielen. e) De remkracht vertoont te grote schommelingen tijdens een volledige wielwenteling. |
| 1.2.2. Bedrijfszekerheid (E) | Test op een statische remtestmachine met het gewicht dat het voertuig bij zijn presentatie heeft. | <ul style="list-style-type: none"> a) Geeft niet minstens de hieronder vermelde minimumwaarden: – b) Categorie M₁, M₂ en M₃ – 50 % ⁽¹⁾. c) Categorie N₁ – 45 %. d) Categorie N₂ en N₃ – 43 % ⁽²⁾. e) Categorie O₂, O₃ en O₄ – 40 % ⁽³⁾. |
| 1.3. Remkracht en bedrijfszekerheid van de hulprem (indien afzonderlijk werkend systeem) | | |
| 1.3.1. Remkracht (E) | Indien het hulpremstelsysteem gescheiden is van het bedrijfsremstelsysteem, gebruik de methode in 1.2.1. | <ul style="list-style-type: none"> a) Onvoldoende remkracht op een of meer wielen. b) De remkracht is voor een of meer wielen kleiner dan 70 % van de maximale geregistreerde remkracht voor een ander wiel op dezelfde as. c) De remkracht loopt niet geleidelijk op (blokkering). |
| 1.3.2. Bedrijfszekerheid (E) | Indien het hulpremstelsysteem gescheiden is van het bedrijfsremstelsysteem, gebruik de methode in 1.2.2. | De remkracht is kleiner dan 50 % ⁽⁴⁾ van de in punt 1.2.2 beschreven remkracht van de bedrijfsrem bij de maximaal toegestane massa of, in het geval van opleggers, bij de som van de toegestane belasting op de assen. |
| 1.4. Remkracht en bedrijfszekerheid van de parkeerrem | | |
| 1.4.1. Remkracht (E) | Trek de rem aan op een statische remtestmachine. | Rem werkt aan een of meer wielen niet. |
| 1.4.2. Bedrijfszekerheid (E) | Test op een statische remtestmachine met het gewicht dat het voertuig bij zijn presentatie heeft. | Geeft niet voor minstens alle categorieën voertuigen een rempercentage van 16 % bij de maximaal toegestane massa, of, voor motorvoertuigen, 12 % bij de maximummassa van de voertuigcombinatie, waarbij moet worden uitgegaan van de grootste waarde. |
| 1.5. Remkracht van het continuumsysteem | Visuele controle en, indien mogelijk, testen of het systeem werkt. | <ul style="list-style-type: none"> a) Niet regelbaar (niet van toepassing op motorremmen). b) Systeem werkt niet. |
| 1.6. Antiblokkeersysteem | Visuele controle van het waarschuwingssignaal. | <ul style="list-style-type: none"> a) Waarschuwingssignaal is defect. b) Waarschuwingssignaal is gestoord. |

