





**RICHTLIJN 2009/40/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT  
EN DE RAAD**

**van 6 mei 2009**

**betreffende de technische controle van motorvoertuigen en  
aanhangwagens**

**(Herschikking)**

**(Voor de EER relevante tekst)**

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 71,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité <sup>(1)</sup>,

Na raadpleging van het Comité van de Regio's.

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag <sup>(2)</sup>,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Richtlijn 96/96/EG van de Raad van 20 december 1996 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten inzake de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens <sup>(3)</sup> is herhaaldelijk en ingrijpend gewijzigd <sup>(4)</sup>. Aangezien de genoemde richtlijn opnieuw wordt gewijzigd, dient ter wille van de duidelijkheid tot herschikking ervan te worden overgegaan.
- (2) In het kader van het gemeenschappelijk vervoerbeleid dient het verkeer van bepaalde voertuigen in de Gemeenschap onder zo gunstig mogelijke omstandigheden plaats te vinden, zowel met betrekking tot de veiligheid als met betrekking tot de concurrentievoorwaarden voor de vervoerders in de verschillende lidstaten.
- (3) De steeds grotere verkeersdichtheid en de toenemende gevaren en overlast die daaruit voortvloeien, stellen alle lidstaten voor veiligheidsproblemen van gelijke aard en omvang.
- (4) De controle na ingebruikneming van het voertuig moet betrekkelijk eenvoudig, snel en goedkoop zijn.
- (5) Er dienen dan ook minimale communautaire normen en methoden voor de technische controle van de in deze richtlijn genoemde punten te worden omschreven in bijzondere richtlijnen.

<sup>(1)</sup> PB C 224 van 30.8.2008, blz. 66.

<sup>(2)</sup> Advies van het Europees Parlement van 23 september 2008 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en besluit van de Raad van 30 maart 2009.

<sup>(3)</sup> PB L 46 van 17.2.1997, blz. 1.

<sup>(4)</sup> Zie bijlage III, deel A.

**▼B**

- (6) De in bijzondere richtlijnen vastgestelde normen en methoden moeten snel worden aangepast aan de technische vooruitgang en, teneinde de tenuitvoerlegging van de daartoe vereiste maatregelen te vergemakkelijken, moet een procedure worden ingesteld voor nauwe samenwerking tussen de lidstaten en de Commissie in een comité voor de aanpassing aan de technische vooruitgang van de richtlijn betreffende de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens.
- (7) Voor wat betreft remsystemen, is het moeilijk waarden voor de regeling en opbouw van de luchtdruk in die systemen vast te stellen, gezien de verscheidenheid van de testapparatuur en -methoden die in de Gemeenschap worden gebruikt.
- (8) Allen die zich met de technische controle van voertuigen bezighouden, zijn ervan doordrongen dat de controlemethode, en met name de laadtoestand van het voertuig op het moment van de controle, van invloed zijn op het oordeel van degenen die de controle uitvoeren ten aanzien van de bedrijfszekerheid van het remsysteem.
- (9) Het voor elk voertuigmodel voorschrijven van referentiewaarden voor de remkracht in verschillende laadtoestanden moet helpen dat oordeel te staven. Deze richtlijn moet deze testmethode mogelijk maken als alternatief voor het testen aan de hand van minimumremkrachtwaarden voor elke voertuigcategorie.
- (10) Wat remsystemen betreft, heeft het toepassingsgebied van deze richtlijn voornamelijk betrekking op voertuigen die zijn goedgekeurd overeenkomstig het bepaalde in Richtlijn 71/320/EEG van de Raad van 26 juli 1971 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende de reminrichtingen van bepaalde categorieën motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan<sup>(1)</sup>. Bepaalde types voertuigen zijn evenwel goedgekeurd overeenkomstig nationale normen die van de voorschriften van deze richtlijn kunnen afwijken.
- (11) De lidstaten mogen de controle betreffende de remininstallatie tot niet in deze richtlijn genoemde voertuigen of punten uitbreiden.
- (12) De lidstaten mogen met betrekking tot de remininstallatie strengere of frequentere controles toepassen.
- (13) Deze richtlijn heeft tot doel de uitlatemissies tijdens de nuttige levensduur van voertuigen aan de hand van periodieke controles laag te houden en voertuigen die de oorzaak zijn van aanzienlijke vervuiling uit het verkeer te bannen zolang zij niet goed worden onderhouden.

<sup>(1)</sup> PB L 202 van 6.9.1971, blz. 37.

**▼B**

- (14) Een slechte afstelling van de motor en onvoldoende onderhoud zijn nadelig voor de motor en voor het milieu, omdat zij de verontreiniging en het energiegebruik doen toenemen. Het is belangrijk milieuvriendelijk vervoer tot ontwikkeling te brengen.
- (15) Voor dieselmotoren (motoren met compressieontsteking) wordt het meten van de opaciteit van de uitlaatemissies geacht te volstaan om de onderhoudstoestand van het voertuig wat betreft de emissies vast te stellen.
- (16) Voor conventionele benzinemotoren (motoren met elektrische ontsteking) wordt het meten van de koolmonoxide-emissies van de uitlaatpijp van het voertuig bij stationair draaien van de motor geacht te volstaan om de onderhoudstoestand van het voertuig wat betreft de emissies vast te stellen.
- (17) Zonder periodiek onderhoud zou het percentage van bovengenoemde voertuigen dat niet aan de normen inzake uitlaatemissies voldoet, naar verwachting groot kunnen zijn.
- (18) Voor voertuigen met een benzinemotor die op grond van de goedkeuringsvoorschriften met geavanceerde emissiebestrijdingssystemen zoals een gesloten driewegkatalysator met lambda-sonde uitgerust moeten zijn, zullen de normen voor het controleren van de emissies bij gebruik strenger moeten zijn dan voor conventionele voertuigen.
- (19) Richtlijn 98/69/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 1998 met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door emissies van motorvoertuigen<sup>(1)</sup> bepaalt dat benzinevoertuigen en lichte bedrijfsvoertuigen vanaf het jaar 2000 moeten worden voorzien van diagnostische boordsystemen (OBD-systemen), die de werking van de emissiebeperkingsystemen van het voertuig tijdens het gebruik moeten controleren. Sinds 2003 zijn deze OBD-systemen ook verplicht voor nieuwe dieselveertuigen.
- (20) De lidstaten kunnen in voorkomend geval bepaalde categorieën voertuigen met historische waarde buiten het toepassingsgebied van deze richtlijn laten. Zij kunnen tevens hun eigen keuringsnormen vaststellen voor zulke voertuigen. De lidstaten hebben weliswaar het recht om hun eigen normen voor historische voertuigen vast te stellen, maar deze normen mogen niet strenger zijn dan de eisen waaraan het voertuig oorspronkelijk moest voldoen.
- (21) Er zijn eenvoudige, gangbare diagnosesystemen beschikbaar waarmee de keuringsinstanties de grote meerderheid van de geïnstalleerde snelheidsbegrenzers kunnen beproeven. Bij voertuigen waarbij dergelijke gemakkelijk verkrijgbare diagnosehulpmiddelen niet beschikbaar zijn, dienen de autoriteiten hetzij gebruik te maken van de apparatuur waarover de fabrikant van het oorspronkelijke voertuig beschikt, hetzij te voorzien in de mogelijkheid van aanvaarding van passende certificatie van de beproeving door de voertuigfabrikant of diens franchise-organisatie.

<sup>(1)</sup> PB L 350 van 28.12.1998, blz. 1.

**▼B**

- (22) De periodieke controle op de goede werking van de snelheidsbegrenzer moet worden vergemakkelijkt bij voertuigen die uit hoofde van Verordening (EG) nr. 2135/98 van de Raad van 24 september 1998 tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3821/85 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer en tot wijziging van Richtlijn 88/599/EEG betreffende standaardprocedures voor de controle op de toepassing van Verordening (EEG) nr. 3820/85 en Verordening (EEG) nr. 3821/85 <sup>(1)</sup> met het nieuwe controleapparaat (de digitale tachograaf) zijn uitgerust. Nieuwe voertuigen zijn vanaf het jaar 2003 van dergelijke apparatuur voorzien.
- (23) De technische voorschriften voor taxi's en ziekenwagens komen overeen met die voor personenwagens. De te controleren punten kunnen vergelijkbaar zijn, zij het dat de controles met een verschillende frequentie worden uitgevoerd.
- (24) Alle lidstaten moeten in hun rechtsgebied ervoor zorgen dat systematisch technische controle van hoog niveau plaatsvindt.
- (25) De Commissie moet toezien op de praktische toepassing van deze richtlijn.
- (26) Aangezien de doelstellingen van het overwogen optreden, te weten harmoniseren van de voorschriften met betrekking tot de technische controle, voorkomen van vervalsing van de concurrentie tussen transportondernemingen en waarborgen dat de voertuigen op een behoorlijke wijze worden afgesteld en onderhouden, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt en derhalve vanwege de omvang van het optreden beter door de Gemeenschap kunnen worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.
- (27) De voor de uitvoering van deze richtlijn vereiste maatregelen moeten worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden <sup>(2)</sup>.
- (28) In het bijzonder moet de Commissie de bevoegdheid worden gegeven om bepaalde minimumnormen en -methoden met betrekking tot de controles vast te stellen en deze aan te passen aan de technische vooruitgang. Daar het maatregelen van algemene strekking betreft tot wijziging van niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn door haar aan te vullen met nieuwe niet-essentiële onderdelen, moeten zij volgens de in artikel 5 bis van Besluit 1999/468/EG vervatte regelgevingsprocedure met toetsing worden vastgesteld.
- (29) Deze richtlijn dient de verplichtingen van de lidstaten met betrekking tot de in bijlage III, deel B, genoemde termijnen voor omzetting in nationaal recht van de aldaar genoemde richtlijnen onverlet te laten,

<sup>(1)</sup> PB L 274 van 9.10.1998, blz. 1.

<sup>(2)</sup> PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

**▼B**

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

**HOOFDSTUK I**  
**ALGEMENE BEPALINGEN**

*Artikel 1*

1. In elke lidstaat moeten de in die staat geregistreerde motorvoertuigen, alsmede hun aanhangwagens en opleggers, een periodieke technische controle ondergaan, overeenkomstig deze richtlijn.

