

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 ⁽¹⁾,

Na raadpleging van het Comité van de Regio's.

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag ⁽²⁾,

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 ⁽³⁾ is herhaaldelijk en ingrijpend gewijzigd ⁽⁴⁾. 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.

(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 minimumremkrachtwwaarden 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 ⁽⁵⁾. 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 reminstallatie tot niet in deze richtlijn genoemde voertuigen of punten uitbreiden.

(12) De lidstaten mogen met betrekking tot de reminstallatie strengere of frequentere controles toepassen.

⁽¹⁾ PB C 224 van 30.8.2008, blz. 66.

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

⁽³⁾ PB L 46 van 17.2.1997, blz. 1.

⁽⁴⁾ Zie bijlage III, deel A.

⁽⁵⁾ PB L 202 van 6.9.1971, blz. 37.

- (13) Deze richtlijn heeft tot doel de uitlaatemissies 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.
- (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 lambdasonde 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 ⁽¹⁾ bepaalt dat benzinewagens 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.
- (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 ⁽²⁾ 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 vervalssing 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 ⁽³⁾.

⁽¹⁾ PB L 350 van 28.12.1998, blz. 1.

⁽²⁾ PB L 274 van 9.10.1998, blz. 1.

⁽³⁾ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

(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,

HEBLEN 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 vroeger 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 concordantietabel 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.

Gedaan te Straatsburg, 6 mei 2009.

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

H.-G. PÖTTERING

Voor de Raad

De voorzitter

J. KOHOUT

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

BIJLAGE II

VERPLICHTE CONTROLEPUNTEN

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

De in deze bijlage bedoelde controles mogen worden uitgevoerd zonder demontage van de onderdelen van het voertuig.

Indien het voertuig gebreken vertoont op onderstaande 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.

VOERTUIGEN IN DE CATEGORIEËN 1, 2, 3, 4, 5 EN 6

1. Reminstallatie

De controle van de reminstallatie heeft betrekking op de volgende punten. De tijdens de controle verkregen waarden moeten, voor zover dat doenlijk is, voldoen aan de technische normen van Richtlijn 71/320/EEG.

<i>Te controleren punten</i>	<i>Redenen voor afkeuring</i>
1.1. Mechanische toestand en werking	
1.1.1. Draaipunten van het voertrempedaal	<ul style="list-style-type: none"> — Zit te strak — Heeft versleten lagering — Vertoont te veel slijtage/speling
1.1.2. staat en slag van het bedieningspedaal	<ul style="list-style-type: none"> — De vrije slag is te groot of te klein — De remschakeling komt moeilijk terug in de rustpositie — Het antisliprubber op het rempedaal ontbreekt, zit los of is door slijtage glad geworden
1.1.3. Vacuümpomp of compressor en reservoirs	<ul style="list-style-type: none"> — De voor het efficiënt functioneren van de remmen benodigde lucht- en/of vacuümdruk komt te traag tot stand — 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) — Er is duidelijk drukverlies ten gevolge van een luchtlek of er zijn waarneembare luchtlekken
1.1.4. Lagedrukverklikker of -manometer	<ul style="list-style-type: none"> — De lagedrukindicator/manometer werkt slecht of is defect
1.1.5. Handremventiel	<ul style="list-style-type: none"> — Vertoont barsten of beschadiging, te grote slijtage — De regelklep werkt slecht — De bedieningsschakelaar is niet goed op de klepstang bevestigd of het afsluiterhuis zit los — De koppelingen zitten los of het systeem lekt — Functioneert niet behoorlijk
1.1.6. Parkeerrem, bedieningshandel, parkeerremvergrendeling	<ul style="list-style-type: none"> — De vergrendeling blijft niet goed vastzitten — De scharnierpin van de hefboom of de vergrendeling vertonen te veel slijtage — Te grote beweeglijkheid van de handel wijst op een verkeerde afstelling
1.1.7. Remkleppen (voetkleppen, ontluchtingsventielen, regelkleppen enz.)	<ul style="list-style-type: none"> — Er is beschadiging, te grote luchtlekkage — Het olieverlies uit de compressor is te groot — Zitten los/zijn slecht gemonteerd — Er is verlies van remvloeistof
1.1.8. Koppelingskoppen voor remmen voor aanhangwagens	<ul style="list-style-type: none"> — Afsluitkranen of zelfsluitende kleppen defect — Zitten los/zijn slecht gemonteerd — Lekken