| Punt | Methode | Gebreken |
|--|--|--|
| 8. OVERLASTFACTOREN | | |
| 8.2. Uitlaatemissies | | |
| 8.2.1 Emissies benzinemotor | | |
| 8.2.1.1. Controle-uitrusting uitlaatemissies | Visuele controle | <p>a) De fabrikant heeft geen emissiebestrijdingssysteem gemonteerd of dit systeem is duidelijk defect.</p> <p>b) Lekken die emissiemetingen in belangrijke mate kunnen beïnvloeden.</p> |
| 8.2.1.2. Gasemissies (E) | <p>Meting met een uitlaatgasanalysator in overeenstemming met de vereisten ⁽⁴⁾. Bij voertuigen die met een geschikt boorddiagnosesysteem (OBD-systeem) zijn uitgerust, mag de correcte werking van het emissiesysteem ook worden gecontroleerd door de relevante gegevens uit het OBD-systeem uit te lezen en de correcte werking van het OBD-systeem te controleren in plaats van emissiemetingen bij stationaire motor in overeenstemming met de door de fabrikant aanbevolen warmlooperperiode en andere vereisten ⁽⁴⁾, en rekening houdend met de juiste maxima.</p> <p>Er kan ook worden gemeten met meetapparatuur op afstand volgens standaardtestmethoden.</p> | <p>a) Ofwel overschrijden de gasemissies de door de fabrikant vastgelegde niveaus,</p> <p>b) ofwel, indien deze gegevens niet beschikbaar zijn, overschrijden de CO-emissies,</p> <p>1. voor voertuigen die niet met een geavanceerd emissiebestrijdingssysteem werden gecontroleerd,</p> <p>— 4,5 %, of</p> <p>— 3,5 %</p> <p>afhankelijk van de datum van eerste inschrijving of gebruik zoals in de vereisten ⁽⁴⁾ wordt bepaald;</p> <p>2. voor voertuigen die met een geavanceerd emissiebestrijdingssysteem werden gecontroleerd,</p> <p>— bij stationaire motor: 0,5 %</p> <p>— bij hoog stationair toerental: 0,3 %</p> <p>of</p> <p>— bij stationaire motor: 0,3 % ⁽⁵⁾/</p> <p>— bij hoog stationair toerental: 0,2 %</p> <p>afhankelijk van de datum van eerste inschrijving of gebruik zoals in de vereisten wordt bepaald ⁽⁶⁾.</p> <p>c) Lambda buiten de waarde $1 \pm 0,03$ of niet overeenkomstig de specificaties van fabrikant.</p> <p>d) Uitgelezen OBD wijst op ernstig defect.</p> <p>e) Meetapparatuur op afstand wijst op een ernstige inbreuk.</p> |
| 8.2.2 Emissies dieselmotor | | |
| 8.2.2.1. Controle-uitrusting uitlaatemissies | Visuele controle | <p>a) De fabrikant heeft geen emissiebestrijdingssysteem gemonteerd of dit systeem is duidelijk defect.</p> |

| Punt | Methode | Gebreken |
|---------------------------|---|--|
| | | b) Lekken die emissiemetingen in belangrijke mate kunnen beïnvloeden. |
| 8.2.2.2. Opaciteit (E) | <p>a) De opaciteit van de uitlaatgassen wordt gemeten tijdens een vrije acceleratie (bij niet-belaste motor wordt het toerental opgevoerd van het stationaire toerental tot het toerental waarbij de regelaar van de brandstofvoeder in werking treedt) met de versnellingspook in de vrije stand en niet-ontkoppelde motor.</p> <p>b) Conditionering van het voertuig:</p> <p>1. Voertuigen kunnen worden gecontroleerd zonder voorafgaande conditionering, maar om veiligheidsredenen moet eerst worden nagegaan of de motor warm is en in een bevredigende mechanische staat verkeert.</p> <p>2. Conditioneringsvoorschriften:</p> <p>i) de motor moet op temperatuur zijn, hetgeen bijvoorbeeld kan worden geconstateerd wanneer de temperatuur van de motorolie, gemeten door middel van een in de opening voor de oliepeilstok ingebrachte voeler, ten minste 80 °C bedraagt, of de normale bedrijfstemperatuur wanneer deze lager is, dan wel wanneer de temperatuur van het motorblok, bepaald aan de hand van de hoeveelheid infraroodstraling, tenminste een vergelijkbare waarde bedraagt. Indien door de constructie van het voertuig deze meting in de praktijk moeilijk uitvoerbaar is, kan op een andere wijze worden nagegaan of de motor zijn normale bedrijfstemperatuur heeft bereikt, bijvoorbeeld door te wachten tot de ventilator aanslaat;</p> <p>ii) het uitlaatsysteem moet worden doorgeblazen door middel van ten minste drie vrije acceleratiecycli of een daarmee vergelijkbare methode.</p> <p>c) Controleprocedure:</p> <p>1. De motor en de eventueel gemonterde druklader moeten stationair draaien voor het begin van elke vrije acceleratiecyclus. Bij zware dieselmotoren moet ten minste 10 seconden worden gewacht na het loslaten van het gaspedaal.</p> <p>2. Bij de aanvang van elke vrije acceleratiecyclus moet het gaspedaal snel en ononderbroken (d.i. in minder dan 1 seconde) maar wel rustig volledig worden ingedrukt, teneinde een maximale brandstofvoeder door de injectiepomp te verkrijgen.</p> <p>3. Tijdens elke vrije acceleratiecyclus moet de motor het toerental bereiken waarbij de regelaar van de brandstofvoeder in werking treedt of, voor</p> | <p>a) Bij voertuigen die voor de eerste keer vóór de datum in de vereisten zijn geregistreerd of in gebruik genomen ⁽⁴⁾, overschrijdt de opaciteit het niveau dat op de plaat van de fabrikant op het voertuig staat genoteerd;</p> <p>b) (Wanneer deze gegevens niet beschikbaar zijn of wanneer volgens de vereisten ⁽⁴⁾ geen referentiewaarden mogen worden gebruikt,</p> <p>— voor dieselmotoren met natuurlijke aanzuiging: 2,5 m⁻¹,</p> <p>— voor dieselmotoren met drukvulling: 3,0 m⁻¹, of, bij voertuigen die in de vereisten ⁽⁴⁾ staan of voor de eerste keer na de datum in de vereisten ⁽⁴⁾ zijn geregistreerd of in gebruik genomen,</p> <p>— 1,5 m⁻¹ ⁽⁶⁾.</p> <p>c) Meetapparatuur op afstand wijst op een ernstige inbreuk.</p> |