2. De categorieën voertuigen die moeten worden gecontroleerd, de frequentie van de controle en de verplicht te controleren punten staan in de bijlagen I en II.

*Artikel 2*

De technische controle in de zin van deze richtlijn moet worden uitgevoerd door de staat, door met deze taak belaste publieke organisaties of door organen of instellingen die door de staat zijn aangewezen en die onder rechtstreeks toezicht van de staat staan, met inbegrip van naar behoren geautoriseerde particuliere organen. Wanneer als controlecentra aangewezen instellingen ook fungeren als voertuigreparatiewerkplaatsen, zien de lidstaten met name toe op de objectiviteit en de hoge kwaliteit van de technische controle.

*Artikel 3*

1. De lidstaten nemen de maatregelen die zij nodig achten voor het leveren van het bewijs dat het voertuig met goed gevolg een technische controle heeft ondergaan die minstens voldoet aan de bepalingen van deze richtlijn.

Deze maatregelen worden aan de overige lidstaten en de Commissie meegedeeld.

2. Iedere lidstaat erkent het in een andere lidstaat afgegeven bewijs dat een motorvoertuig dat op het grondgebied van deze laatste lidstaat is ingeschreven, alsmede de aanhangwagen of oplegger daarvan met goed gevolg een technische controle hebben ondergaan die minstens voldoet aan de bepalingen van deze richtlijn, alsof hij dit bewijs zelf had afgegeven.

3. De lidstaten maken gebruik van passende procedures om, voor zover dit uitvoerbaar is, ervoor te zorgen dat de remkracht van de op hun grondgebied ingeschreven voertuigen voldoet aan de in deze richtlijn vastgestelde eisen.



## HOOFDSTUK II UITZONDERINGEN

### *Artikel 4*

1. De lidstaten kunnen voertuigen van de strijdkrachten, ter handhaving van de openbare orde en van de brandweer uitsluiten van de werkingssfeer van deze richtlijn.
  
2. De lidstaten kunnen na raadpleging van de Commissie bepaalde voertuigen die worden geëxploiteerd of gebruikt onder bijzondere voorwaarden, alsmede voertuigen die weinig of geen gebruikmaken van de openbare weg, met inbegrip van vóór 1 januari 1960 gebouwde voertuigen met een historische waarde, of die tijdelijk uit het verkeer zijn genomen, uitsluiten van de werkingssfeer van deze richtlijn of onderwerpen aan speciale bepalingen.
  
3. De lidstaten mogen, na raadpleging van de Commissie, hun eigen keuringsnormen vaststellen voor voertuigen met een historische waarde.

### *Artikel 5*

Niettegenstaande het bepaalde in de bijlagen I en II kunnen de lidstaten:

- a) de datum van de eerste verplichte technische controle vervroegen en in voorkomend geval eisen dat het voertuig aan een controle wordt onderworpen alvorens het wordt geregistreerd;
  
- b) de periode tussen twee opeenvolgende verplichte technische controles bekorten;
  
- c) de technische controle van de facultatieve uitrusting verplicht stellen;
  
- d) het aantal te controleren punten uitbreiden;
  
- e) de verplichte periodieke technische controle uitbreiden tot andere categorieën voertuigen;
  
- f) aanvullende speciale controles voorschrijven;
  
- g) voor de op hun grondgebied ingeschreven voertuigen hogere minima voor de bedrijfszekerheid van de remsystemen eisen dan de in bijlage II vermelde en daarbij de keuring in zwaarder belaste toestand laten verrichten, mits hiermee de eisen van de oorspronkelijke typegoedkeuring niet worden overschreden.



### HOOFDSTUK III SLOTBEPALINGEN

#### *Artikel 6*

1. De Commissie neemt de bijzondere richtlijnen aan die nodig zijn voor het omschrijven van de minimumnormen en -methoden met betrekking tot de controle van de in bijlage II opgesomde punten, en stelt de wijzigingen vast die nodig zijn om die normen en methoden aan te passen aan de technische vooruitgang.
2. Die maatregelen, die niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn beogen te wijzigen door deze aan te vullen, worden vastgesteld volgens de in artikel 7, lid 2, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

#### *Artikel 7*

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité voor de aanpassing aan de technische vooruitgang van de richtlijn betreffende de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn artikel 5 bis, leden 1 tot en met 4, en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van het bepaalde in artikel 8 van dat besluit.

#### *Artikel 8*

De Commissie gaat, uiterlijk drie jaar na invoering van de periodieke controle van snelheidsbegrenzers, na of, op basis van de ervaring op dat moment, de voorgeschreven controles volstaan om slecht functionerende snelheidsbegrenzers of snelheidsbegrenzers waarmee gemanipuleerd is, op te sporen, en of de geldende voorschriften eventueel dienen te worden gewijzigd.

#### *Artikel 9*

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

#### *Artikel 10*

Richtlijn 96/96/EG, zoals gewijzigd bij de in bijlage III, deel A, genoemde besluiten, wordt ingetrokken, onverminderd de verplichtingen van de lidstaten met betrekking tot de in bijlage III, deel B, genoemde termijnen voor omzetting in nationaal recht van de aldaar genoemde richtlijnen.

Verwijzingen naar de ingetrokken richtlijn gelden als verwijzingen naar de onderhavige richtlijn en worden gelezen volgens de concordantietafel in bijlage IV.

#### *Artikel 11*

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

#### *Artikel 12*

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.





## BIJLAGE I

**CATEGORIEËN VAN AAN DE TECHNISCHE CONTROLE ONDERWORPEN  
VOERTUIGEN EN DE FREQUENTIE VAN DEZE CONTROLES**

Categorieën voertuigen	Frequentie van de controles
1. Motorvoertuigen voor personenvervoer waarvan het aantal zitplaatsen — die van de bestuurder niet meegerekend — meer dan acht bedraagt	Eén jaar na de datum van ingebruikneming, vervolgens elk jaar
2. Motorvoertuigen voor goederenvervoer met een toegestane maximummassa van meer dan 3 500 kg	Eén jaar na de datum van ingebruikneming, vervolgens elk jaar
3. Aanhangwagens en opleggers met een toegestane maximummassa van meer dan 3 500 kg	Eén jaar na de datum van ingebruikneming, vervolgens elk jaar
4. Taxi's, ziekenwagens	Eén jaar na de datum van ingebruikneming, vervolgens elk jaar
5. Motorvoertuigen op ten minste vier wielen die normaal dienen voor het vervoer van voorwerpen over de weg en waarvan de toegestane maximummassa niet meer dan 3 500 kg bedraagt, met uitzondering van landbouwtractoren en landbouwmachines	Vier jaar na de datum van ingebruikneming, vervolgens om de twee jaar
6. Motorvoertuigen op ten minste vier wielen die dienen voor personenvervoer waarvan het aantal zitplaatsen — die van de bestuurder niet meegerekend — niet meer dan acht bedraagt	Vier jaar na de datum van ingebruikneming, vervolgens om de twee jaar

**▼ M1***BIJLAGE II***VERPLICHTE CONTROLEPUNTEN**

## INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding
2. Toepassingsgebied van de controle
3. Technisch certificaat
4. Minimumcontrolevereisten
  0. Identificatie van het voertuig
    1. Remuitrusting
    2. Stuurinrichting
    3. Zicht
  4. Lichten, reflecterende inrichtingen en elektrische installaties
  5. Assen, wielen, banden en vering
  6. Chassis en met het chassis verbonden delen
  7. Diverse uitrustingen
  8. Overlastfactoren
  9. Aanvullende controles voor passagiersvoertuigen M2, M3

## 1. INLEIDING

In deze bijlage worden de voertuigsystemen en -onderdelen besproken die moeten worden gecontroleerd, alsook de controlemethoden en de criteria aan de hand waarvan moet worden bepaald of de toestand van het voertuig aanvaardbaar is.

Indien het voertuig gebreken vertoont met betrekking tot de opgesomde controlepunten, stellen de bevoegde autoriteiten van de lidstaten in een procedure de voorwaarden vast waaronder het voertuig aan het verkeer mag deelnemen totdat het voldoet aan een nieuwe technische keuring.

De controle moet op zijn minst betrekking hebben op de onderstaande punten, mits deze de uitrusting betreffen van het voertuig dat in de betrokken lidstaat wordt goedgekeurd.

De controle moet worden uitgevoerd met de beschikbare technieken en uitrusting en zonder gereedschap om voertuigonderdelen te ontmantelen of verwijderen.

Alle opgesomde punten moeten verplicht worden gecontroleerd bij de periodieke controle van voertuigen, behalve de punten die met een (X) zijn aangeduid. Dit zijn punten die betrekking hebben op de toestand van het voertuig en zijn geschiktheid om deel te nemen aan het verkeer, maar die niet essentieel zijn bij een periodieke controle.

„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 registratie of de eerste ingebruikname, of indien zij verwijzen naar retrofiteisen.

Indien als controlemethode „visueel” staat, 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.

**▼ M1****2. TOEPASSINGSGEBIED VAN DE CONTROLE**

De controle heeft op zijn minst betrekking op de onderstaande punten, mits deze de geïnstalleerde uitrusting betreffen van het voertuig dat wordt gecontroleerd.

0. Identificatie van het voertuig;
1. Remuitrusting;
2. Stuurinrichting;
3. Zicht;
4. Verlichtingsinstallatie en onderdelen van elektrische installaties;
5. Assen, wielen, banden en vering;
6. Chassis en met het chassis verbonden delen;
7. Diverse uitrustingen;
9. Overlastfactoren;
9. Aanvullende controles voor passagiersvoertuigen M2 en M3.

**3. TECHNISCH CERTIFICAAT**

De onderneming of de bestuurder van het voertuig moet schriftelijk op de hoogte worden gebracht van de defecten, de resultaten van de controle en de wettelijke gevolgen.

Technische certificaten die bij verplichte periodieke voertuigcontroles worden uitgereikt, bevatten minstens de volgende elementen:

1. voertuigidentificatienummer (VIN)
2. kentekennummer en kenletters van het land van registratie
3. plaats en datum van controle
4. odometer die op het moment van de controle wordt afgelezen (indien beschikbaar)
5. voertuigcategorie (indien beschikbaar)
6. vastgestelde defecten (het is aanbevolen de numerieke volgorde van lid 5 van deze bijlage te volgen) en hun categorie
7. algemene beoordeling van het voertuig
8. datum van de volgende periodieke controle (indien deze informatie niet via andere kanalen wordt gegeven)
9. naam van de controleorganisatie en handtekening of identificatie van de controleur die de controle heeft uitgevoerd

**4. MINIMUMCONTROLEVEREISTEN**

De punten die bij de controles aan bod komen en de minimumnormen en methoden die worden toegepast, staan hieronder opgesomd. „Redenen voor afkeuring” zijn voorbeelden van defecten die worden vastgesteld.

▼ **M1**

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring
<b>0. IDENTIFICATIE VAN HET VOERTUIG</b>		
0.1. Registratie kentekenplaten (indien dit in de eisen is voorgescreven <sup>(a)</sup> )	Visuele controle	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Kentekenplaat (-platen) ontbreekt (ontbreken) of zit(ten) zo los dat de plaat (platen) er kan (kunnen) afvallen.</li> <li>b) Opschrift ontbreekt of is onleesbaar.</li> <li>c) Is niet in overeenstemming met voertuigdocumenten of geregistreerde gegevens.</li> </ul>
0.2. Voertuigidentificatie-/chassis-/serienummer	Visuele controle	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Ontbreekt of is onvindbaar.</li> <li>b) Onvolledig, onleesbaar.</li> <li>c) Is niet in overeenstemming met voertuigdocumenten of geregistreerde gegevens.</li> </ul>
<b>1. REMUITRUSTING</b>		
1.1. Mechanische toestand en werking		
1.1.1. Draaipunt van de bedrijfsrem/handrem	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie in werking is.  <i>Opmerking:</i> Voor de controle van voertuigen met een bekrachtigde reminstallatie, moet de motor worden uitgeschakeld.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Draaipunt zit veel te strak.</li> <li>b) Vertoont te veel slijtage/speling.</li> </ul>
1.1.2. staat en slag van het bedieningspedaal/de handrem	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie in werking is.  <i>Opmerking:</i> Voor de controle van voertuigen met een bekrachtigde reminstallatie, moet de motor worden uitgeschakeld.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) De vrije slag is te groot of te klein.</li> <li>b) Het pedaal of de handrem komt moeilijk terug in de rustpositie.</li> <li>c) Het antisliprubber op het rempedaal ontbreekt, zit los of is door slijtage glad geworden.</li> </ul>
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 voor dubbel remcircuit en de overdrukklep functioneren.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Er is te weinig lucht- en/of vacuümdruk voor het ten minste tweemaal aantrekken van de rem nadat het waarschuwingssignaal heeft gewerkt (of een meetinstrument gevaar signaleert).</li> <li>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 <sup>(a)</sup></li> <li>c) De veiligheidsklep voor dubbel remcircuit of overdrukklep functioneert niet.</li> <li>d) Er is duidelijk drukverlies ten gevolge van een luchtlek of er zijn waarneembare luchtlekken.</li> <li>e) Er is uitwendige schade die het functioneren van de reminstallatie kan negatief kan beïnvloeden.</li> </ul>

▼ **M1**

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring
1.1.4. Lagedrukver- klikker of manometer	Functionele controle	Verklikker of manometer werkt slecht of is defect.
1.1.5. Hand- remregelklep	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie in werking is.	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. Parkeerremcilinder, bedieningshendel, parkeerremvergrendeling, elektronische parkeerrem	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie in werking is.	a) De vergrendeling blijft niet goed vastzitten. b) De scharnierpin van de hefboom of de vergrendeling vertoont 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 defect.
1.1.7. Remkleppen (voetkleppen, ontluchtingsventielen, regelkleppen)	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie in werking is.	a) Klep is beschadigd of er is een te grote luchtlekkage. b) Het olieverlies uit de compressor is te groot. c) Klep zit los of is slecht gemonteerd. d) Verlies of lekkage van hydraulische vloeistof.
1.1.8. Koppelingskoppelen voor remmen voor aanhangwagens (elektrisch en pneumatisch)	Koppel de koppelingskoppelen van de reminstallatie tussen het trekkende voertuig en de aanhangwagen los en weer vast.	a) Kraan of zelfsluitende klep defect. b) Kraan of klep zit los of is slecht gemonteerd. c) Lekken. d) Functioneert niet correct.
1.1.9. Energie- en drukreservoir	Visuele controle.	a) Reservoir is beschadigd, verroest of lekt. b) Het ontwateringsventiel werkt niet. c) Reservoir zit los of is slecht gemonteerd.

▼ M1

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring
1.1.10. Rembekrachtiging, hoofdcilinder (hydraulische systemen)	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie in werking is.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) De rembekrachtiging is defect of ineffectief.</li> <li>b) De hoofdcilinder is defect of lekt.</li> <li>c) De hoofdcilinder zit los.</li> <li>d) Te weinig remvloeistof.</li> <li>e) De kap van het reservoir van de hoofdcilinder ontbreekt.</li> <li>f) Het controlelampje voor de remvloeistof licht op of is defect.</li> <li>g) Het waarschuwingssignaal met betrekking tot de remvloeistof werkt slecht.</li> </ul>
1.1.11. Niet-flexibele remleidingen	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie in werking is.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Er is dreigend gevaar voor defecten en breuken.</li> <li>b) Leidingen of koppelingen lekken.</li> <li>c) Leidingen vertonen beschadiging of te veel corrosie.</li> <li>d) Leidingen zijn verkeerd gemonteerd.</li> </ul>
1.1.12. Flexibele remleidingen	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie in werking is.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Er is dreigend gevaar voor defecten en breuken.</li> <li>b) Leidingen zijn beschadigd, doorgescheurd, getordeerd of te kort.</li> <li>c) Leidingen of koppelingen lekken.</li> <li>d) Leidingen vertonen door de druk veroorzaakte verwijdingen.</li> <li>e) Leidingen vertonen porositeit.</li> </ul>
1.1.13. Remvoeringen en -blokken	Visuele controle.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Remblok vertoont te veel slijtage.</li> <li>b) Remblok is vervuild (olie, vet, enz.).</li> <li>c) Remblok is niet aanwezig.</li> </ul>
1.1.14. Remtrommels, remschijven	Visuele controle.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Trommel of schijf vertoont te veel slijtage, te veel kerven, scheuren, zit los of is gebroken.</li> <li>b) Trommel of schijf is vervuild (olie, vet, enz.).</li> <li>c) Trommel of schijf is niet aanwezig.</li> <li>d) Ankerplaat zit los.</li> </ul>

▼ **M1**

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring
1.1.15. Remkabels, stangen, hendels, overbrenging	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie in werking is.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Kabel is beschadigd of geknikt.</li> <li>b) Onderdeel vertoont te veel slijtage of corrosie.</li> <li>c) Bevestiging van de kabel, stang of verbinding is niet geborgd.</li> <li>d) Kabelgeleiding is defect.</li> <li>e) Werking van de reminstallatie wordt belemmerd.</li> <li>f) Abnormale beweeglijkheid van de hendels/overbrenging wijst op slechte afstelling of te veel slijtage.</li> </ul>
1.1.16. Remcilinders (veerremcilinders of hydraulische remcilinders inbegrepen)	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie in werking is.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Cilinder vertoont barsten of beschadiging.</li> <li>b) Cilinder lekt.</li> <li>c) Cilinder zit los of is niet goed gemonteerd.</li> <li>d) Cilinder vertoont te veel corrosie.</li> <li>e) De slag van de zuiger of van het diafragmamechanisme is te klein of te groot.</li> <li>f) Stofkap ontbreekt of vertoont te veel beschadiging.</li> </ul>
1.1.17. Automatische lastafhankelijke remkrachtregelaar	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie in werking is.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Overbrenging is defect.</li> <li>b) Overbrenging is niet juist afgesteld.</li> <li>c) Remkrachtregelaar is geblokkeerd of werkt niet.</li> <li>d) Remkrachtregelaar ontbreekt.</li> <li>e) Identificatieplaat ontbreekt.</li> <li>f) Identificatie is niet leesbaar of niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(a)</sup></li> </ul>
1.1.18. Remhefbomen en indicatoren	Visuele controle.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Remhefboom is beschadigd, geblokkeerd of vertoont abnormale beweeglijkheid die wijst op te veel slijtage of verkeerde afstelling.</li> <li>b) Remhefboom is defect.</li> <li>c) Niet correct geïnstalleerd of vervangen.</li> </ul>
1.1.19. Duurzaamheid reminstallatie (indien gemonteerd of voorgeschreven)	Visuele controle.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Onveilige koppelstukken of bevestigingen.</li> <li>b) Installatie is duidelijk defect of ontbreekt.</li> </ul>
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 aange trokken wanneer de koppelingskop losgekoppeld is.