| Punt | Methode | Gebreken |
|------|---|----------|
| | <p>voertuigen met een automatische transmissie, het door de fabrikant voorgeschreven toerental dan wel, indien dit niet bekend is, een toerental dat tweederde bedraagt van het toerental waarbij de regelaar van de brandstofvoeder 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 M₂, M₃, N₂ of N₃, ten minste 2 seconden.</p> <p>4. Voertuigen dienen alleen te worden afgekeurd, indien het rekenkundig gemiddelde van ten minste de laatste drie vrije acceleratiecycli meer bedraagt dan de grenswaarde. Dit kan worden berekend, wanneer sterk van het gemeten gemiddelde afwijkende metingen of het resultaat van een andere statistische berekening die rekening houdt met de verstrooiing van de metingen buiten beschouwing worden gelaten. De lidstaten mogen het aantal testcycli beperken.</p> <p>5. Om onnodige controles te vermijden, kunnen de lidstaten voertuigen afkeuren waarbij aanzienlijk hogere waarden dan de grenswaarden zijn gemeten na minder dan drie vrije acceleratiecycli of na het doorblazen. Om onnodige controles te vermijden, kunnen de lidstaten ook, rekening houdend met de juiste maxima, voertuigen goedkeuren waarbij na minder dan drie vrije acceleratiecycli of na het doorblazen aanzienlijke lagere waarden dan de grenswaarden zijn gemeten.</p> <p>Er kan ook worden gemeten met meetapparatuur op afstand volgens standaardtestmethoden.</p> | |

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

(²) 45 % voor de voertuigen die werden ingeschreven na 1988 of vanaf de datum in verordeningen (⁶) afhankelijk van de vraag welke van deze data het laatste valt.

(³) 43 % voor opleggers en aanhangwagens met trekstang die zijn ingeschreven na 1988 of vanaf de datum in verordeningen (⁸) afhankelijk van de vraag welke van deze data het laatste valt.

(⁴) 2,2 m/s² voor N₁-, N₂- en N₃-voertuigen.

(⁵) Goedgekeurd overeenkomstig de grenswaarden in rij A of B van hoofdstuk 5.3.1.4 van bijlage I bij Richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 98/69/EG of later, of voor het eerst ingeschreven of in gebruik genomen na 1 juli 2002.

(⁶) Goedgekeurd volgens de grenswaarden in rij B van hoofdstuk 5.3.1.4 van bijlage I bij Richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 98/69/EG of later; rij B1, B2 of C van hoofdstuk 6.2.1 van bijlage I bij Richtlijn 88/77/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 1999/96/EG of later of voor het eerst ingeschreven of in gebruik genomen na 1 juli 2008..

OPMERKINGEN:

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