▼ **M1**

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring
1.1.21. Volledige reminstallatie	Visuele controle	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Andere apparatuur (bv. antivriespomp, luchtdroger, enz.) vertoont uitwendige beschadiging of te veel corrosie waardoor de reminstallatie minder goed werkt.</li> <li>b) Luchtlekkage of antivrieslekage.</li> <li>c) Onderdelen zitten los of zijn slecht gemonteerd.</li> <li>d) Onjuiste herstelling van of wijziging aan onderdelen (<sup>1</sup>)</li> </ul>
1.1.22. Testkoppelingen (indien gemonteerd of voorgeschreven)	Visuele controle	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Ontbreken.</li> <li>b) Zijn beschadigd, onbruikbaar of lekken.</li> </ul>
1.2. Remkracht en bedrijfszekerheid van de bedrijfsrem		
1.2.1. Remkracht	Trek de rem geleidelijk aan tot de maximale opgevoerde kracht tijdens een test op een statische remtestmachine, of indien mogelijk tijdens een test op de weg.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Onvoldoende remkracht op een of meer wielen.</li> <li>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.</li> <li>c) Remkracht loopt niet geleidelijk op (blokkering).</li> <li>d) Abnormaal hoge reactietijd voor een of meer wielen.</li> <li>e) Remkracht vertoont te grote schommelingen tijdens een volledige wielwenteling.</li> </ul>



## ▼ M1

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring
1.2.2. Bedrijfszekerheid	<p>Test met een statische remtestmachine of, indien door technische redenen dergelijke machine niet kan worden gebruikt, een test op de weg met een registrerende vertragsmeter. Voertuigen of aanhangwagens met een toegestane maximummassa van meer dan 3 500 kg moeten overeenkomstig de ISO 21069-normen of gelijkwaardige methoden worden gecontroleerd.</p> <p>Testen op de weg moeten worden uitgevoerd onder droge weersomstandigheden op een vlakke, rechte baan.</p>	<p>Levert niet minstens de volgende waarden op:</p> <p>Voertuigen die voor het eerst werden geregistreerd na de inwerkingtreding van deze richtlijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Categorie N1: 50 %</li> <li>— Categorie M1: 58 %</li> <li>— Categorie M2 en M3: 50 %</li> <li>— Categorie N2 en N3 : 50 %</li> <li>— Categorie O2 (XX) (°), O3 en O4: <ul style="list-style-type: none"> <li>— voor opleggers: 45 %</li> <li>— voor aanhangwagens met trekstang: 50 %</li> </ul> </li> </ul> <p>Voertuigen die werden geregistreerd vóór de inwerkingtreding van deze richtlijn:</p> <p>Categorie N1: 45 %</p> <p>Categorie M1, M2 en M3: 50 % (°)</p> <p>Categorie N2 en N3: 43 % (°)</p> <p>Categorie O2 (XX) (°), O3 en O4: 40 % (4)</p> <p>Andere categorieën (XX) (°),</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Categorieën L (beide remmen): <ul style="list-style-type: none"> <li>— Categorie L1e: 42 %</li> <li>— Categorie L2e, L6e: 40 %</li> <li>— Categorie L3e: 50 %</li> <li>— Categorie L4e: 46 %</li> <li>— Categorie L5e, L7e: 44 %</li> </ul> </li> <li>— Categorieën L (rem wiel achteraan): <ul style="list-style-type: none"> <li>— alle categorieën: 25 %</li> </ul> </li> </ul>
1.3. Remkracht en bedrijfszekerheid van de hulprem (indien afzonderlijk werkend systeem)		
1.3.1. Remkracht	<p>Indien de hulprem een afzonderlijk werkend systeem is dan de bedrijfsreminstallatie, gebruik de methode in 1.2.1.</p>	<p>a) Onvoldoende remkracht op een of meer wielen.</p> <p>b) De remkracht is voor een of meer wielen kleiner dan 70 % van de maximaal geregistreerde remkracht voor een ander wiel op dezelfde as, of het voertuig wijkt te veel van een rechte lijn af in het geval van een test op de weg.</p> <p>c) De remkracht loopt niet geleidelijk op (blokkering).</p>

▼ **M1**

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring
1.3.2. Bedrijfszekerheid	Indien de hulprem een afzonderlijk werkend systeem is dan de bedrijfsreminstallatie, gebruik de methode in 1.2.2.	De remkracht is kleiner dan 50 % <sup>(5)</sup> 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. (met uitzondering van L1e en L3e).
1.4. Remkracht en bedrijfszekerheid van de parkeerrem		
1.4.1. Remkracht	Trek de rem aan tijdens een test op een statische remtestmachine en/of tijdens een test op de weg met een vertragingsmeter.	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.
1.4.2. Bedrijfszekerheid	Test met een statische remtestmachine of een test op de weg met een vertragingsmeter die slechts aanduidt of ook registreert, of met het voertuig op een helling met een gekende hellingsgraad. Voertuigen voor goederenvervoer moeten, indien mogelijk, in geladen toestand worden gecontroleerd.	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. (met uitzondering van L1e en L3e).
1.5. Duurzaamheid remkracht van de reminstallatie	Visuele controle en, indien mogelijk, testen of de installatie werkt.	a) Niet regelbaar (niet van toepassing op motorremmen). b) Installatie werkt niet.
1.6. Antiblokkeersysteem (ABS)	Visuele controle en controle van het waarschuwingssignaal.	a) Waarschuwingssignaal is defect. b) Waarschuwingssignaal vertoont systeemstoringen. c) Snelheidssensoren aan wielen ontbreken of zijn beschadigd. d) Bedrading is beschadigd. e) Andere onderdelen ontbreken of zijn beschadigd.
1.7. Elektronische reminstallatie (EBS)	Visuele controle van waarschuwingssignaal.	a) Waarschuwingssignaal is defect. b) Waarschuwingssignaal wijst op storingen in het systeem.

▼ **M1**

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring
<b>2. STUURINRICHTING</b>		
<b>2.1. Mechanische toestand</b>		
2.1.1. Toestand van de stuurinrichting	Plaats het voertuig over een smeerkuil of bevestig het aan een hijstoestel en draai met de wielen van de grond of op draaischijven het stuurwiel om. Visuele controle van werking van de stuurinrichting.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) De werking van de stuurinrichting verloopt stroef.</li> <li>b) Stuuras gedraaid of spieassen vertonen slijtage.</li> <li>c) Stuuras vertoont te veel slijtage.</li> <li>d) Stuuras is te beweeglijk.</li> <li>e) Lekken.</li> </ul>
2.1.2. Bevestiging van stuurhuis	Plaats het voertuig over een smeerkuil of bevestig het aan een hijstoestel met het gewicht van de wielen van het voertuig op de grond en draai aan het stuur/beweeg de wielstang met de wijzers van de klok mee en tegen de wijzers van de klok in of gebruik een speciaal toestel om de speling van het wiel vast te stellen. Visuele controle van de bevestiging van het stuurhuis aan het chassis.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Stuurhuis niet correct bevestigd.</li> <li>b) Te grote bevestigingsgaten in het chassis.</li> <li>c) Bevestigingsbouten ontbreken of zijn gebroken.</li> <li>d) Stuurhuis is gebroken.</li> </ul>
2.1.3. Toestand stuur- overbrenging	Plaats het voertuig over een smeerkuil of bevestig het aan een hijstoestel en draai met de wielen op de grond het stuurwiel met de wijzers van de klok mee en tegen de wijzers van de klok in of gebruik een speciaal toestel om de speling van het wiel vast te stellen. Visuele controle of de stuuronderdelen geen slijtage, breuken of veiligheidsproblemen vertonen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Relatieve beweging tussen onderdelen die vast zouden moeten zitten.</li> <li>b) Verbindingen vertonen te veel slijtage.</li> <li>c) Onderdelen zijn gebroken of vervormd.</li> <li>d) Vergrendelinrichtingen niet aanwezig.</li> <li>e) Foutieve uitlijning van de onderdelen (bv. spoorstang of stuurstang).</li> <li>f) Ongepaste herstelling of wijziging.</li> <li>g) De stofkap ontbreekt, is beschadigd of ernstig stuk.</li> </ul>
2.1.4. Werking stuur- overbrenging	Plaats het voertuig over een smeerkuil of bevestig het aan een hijstoestel met de wielen op de grond en de motor aan (stuurbekrachtiging) en draai het stuurwiel om. Visuele controle van de beweging van de overbrengingen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) De bewegende stuur- overbrenging schuurt tegen een onderdeel dat aan het chassis vastzit.</li> <li>b) Stuuraanslag werkt niet of ontbreekt.</li> </ul>
2.1.5. Stuur- bekrachtiging	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.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Vloeistof lekt.</li> <li>b) Te weinig vloeistof.</li> <li>c) Mechanisme werkt niet.</li> <li>d) Mechanisme is gebroken of zit los.</li> <li>e) Foutieve uitlijning of schurende onderdelen.</li> <li>f) Ongepaste herstelling of wijziging.</li> <li>g) Leidingen/slangen vertonen beschadiging of te veel corrosie.</li> </ul>

▼ **M1**

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring
2.2. Stuurwiel, stuurkolom en bedieningsstang		
2.2.1. Toestand van het stuurwiel/de bedieningsstang	Plaats de wielen op de grond, draai het stuur volledig om in rechte hoeken ten opzichte van de stuurkolom en oefen lichte opwaartse en neerwaartse druk uit. Visuele controle van de speling.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Relatieve beweging tussen stuurwiel en stuurkolom die wijst op speling.</li> <li>b) Bevestiging op stuurwielnaaf ontbreekt.</li> <li>c) Stuurwielnaaf, -velg of -spaken vertonen breuken of zitten los.</li> </ul>
2.2.2. Stuurwiel/-beugels en -vorken	Plaats het voertuig over een smeerkuil of bevestig het aan een hijstoestel met het volledige gewicht van het voertuig op de grond, duw en trek het stuurwiel in lijn met de stuurkolom, duw het stuurwiel/de bedieningsstang in verschillende richtingen met rechte hoeken ten opzichte van de kolom/de vorken. Visuele controle van de speling en de toestand van flexibele koppelingskoppen of universele verbindingen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Midden van het stuurwiel beweegt te veel op- of neerwaarts.</li> <li>b) Bovendeel van kolom beweegt te veel radiaal van de kolomas.</li> <li>c) Flexibele koppelingskop is stuk.</li> <li>d) Bevestiging is defect.</li> <li>e) Ongepaste herstelling of wijziging.</li> </ul>
2.3. Speling in de stuurinrichting	Plaats het voertuig over een smeerkuil of bevestig het aan een hijstoestel met het volledige gewicht van het voertuig op de wielen en met de motor aan voor voertuigen met stuurbekrachting en met 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 (een bepaald punt op de velg overschrijdt bij beweging bijvoorbeeld een vijfde van de diameter van het stuurwiel of beweegt niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(a)</sup> ).
2.4. Wieluitlijning (X) <sup>(b)</sup>	Controleer de uitlijning van de bestuurde wielen met de juiste apparatuur.	Uitlijning niet in overeenstemming met de informatie of de vereisten van de fabrikant <sup>(c)</sup> .
2.5. Draaischijf van de as van de aanhangwagen	Visuele controle of met gebruik van een speciaal toestel om de speling van het wiel vast te stellen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Onderdeel vertoont beschadiging of barsten.</li> <li>b) Te veel speling.</li> <li>c) Bevestiging is defect.</li> </ul>
2.6. Elektronische stuurbekrachting	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.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Het waarschuwinglampje van de stuurbekrachting wijst op een defect in de installatie.</li> <li>b) Inconsistentie tussen de hoek van het stuurwiel en de hoek van de wielen.</li> <li>c) Bekrachting werkt niet.</li> </ul>
<b>3. ZICHT</b>		
3.1. Gezichtsveld	Visuele controle vanop de bestuurderszitplaats.	Obstakel in het gezichtsveld van de bestuurder dat zijn zicht vooraan of aan de zijkanten aanzienlijk belemmert.

▼ **M1**

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring
3.2. Toestand van de ruiten	Visuele controle.	a) Ruiten of transparante panelen (indien toegestaan) zijn gebarsten of verkleurd. b) Ruiten of transparante panelen (reflecterende of gekleurde folie inbegrepen) zijn niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(a)</sup> (XX) <sup>(c)</sup> , c) Ruiten of transparante panelen in onaanvaardbare toestand.
3.3. Achteruitkijkspiegels of toestellen	Visuele controle.	a) Spiegel of toestel ontbreekt of is niet bevestigd zoals bepaald in de vereisten <sup>(a)</sup> . b) Spiegel of toestel werkt niet, is beschadigd of zit los.
3.4. Ruitenwissers	Visuele controle en controle door bediening.	a) Wissers werken niet of ontbreken. b) Wissersblad ontbreekt of is duidelijk defect.
3.5. Ruitensproeiers	Visuele controle en controle door bediening.	Sproeiers werken niet behoorlijk.
3.6. Ontwasemingsstelsysteem (X) <sup>(b)</sup>	Visuele controle en controle door bediening.	Systeem werkt niet of is duidelijk defect.

**4. LICHTEN, REFLECTERENDE INRICHTINGEN EN ELEKTRISCHE INSTALLATIES**

## 4.1. Koplampen

4.1.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a) Licht/lichtbron is defect of ontbreekt. b) Projectiesysteem (reflector en lens) is defect of ontbreekt. c) Licht is niet veilig bevestigd.
4.1.2. Richting	Bepaal het horizontale eindpunt van elke koplamp bij gedimd licht met behulp van een speciaal hiervoor bestemd toestel of een scherm.	Het eindpunt van de koplamp ligt niet binnen de grenzen die in de vereisten zijn bepaald <sup>(a)</sup> .
4.1.3. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening.	a) Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(a)</sup> (Aantal oplichtende koplampen op hetzelfde moment). b) Verminderde functie van controleapparatuur.

▼ **M1**

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring
4.1.4. Overeenstemming met vereisten <sup>(a)</sup> .	Visuele controle en controle door bediening.	a) Licht, kleur van het licht, positie of intensiteit is niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(a)</sup> . b) Producten op lens of lichtbron die de lichtintensiteit duidelijk verminderen of de kleur van het licht wijzigen. c) Lichtbron en lamp zijn niet compatibel.
4.1.5. Verstelinrichting (indien verplicht)	Visuele controle en indien mogelijk controle door bediening.	a) Inrichting werkt niet. b) Manuele inrichting kan niet vanop de bestuurderszitplaats worden bediend.
4.1.6. Koplampwisser (indien verplicht)	Visuele controle en indien mogelijk controle door bediening.	Wisser werkt niet.
4.2. Voor- en achterlichten, breedtelichten en markeringslichten		
4.2.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a) Lichtbron is defect. b) Lens is defect. c) Lamp is niet veilig bevestigd.
4.2.2. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening.	a) Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(a)</sup> . b) Verminderde functie van controleapparatuur.
4.2.3. Verminderde functie van controleapparatuur <sup>(a)</sup>	Visuele controle en controle door bediening.	a) Lamp, lichtkleur, positie of intensiteit zijn niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(a)</sup> . b) Producten op lens of lichtbron die de lichtintensiteit verminderen of de kleur van het licht wijzigen.
4.3. Stoplichten		
4.3.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a) Lichtbron is defect. b) Lens is defect. c) Lamp is niet veilig bevestigd.
4.3.2. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening.	a) Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(a)</sup> . b) Verminderde functie van controleapparatuur.

▼ **M1**

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring
4.3.3. Overeenstemming met vereisten <sup>(a)</sup>	Visuele controle en controle door bediening.	Lamp, lichtkleur, positie of intensiteit zijn niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(a)</sup> .
4.4. Richtingaanwijzers en waarschuwingsknipperlichten		
4.4.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a) Lichtbron is defect. b) Lens is defect. c) Lamp is niet veilig bevestigd.
4.4.2. Schakelen	Visuele controle en controle door bediening.	Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(a)</sup> .
4.4.3. Overeenstemming met vereisten <sup>(a)</sup>	Visuele controle en controle door bediening.	Lamp, lichtkleur, positie of intensiteit zijn niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(a)</sup> .
4.4.4. Knippersnelheid	Visuele controle en controle door bediening.	Knippersnelheid is niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(a)</sup> .
4.5. Mistlichten voor en achter		
4.5.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a) Lichtbron is defect. b) Lens is defect. c) Lamp is niet veilig bevestigd.
4.5.2. Richting (X) <sup>(b)</sup>	Door bediening en met het gebruik van een toestel om het eindpunt van de koplamp te bepalen.	Mistlicht vooraan schijnt niet meer horizontaal wanneer het lichtpatroon een afbakeningslijn heeft.
4.5.3. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening.	Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(a)</sup> .
4.5.4. Overeenstemming met vereisten <sup>(a)</sup> .	Visuele controle en controle door bediening.	a) Lamp, lichtkleur, positie of intensiteit zijn niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(a)</sup> . b) Inrichting werkt niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(a)</sup> .

▼ **M1**

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring
4.6. Achteruitrijlichten		
4.6.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a) Lichtbron is defect. b) Lens is defect. c) Lamp is niet veilig bevestigd.
4.6.2. Overeenstemming met vereisten <sup>(a)</sup>	Visuele controle en controle door bediening.	a) Lamp, lichtkleur, positie of intensiteit zijn niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(a)</sup> . b) Inrichting werkt niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(a)</sup> .
4.6.3. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening.	Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(a)</sup> .
4.7. Achterkentekenplaatverlichting		
4.7.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a) Licht schijnt rechtstreeks op de achterzijde. b) Lichtbron is defect. c) Lamp is niet veilig bevestigd.
4.7.2. Overeenstemming met vereisten <sup>(a)</sup>	Visuele controle en controle door bediening.	Inrichting werkt niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(a)</sup> .
4.8. Retroreflectoren, veiligheidsmarkeringen (retroreflecterend) en kentekenplaatmarkeringen achteraan		
4.8.1. Toestand	Visuele controle.	a) Reflecterende inrichting is defect of beschadigd. b) Reflector is niet veilig bevestigd.
4.8.2. Overeenstemming met vereisten <sup>(a)</sup>	Visuele controle.	Toestel, gereflecteerde kleur of positie is niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(a)</sup> .
4.9. Verklikkersignalen voor lichtinrichting		
4.9.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	Werkt niet.
4.9.2. Overeenstemming met vereisten <sup>(a)</sup>	Visuele controle en controle door bediening.	Is niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(a)</sup> .
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 veilig bevestigd. b) Isolatie is beschadigd of stuk. c) De elektrische verbindingen van de aanhangwagen of het trekkend voertuig functioneren niet correct.



▼ **M1**

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring
4.11. Elektrische bedrading	Visuele controle met het voertuig over een smeerkuil of bevestigd aan een hijstoestel, in sommige gevallen ook in de motor.	a) Bedrading zit los of is niet goed beveiligd. b) Bedrading is stuk. c) Isolatie is beschadigd of stuk.
4.12. Niet-verplichte lichten en retroreflectoren(X) <sup>(b)</sup>	Visuele controle en controle door bediening.	a) Een licht/retroreflector werd niet in overeenstemming met de vereisten bevestigd <sup>(a)</sup> . b) Bediening van het licht is niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(a)</sup> . c) Licht/retroreflector werd niet veilig bevestigd.
4.13. Accu(?s)	Visuele controle.	a) Zit los. b) Lekt. c) Schakelaar (indien vereist) is defect. d) Ontsteker (indien vereist) is defect. e) Niet-geschikte luchtcirculatie (indien vereist).

**5. ASSEN, WIELEN, BANDEN EN VERING**

## 5.1. Assen

5.1.1. Assen	Visuele controle met het voertuig over een smeerkuil of bevestigd aan een hijstoestel. Toestellen om de speling van een wiel vast te stellen kunnen worden gebruikt en zijn aanbevolen voor voertuigen met een brutomassa van meer dan 3,5 t.	a) As is gebroken of vervormd. b) As is niet goed aan het voertuig bevestigd. c) Ongepaste herstelling of wijziging.
5.1.2. Stuurpen	Visuele controle met het voertuig over een smeerkuil of bevestigd aan een hijstoestel. Toestellen om de speling van een wiel vast te stellen kunnen worden gebruikt en zijn aanbevolen voor voertuigen met een brutomassa van meer dan 3,5 t. Druk een verticale of zijdelingse kracht uit op elk wiel en noteer de mate van beweging tussen het ashuis en de stuurpen.	a) Stuurpen is gebroken. b) Fusepen en/of hulzen vertonen te veel slijtage. c) Te veel beweging tussen stuurpen en ashuis. d) Stuurpen zit los in as.
5.1.3. Wiellagers	Visuele controle met het voertuig over een smeerkuil of bevestigd aan een hijstoestel. Toestellen om de speling van een wiel vast te stellen kunnen worden gebruikt en zijn aanbevolen voor voertuigen met een brutomassa van meer dan 3,5 t. Draai het wiel of druk een zijdelingse kracht uit op elk wiel en noteer de mate van opwaartse beweging van het wiel ten opzichte van de stuurpen.	a) Te veel speling in een wiellager. b) Wiellager zit veel te strak, vast.

## 5.2. Wielen en banden

5.2.1. Wielnaaf	Visuele controle.	a) Moeren of bouten van het wiel ontbreken of zitten los. b) Naaf vertoont slijtage of beschadiging.
-----------------	-------------------	---

▼ M1

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring
5.2.2. Wielen	Visuele controle van beide zijden van elk wiel met het voertuig over een smeerkuil of bevestigd aan een hijstoestel.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Breuken of lasfouten.</li> <li>b) Band heeft ringen die niet correct zijn bevestigd.</li> <li>c) Wiel is ernstig vervormd of vertoont te veel slijtage.</li> <li>d) Wielgrootte of -soort is niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(a)</sup> en is niet veilig.</li> </ul>
5.2.3. Banden	Visuele controle van de volledige band door ofwel het wiel te draaien met het voertuig van de grond boven een smeerkuil of bevestigd aan een hijstoestel of door het voertuig achteruit en vooruit over een smeerkuil te rijden.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Bandgrootte, laadvermogen, goedkeuringsmerk of snelheid is niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(a)</sup> en is niet veilig.</li> <li>b) Banden op dezelfde as of gekoppelde wielen hebben een andere grootte.</li> <li>c) Banden op dezelfde as hebben een verschillende structuur (radiaal/diagonaal).</li> <li>d) Band vertoont ernstige schade of inkepingen.</li> <li>e) Diepte van bandprofiel is niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(a)</sup>.</li> <li>f) Band schuurt tegen andere onderdelen.</li> <li>g) Banden werden niet opnieuw gegroefd in overeenstemming met de vereisten <sup>(a)</sup>.</li> <li>h) Controlestelsel voor luchtdruk werkt niet goed of is duidelijk stuk.</li> </ul>
5.3. Veringsstelsel		
5.3.1. Veren en stabilisator	Visuele controle met het voertuig over een smeerkuil of bevestigd aan een hijstoestel. Toestellen om de speling van een wiel vast te stellen kunnen worden gebruikt en zijn aanbevolen voor voertuigen met een brutomassa van meer dan 3,5 t.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Veren zijn niet goed aan het chassis of de as bevestigd.</li> <li>b) Een veeronderdeel is beschadigd of gebroken.</li> <li>c) Een veer ontbreekt.</li> <li>d) Ongepaste herstelling of wijziging.</li> </ul>
5.3.2. Schokdempers	Visuele controle met het voertuig over een smeerkuil of bevestigd aan een hijstoestel, of, indien beschikbaar, met het gebruik van speciale apparatuur.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Schokdempers zijn niet goed aan het chassis of de as bevestigd.</li> <li>b) Beschadigde schokdemper met sporen van lekkage of defect.</li> </ul>

▼ **M1**

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring
5.3.2.1 Controle van de bedrijfszekerheid van demping (X) <sup>(b)</sup>	Gebruik speciale apparatuur en vergelijk de verschillen tussen links/rechts en/of vergelijk met absolute waarden die door de fabrikanten werden gegeven.	a) Er is een aanzienlijk verschil tussen links en rechts. b) De gegeven minimumwaarden worden niet bereikt.
5.3.3. Torsiebuizen, radiusarmen, voorbeneden en draagarmen	Visuele controle met het voertuig over een smeerkuil of bevestigd aan een hijstoestel. Toestellen om de speling van een wiel vast te stellen kunnen worden gebruikt en zijn aanbevolen voor voertuigen met een brutomassa van meer dan 3,5 t.	a) Onderdeel is niet goed aan het chassis of de as bevestigd. b) Onderdeel vertoont schade, breuken of te veel corrosie. c) Ongepaste herstelling of wijziging.
5.3.4. Veerverbindingen	Visuele controle met het voertuig over een smeerkuil of bevestigd aan een hijstoestel. Toestellen om de speling van een wiel vast te stellen kunnen worden gebruikt en zijn aanbevolen voor voertuigen met een brutomassa van meer dan 3,5 t.	a) Fuseepen en/of hulzen of de veerverbindingen vertonen te veel slijtage. b) De stofkap ontbreekt of is ernstig stuk.
5.3.5. Luchtvering	Visuele controle	a) Systeem werkt niet. b) Een onderdeel vertoont beschadiging, vervorming of is stuk zodat het systeem minder goed werkt. c) Het systeem lekt hoorbaar.

**6. CHASSIS EN MET HET CHASSIS VERBONDEN DELEN**

## 6.1. Chassis of frame en bevestigingen

6.1.1. Algemene toestand	Visuele controle met het voertuig over een smeerkuil of bevestigd aan een hijstoestel.	a) Een van de zijden of dwarsdelen is gebroken of vervormd. b) Verstevigende platen of bevestigingen zitten los. c) Te veel corrosie waardoor het geheel aan stevigheid verliest.
6.1.2. Uitlaatpijpen en dempers	Visuele controle met het voertuig over een smeerkuil of bevestigd aan een hijstoestel.	a) Uitlaatsysteem zit los of lekt. b) Emissies komen in de cabine of in het passagiersgedeelte.

▼ **M1**

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring
6.1.3. Brandstoftanks en -leidingen (incl. tanks en brandstofleidingen voor verwarming)	Visuele controle met het voertuig over een smeerkuil of bevestigd aan een hijstoestel, gebruik van apparatuur voor het vaststellen van lekken in het geval van LPG/CNG-systemen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>(a) Insecure tank or pipes.</li> <li>(b) Leaking fuel or missing or ineffective filler cap.</li> <li>(c) Damaged or chafed pipes.</li> <li>(d) Fuel stopcock (if required) not operating correctly.</li> <li>(e) Fire risk due to <ul style="list-style-type: none"> <li>— leaking fuel,</li> <li>— fuel tank or exhaust improperly shielded,</li> <li>— engine compartment condition,</li> </ul> </li> <li>f) LPG-/CNG- of waterstofsysteem is in overeenstemming met de vereisten <sup>(a)</sup>.</li> </ul>
6.1.4. Bumpers, zijdelingse bescherming en beschermingsinrichting aan de achterzijde tegen klemrijden	Visuele controle.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Onderdelen zitten los of zijn beschadigd waardoor zij door (lichte) aanraking kunnen verwonden.</li> <li>b) Inrichting is duidelijk niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(a)</sup>.</li> </ul>
6.1.5. Bevestiging van het reservewiel (indien aanwezig)	Visuele controle.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Bevestiging is in slechte toestand.</li> <li>b) Bevestiging is gebroken of zit los.</li> <li>c) Een reservewiel is niet veilig bevestigd en kan uit de bevestiging vallen.</li> </ul>
6.1.6. Koppelinrichting en trekrichting	Visuele controle op slijtage en correcte bediening met speciale aandacht voor aanwezige veiligheidsvoorzieningen en/of het gebruik van meetapparatuur.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Onderdeel vertoont beschadiging, defecten of barsten.</li> <li>b) Onderdeel vertoont te veel slijtage.</li> <li>c) Bevestiging is defect.</li> <li>d) Veiligheidsvoorziening ontbreekt of werkt niet.</li> <li>e) Indicatoren werken niet.</li> <li>f) Kentekenplaat of licht wordt bedekt (indien niet in gebruik).</li> <li>g) Ongepaste herstelling of wijziging.</li> </ul>

▼ **M1**

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring
6.1.7. Overbrenging	Visuele controle.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Veiligheidsbouten zitten los of ontbreken.</li> <li>b) Aslagering voor overbrenging vertoont te veel slijtage.</li> <li>c) Universele verbindingen vertonen te veel slijtage.</li> <li>d) Flexibele koppelingskoppen zijn stuk.</li> <li>e) As is beschadigd of gebogen.</li> <li>f) Lagerbehuizing is gebroken of zit los.</li> <li>g) De stofkap ontbreekt of is ernstig stuk.</li> <li>h) Illegale aanpassing aan de aandrijving.</li> </ul>
6.1.8. Bevestiging van de motor	Visuele controle hoeft niet over een smeerkuil of aan een hijstoestel te worden uitgevoerd.	Bevestigingen zijn stuk, duidelijk en ernstig beschadigd, zitten los of zijn gebroken.
6.1.9. Motorkracht	Visuele controle	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Controle-eenheid illegaal gewijzigd.</li> <li>b) Illegale wijziging aan de motor.</li> </ul>
6.2. Cabine en koetswerk		
6.2.1. Toestand	Visuele controle.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Paneel of onderdeel zit los of is beschadigd en kan verwondingen veroorzaken.</li> <li>b) Koetswerkondersteuning zit los.</li> <li>c) Motor zit bloot of uitlaat-emissies komen binnen.</li> <li>d) Ongepaste herstelling of wijziging.</li> </ul>
6.2.2. Bevestiging	Visuele controle over een smeerkuil of bevestigd aan een hijstoestel.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Koetswerk of cabine zit los.</li> <li>b) Koetswerk/cabine zit niet recht op het chassis.</li> <li>c) Bevestiging van koetswerk/-cabine op het chassis of de dwarsdelen zit los of ontbreekt.</li> <li>d) Bevestigingspunten aan integrale koetswerkonderdelen vertonen te veel slijtage.</li> </ul>
6.2.3. Portieren en portierklinken	Visuele controle.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Een portier opent en sluit niet correct.</li> <li>b) Een portier kan plots opengaan of blijft niet gesloten.</li> <li>c) Portier, scharnieren, klinken, ondersteunende elementen ontbreken, zitten los of zijn stuk.</li> </ul>
6.2.4. Bodem	Visuele controle over een smeerkuil of bevestigd aan een hijstoestel.	Bodem zit los of is stuk.

▼ **M1**

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring
6.2.5. Bestuurderszitplaats	Visuele controle.	a) Zitplaats zit los of vertoont defecten in zijn structuur. b) Afstelmechanisme functioneert niet correct.
6.2.6. Andere zitplaatsen	Visuele controle.	a) Zitplaatsen zijn defect of zitten los. b) Zitplaatsen zijn niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(a)</sup> bevestigd.
6.2.7. Bedieningsapparatuur voor de bestuurder	Visuele controle en controle door bediening.	Bedieningsapparatuur die nodig is voor de veilige besturing van het voertuig werkt niet correct.
6.2.8. Cabinetreden	Visuele controle.	a) Trede of bevestiging zit los. b) Toestand van trede of bevestiging zou gebruikers kunnen verwonden.
6.2.9. Andere binnen- en buitenvoorzieningen en -uitrusting	Visuele controle.	a) Bevestiging of andere voorzieningen of inrichtingen zijn defect. b) Andere voorzieningen of inrichtingen zijn niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(a)</sup> . c) Hydraulische inrichting lekt.
6.2.10. Spatborden, opspatafschermingsuitrusting	Visuele controle.	a) Ontbreekt, zit los of vertoont te veel corrosie. b) Onvoldoende speling tussen wiel. c) Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(a)</sup> .

**7. DIVERSE UITRUSTINGEN****7.1. Veiligheidsgordels/gespen en bevestigingssystemen**

7.1.1. Veiligheid van de bevestiging van veiligheidsgordels/gespen	Visuele controle.	a) Verankeringspunt is stuk. b) Verankering zit los.
7.1.2. Toestand van veiligheidsgordels/gespen	Visuele controle en controle door bediening.	a) Verplichte veiligheidsgordel ontbreekt of is niet aanwezig. b) Veiligheidsgordel is beschadigd. c) Veiligheidsgordel is niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(a)</sup> . d) Gesp van de veiligheidsgordel is beschadigd of werkt niet correct. e) Oprolmechanisme van de veiligheidsgordel is beschadigd of werkt niet correct.

▼ **M1**

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring
7.1.3. Belastingsbeperker veiligheidsgordel	Visuele controle	Belastingsbeperker ontbreekt duidelijk of is niet aan het voertuig aangepast.
7.1.4. Gordelspanners	Visuele controle	Spanner ontbreekt duidelijk of is niet aan het voertuig aangepast.
7.1.5. Airbag	Visuele controle	a) Airbags ontbreken duidelijk of zijn niet aan het voertuig aangepast. b) Airbag werkt duidelijk niet.
7.1.6. SRS-systemen (Supplementary Restraint System)	Visuele controle van het waarschuwingslampje	Het waarschuwingslampje van het SRS wijst op een defect in het systeem.
7.2. Brandblusser (X) <sup>(b)</sup>	Visuele controle.	a) Ontbreekt. b) Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(a)</sup> .
7.3. Sloten en beveiligingen tegen diefstal	Visuele controle en controle door bediening.	a) Apparatuur om te verhinderen dat het voertuig wordt bestuurd, werkt niet. b) Functie om te sluiten of blokkeren is defect of voertuig sluit of blokkeert onwillekeurig.
7.4. Gevarendriehoek (indien vereist) (X) <sup>(b)</sup>	Visuele controle.	a) Ontbreekt of is onvolledig. b) Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(a)</sup> .
7.5. Verbandtrommel (indien vereist) (X) <sup>(b)</sup>	Visuele controle.	Ontbreekt, is onvolledig of is niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(a)</sup> .
7.6. Wielblokken (wiggen) (indien vereist) (X) <sup>(b)</sup>	Visuele controle.	Ontbreekt of is niet in goede toestand.
7.7. Geluidssignaalinrichting	Visuele controle en controle door bediening.	a) Werkt niet. b) Bediening zit los. c) Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(a)</sup> .
7.8. Snelheidsmeter	Visuele controle of door bediening tijdens een test op de weg of door middel van elektronica.	a) Niet afgesteld in overeenstemming met de vereisten <sup>(a)</sup> . b) Werkt niet. c) Kan niet worden verlicht.

▼ **M1**

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring
7.9. Tachograaf (indien aanwezig/vereist)	Visuele controle.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Niet afgesteld in overeenstemming met de vereisten <sup>(a)</sup>.</li> <li>b) Werkt niet.</li> <li>c) Zegels zijn stuk of ontbreken.</li> <li>d) Schaalverdeling ontbreekt, is onleesbaar of verouderd.</li> <li>e) Duidelijke vervalsing of manipulatie.</li> <li>f) Grootte van banden niet compatibel met parameters van schaalverdeling.</li> </ul>
7.10. Snelheidsbegrenzer (indien aanwezig/vereist)	Visuele controle en, indien uitrusting beschikbaar is, controle door bediening.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Niet afgesteld in overeenstemming met de vereisten <sup>(a)</sup>.</li> <li>b) Werkt duidelijk niet.</li> <li>d) Snelheid foutief ingesteld (indien gecontroleerd).</li> <li>d) Zegels zijn stuk of ontbreken.</li> <li>e) Schaalverdeling ontbreekt, is onleesbaar of verouderd.</li> <li>f) Grootte van banden niet compatibel met parameters van schaalverdeling.</li> </ul>
7.11. Odometer (indien beschikbaar) (X) <sup>(b)</sup>	Visuele controle	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Duidelijk gemanipuleerd (fraude).</li> <li>b) Werkt duidelijk niet.</li> </ul>
7.12. Elektronische stabiliteitscontrole indien aanwezig/vereist	Visuele controle	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Snelheidssensoren aan wielen ontbreken of zijn beschadigd.</li> <li>b) Bedrading is beschadigd.</li> <li>c) Andere onderdelen ontbreken of zijn beschadigd.</li> <li>d) Schakelaar is beschadigd of werkt niet correct.</li> <li>e) Het waarschuwingslampje van de elektronische stabiliteitscontrole wijst op een defect in het systeem.</li> </ul>

**8. OVERLASTFACTOREN**

## 8.1. Geluid

8.1.1. Geluidsonderdrukkingssysteem	Subjectieve beoordeling (tenzij de controleur van mening is dat het geluidsniveau dubieus is. In dat geval mag een geluidstest met een geluidsmeter worden uitgevoerd).	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Geluidsniveaus overschrijden de niveaus in de vereisten <sup>(a)</sup>.</li> <li>b) Onderdeel van het geluidsonderdrukkingssysteem zit los, zou er kunnen afvallen, is beschadigd, niet juist aangebracht, afwezig of duidelijk aangepast met een nadelige invloed op de geluidsniveaus.</li> </ul>
-------------------------------------	---	---

## 8.2. Uitlaatemissies



▼ M1

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring
8.2.1. Emissies benzinemotor		
8.2.1.1. Emissiebestrijdingssysteem voor uitlaten	Visuele controle	a) Het door de fabrikant gemon-teerd emissiebestrijdingssys-teem is afwezig, aangepast of duidelijk defect. b) Lekken die emissiemetingen kunnen beïnvloeden.
8.2.1.2. Gasemissies	Meting met een uitlaatgasanalysator in overeenstemming met de vereisten <sup>(a)</sup> . Bij voertuigen die met een geschikt eigendiagnosesysteem (OBD-systeem) zijn uitgerust, mag de correcte werking van het emissiesysteem ook worden gecontroleerd door de relevante gegevens uit het OBD-systeem uit te lezen en de correcte werking van het OBD-systeem te controleren in plaats van emissiemetingen bij stationaire motor in overeenstemming met de door de fabrikant aanbevolen warmlooperperiode en andere vereisten <sup>(a)</sup> .	a) Ofwel overschrijden de gas-emissies de door de fabrikant vastgelegde niveaus, b) ofwel, indien deze gegevens niet beschikbaar zijn, overschrijden de CO-emissies, <ul style="list-style-type: none"> <li>i) voor voertuigen die niet met een geavanceerd emissiebestrijdingssysteem werden gecontroleerd               <ul style="list-style-type: none"> <li>— 4,5 %, of</li> <li>— 3,5 %</li> </ul> </li> <li>afhankelijk van de datum van eerste registratie of gebruik zoals in de vereisten wordt bepaald <sup>(a)</sup>.</li> <li>ii) voor voertuigen die met een geavanceerd emissiebestrijdingssysteem werden gecontroleerd,               <ul style="list-style-type: none"> <li>— bij stationaire motor: 0,5 %</li> <li>— bij hoog stationair toerental: 0,3 %</li> <li>of</li> <li>— bij stationaire motor: 0,3 % <sup>(c)</sup></li> <li>— bij hoog stationair toerental: 0,2 %</li> </ul> </li> <li>afhankelijk van de datum van eerste inschrijving of gebruik zoals in de vereisten wordt bepaald <sup>(a)</sup>.</li> </ul> c) Lambda buiten de waarde $1 \pm 0,03$ of niet overeenkomstig de specificaties van fabrikant. d) Uitgelezen OBD wijst op ernstig defect

## ▼ M1

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring
8.2.2. Emissies dieselmotor		
8.2.2.1. Uitlaat Emissiebestrijdingssysteem	Visuele controle	<p>a) Een door de fabrikant gemonteerd emissiebestrijdingssysteem is afwezig of duidelijk defect.</p> <p>b) Lekken die emissiemetingen kunnen beïnvloeden.</p>
<p>8.2.2.2. Opaciteit</p> <p>Voertuigen die vóór 1 januari 1980 werden geregistreerd of in gebruik genomen, moeten niet aan deze vereiste voldoen.</p>	<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 brandstof-toevoer 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, ten minste een vergelijkbare waarde bedraagt. Indien door de constructie van het voertuig deze meting in de praktijk moeilijk uitvoerbaar is, kan op een andere wijze worden nagegaan of de motor zijn normale bedrijfstemperatuur heeft bereikt, bijvoorbeeld door te wachten tot de ventilator aanslaat;</p> <p>ii) het uitlaatsysteem moet worden doorgeblazen door middel van ten minste drie vrije acceleratiecycli of een daarmee vergelijkbare methode.</p> <p>c) Controleprocedure:</p> <p>1. De motor en de eventueel gemonteerde druklader moeten stationair draaien voor het begin van elke vrije acceleratiecyclus. Bij zware dieselmotoren moet ten minste 10 seconden worden gewacht na het loslaten van het gaspedaal.</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 brandstoftoevoer door de injectiepomp te verkrijgen.</p>	<p>a) Bij voertuigen die voor de eerste keer voor de datum in de vereisten<sup>(a)</sup> zijn geregistreerd of in gebruik genomen.</p> <p>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 de vereisten<sup>(a)</sup> het gebruik van referentiewaarden niet toelaat, voor dieselmotoren met natuurlijke afzuiging: 2,5 m<sup>-1</sup>, voor dieselmotoren met drukvulling: 3,0 m<sup>-1</sup>, of, bij voertuigen die in de vereisten<sup>(a)</sup> staan of voor de eerste keer na de datum in de vereisten<sup>(a)</sup> zijn geregistreerd of in gebruik genomen, 1,5 m<sup>-1</sup> (7)</p>

▼ M1

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring
	<p>3. Tijdens elke vrije acceleratiecyclus moet de motor het toerental bereiken waarbij de regelaar van de brandstofvoevoer 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 brandstofvoevoer 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 1 en 2 van bijlage 1, 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 kunnen het aantal testcycli aan een maximum verbinden.</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 voertuigen goedkeuren waarbij na minder dan drie vrije acceleratiecycli of na het doorblazen aanzienlijke lagere waarden dan de grenswaarden zijn gemeten.</p>	

## 8.3. Onderdrukking elektromagnetische storingen

Radiostoring (X) <sup>(b)</sup>	Visueel onderzoek.	Niet in overeenstemming met alle vereisten <sup>(a)</sup> .
---------------------------------	--------------------	---

## 8.4. Andere punten die betrekking hebben op het milieu

8.4.1 Vloeistoflekken	Visueel onderzoek.	Te veel vloeistoflekken die het milieu zouden kunnen schaden of een gevaar zouden kunnen vormen voor de veiligheid van andere weggebruikers.
-----------------------	--------------------	--

▼ **M1**

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring
<b>9. AANVULLENDE CONTROLES VOOR PASSAGIERSVOERTUIGEN M2, M3</b>		
9.1. Portieren		
9.1.1. In- en uitgang	Visuele controle en controle door bediening.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Bediening is defect.</li> <li>b) Toestand is slecht.</li> <li>c) Noodbediening is defect.</li> <li>d) Afstandsbediening van portieren of waarschuwingstoestellen zijn defect.</li> <li>e) Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(a)</sup>.</li> </ul>
9.1.2. Nooduitgangen	Visuele controle en controle door bediening (indien van toepassing).	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Bediening is defect.</li> <li>b) Borden met opschrift „nooduitgang” ontbreken of zijn onleesbaar.</li> <li>c) Hamer om ruiten in te slaan ontbreekt.</li> <li>d) Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(a)</sup>.</li> </ul>
9.2. Ontwasemings- en ontdooisysteem (X) <sup>(b)</sup>	Visuele controle en controle door bediening.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Functioneert niet correct.</li> <li>b) Emissie van giftige gassen of uitlaatgassen in het bestuurders- of passagiersgedeelte.</li> <li>c) Ontdooisysteem (indien verplicht) is defect.</li> </ul>
9.3. Luchtcirculatie- en verwarmingssysteem (X) <sup>(b)</sup>	Visuele controle en controle door bediening.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Bediening is defect.</li> <li>b) Emissie van giftige gassen of uitlaatgassen in het bestuurders- of passagiersgedeelte.</li> </ul>
9.4. Zitplaatsen		
9.4.1. Passagierszitplaatsen (zitplaatsen voor begeleidende personen inbegrepen)	Visuele controle	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Zitplaatsen zijn defect of zitten los.</li> <li>b) Klapstoelen (indien toegestaan) werken niet automatisch.</li> <li>c) Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(a)</sup>.</li> </ul>
9.4.2. Bestuurderszitplaats (aanvullende vereisten)	Visuele controle	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Speciale voorzieningen zoals antiverblindingschermen zijn defect.</li> <li>b) Bescherming voor bestuurder zit los of is niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(a)</sup>.</li> </ul>
9.5. Binnenverlichting en bestemmingsapparatuur (X) <sup>(b)</sup>	Visuele controle en controle door bediening	Apparatuur is defect of niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(a)</sup> .

▼ **M1**

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring
9.6. Gangen, staanplaatsen	Visuele controle	a) Bodem zit los. b) Leuningen of handvaten zijn defect. c) Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(a)</sup> .
9.7. Trappen en treden	Visuele controle en controle door bediening (indien van toepassing).	a) In slechte of beschadigde toestand. b) Inklapbare treden functioneren niet correct. c) Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(a)</sup> .
9.8. Communicatiesysteem met passagiers (X) <sup>(b)</sup>	Visuele controle en controle door bediening.	Systeem is defect.
9.9. Berichten (X) <sup>(b)</sup>	Visuele controle.	a) Bericht ontbreekt, is foutief of onleesbaar. b) Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(a)</sup> .
9.10. Vereisten voor het vervoer van kinderen. (X) <sup>(b)</sup>		
9.10.1. Portieren	Visuele controle	Bescherming van portieren niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(a)</sup> voor dit vervoer.
9.10.2. Signaleerinrichtingen en speciale uitrusting	Visuele controle	Signaleerinrichtingen en speciale uitrusting is niet aanwezig of is niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(a)</sup> .
9.11. Vereisten voor het vervoer van mindervaliden. (X) <sup>(b)</sup>		
9.11.1. Portieren, laadplatforms en liften	Visuele controle en controle door bediening	a) Bediening is defect. b) Toestand is slecht. c) Bediening is defect. d) Waarschuwingstoestel(len) is (zijn) defect. e) Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(a)</sup> .
9.11.2. Voorzieningen voor rolstoelen	Visuele controle en, indien van toepassing, controle door bediening	a) Bediening is defect. b) Toestand is slecht. c) Bediening is defect. d) Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(a)</sup> .
9.11.3. Signaleerinrichtingen en speciale uitrusting	Visuele controle	Signaleerinrichtingen en speciale uitrusting is niet aanwezig of is niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(a)</sup> .

▼ **M1**

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring
9.12. Andere speciale uitrusting (X) <sup>(b)</sup>		
9.12.1. Installaties voor maaltijdbereiding	Visuele controle	a) Installatie is niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(a)</sup> . b) Installatie is in die mate beschadigd dat het gebruik ervan gevaarlijk is.
9.12.2. Sanitaire installatie	Visuele controle	Installatie is niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(a)</sup> .
9.12.3. Andere toestellen (bv. audiovisuele systemen)	Visuele controle	Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>(a)</sup> .

<sup>(1)</sup> „vereisten” zijn bepaald in de vereisten betreffende de typegoedkeuring op de datum van goedkeuring, de eerste inschrijving of de eerste ingebruikneming, alsook aanpassingsverplichtingen of nationale wetgevingen in het land van inschrijving.

<sup>(2)</sup> 48 % voor voertuigen zonder ABS of goedgekeurd in een typegoedkeuring vóór 1 oktober 1991.

<sup>(3)</sup> 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.

<sup>(4)</sup> 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.

<sup>(5)</sup> 2,2m/s<sup>2</sup> voor N1-, N2- en N3-voertuigen.

<sup>(6)</sup> 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.

<sup>(7)</sup> 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.

*Voetnoten:*

<sup>(a)</sup> „vereisten” zijn bepaald in de vereisten betreffende de typegoedkeuring op de datum van goedkeuring, de eerste inschrijving of de eerste ingebruikneming, alsook aanpassingsverplichtingen of nationale wetgevingen in het land van inschrijving.

<sup>(b)</sup> (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 periodieke controle.

<sup>(c)</sup> (XX) Deze reden voor afkeuring is slechts van toepassing indien de controle door de nationale wetgeving is vereist.

**▼B***BIJLAGE III*

## DEEL A

**Ingetrokken richtlijn met overzicht van de achtereenvolgende wijzigingen ervan****(bedoeld in artikel 10)**

Richtlijn 96/96/EG van de Raad  
(PB L 46 van 17.2.1997, blz. 1)

Richtlijn 1999/52/EG van de Commissie  
(PB L 142 van 5.6.1999, blz. 26)

Richtlijn 2001/9/EG van de Commissie  
(PB L 48 van 17.2.2001, blz. 18)

Richtlijn 2001/11/EG van de Commissie  
(PB L 48 van 17.2.2001, blz. 20)

Richtlijn 2003/27/EG van de Commissie  
(PB L 90 van 8.4.2003, blz. 41)

Verordening (EG) nr. 1882/2003 van het Europees Parlement en de Raad  
(PB L 284 van 31.10.2003, blz. 1)

Uitsluitend bijlage III,  
punt 68

## DEEL B

**Termijnen voor omzetting in nationaal recht****(bedoeld in artikel 10)**

Richtlijn	Omzettingstermijn
96/96/EG	9 maart 1998
1999/52/EG	van 30 september 2000
2001/9/EG	van 9 maart 2002
2001/11/EG	van 9 maart 2003
2003/27/EG	van 1 januari 2004



## BIJLAGE IV

## CONCORDANTIETABEL

Richtlijn 96/96/EG	De onderhavige richtlijn
Artikelen 1 tot en met 4	Artikelen 1 tot en met 4
Artikel 5, aanhef	Artikel 5, aanhef
Artikel 5, eerste tot en met zevende streepje	Artikel 5, onder a) tot en met g)
Artikel 6	—
Artikel 7	Artikel 6, lid 1
—	Artikel 6, lid 2
Artikel 8, lid 1	Artikel 7, lid 1
Artikel 8, lid 2, eerste alinea	Artikel 7, lid 2
Artikel 8, lid 2, tweede alinea	—
Artikel 8, lid 3	—
Artikel 9, lid 1	—
Artikel 9, lid 2	Artikel 8
Artikel 10	—
Artikel 11, lid 1	—
Artikel 11, lid 2	Artikel 9
Artikel 11, lid 3	—
—	Artikel 10
Artikel 12	Artikel 11
Artikel 13	Artikel 12
Bijlagen I en II	Bijlagen I en II
Bijlagen III en IV	—
—	Bijlage III
—	Bijlage IV