<i>Te controleren punten</i>	<i>Redenen voor afkeuring</i>
1.1.9. Energie- of drukreservoir	<ul style="list-style-type: none"> — Is beschadigd, gecorrodeerd, lekt — Het ontwateringsventiel werkt niet — Zit los/is slecht gemonteerd
1.1.10. Rembekrachtiging, hoofdcilinder (hydraulische systemen)	<ul style="list-style-type: none"> — De rembekrachtiging is defect of ineffectief — De hoofdcilinder is defect of lekt — De hoofdcilinder zit los — Er is te weinig remvloeistof — De kap van het reservoir van de hoofdcilinder ontbreekt — Het controlelampje voor de remvloeistof licht op of is defect — Het waarschuwingssignaal met betrekking tot de remvloeistof werkt slecht
1.1.11. Niet-flexibele remleidingen	<ul style="list-style-type: none"> — Er is gevaar voor defecten of breuken — Er zijn lekken in leidingen of koppelingen — Er is beschadiging of te veel corrosie — De leidingen zijn verkeerd gemonteerd
1.1.12. Remslangen	<ul style="list-style-type: none"> — Er is gevaar voor defecten of scheuren — De remslangen zijn beschadigd, doorgeschuurd, te kort, getordeerd — De slangen of koppelingen vertonen lekken — De slangen vertonen door de druk veroorzaakte verwijdingen — De slangen vertonen porositeit
1.1.13. Remvoeringen/remblokken	<ul style="list-style-type: none"> — Vertonen te veel slijtage — Zijn vervuild (olie, vet enz.)
1.1.14. Remtrommels, remschijven	<ul style="list-style-type: none"> — Vertonen te veel slijtage, kerven, scheuren, zitten los of zijn gebroken — Zijn vuil (olie, vet enz.) — De ankerplaat zit los
1.1.15. Remkabels, stangen, handels, overbrenging	<ul style="list-style-type: none"> — De kabels zijn beschadigd, geknikt — Er is te veel slijtage of corrosie — De bevestiging van de kabels of stangen zijn niet geborgd — De kabelgeleiding is defect — De werking van het remsysteem wordt belemmerd — Abnormale beweeglijkheid van de handels/stangen/overbrenging wijst op slechte afstelling of te veel slijtage
1.1.16. Remcilinders (veerremcilinders en hydraulische remcilinders inbegrepen)	<ul style="list-style-type: none"> — Vertonen barsten of beschadiging — Lekken — Zitten los/zijn niet goed gemonteerd — Vertonen te veel corrosie — De slag van de zuiger of van het diafragma-mechanisme is te groot — De stofkap ontbreekt of vertoont te veel beschadiging
1.1.17. Automatische remkrachtregelaar lastafhankelijke	<ul style="list-style-type: none"> — De overbrenging is defect — Is niet juist afgesteld — Is geblokkeerd, werkt niet — Ontbreekt
1.1.18. Zelfafstellende remhefbomen (indien aanwezig)	<ul style="list-style-type: none"> — Is geblokkeerd of vertoont abnormale beweeglijkheid die wijst op te veel slijtage of verkeerde afstelling — Is defect

<i>Te controleren punten</i>	<i>Redenen voor afkeuring</i>
1.1.19. Retarder (indien gemonteerd of voorgeschreven)	<ul style="list-style-type: none"> — De koppelstukken of bevestigingen zijn slecht — Is defect
1.2. Remkracht en bedrijfszekerheid van de bedrijfsrem	
1.2.1. Remkracht (geleidelijk tot maximum opgevoerde kracht)	<ul style="list-style-type: none"> — Onvoldoende remkracht op een of meer wielen — De remkracht is voor een of meer wielen kleiner dan 70 % van de hoogste geregistreeerde remkracht voor een ander wiel op dezelfde as. In geval van een remtest op de weg wijkt het voertuig te veel af van de rechte weg — De remkracht loopt niet geleidelijk op (blokkering) — Abnormaal hoge reactietijd voor een of meer wielen — De remkracht vertoont te grote schommelingen doordat de remschijven vervormd of de remtrommels ovaal zijn
1.2.2. Bedrijfszekerheid	<ul style="list-style-type: none"> — Een rempercentage dat bij de maximaal toegestane massa of, in het geval van opleggers, bij de som van de toegestane belasting op de assen, indien uitvoerbaar, minder bedraagt dan: Minimumbedrijfszekerheid remsystemen categorie 1: 50 % ⁽¹⁾ categorie 2: 43 % ⁽²⁾ categorie 3: 40 % ⁽³⁾ categorie 4: 50 % categorie 5: 45 % ⁽⁴⁾ categorie 6: 50 % — of de remkracht is kleiner dan de referentiewaarden, indien deze door de fabrikant van het voertuig voor de as van het voertuig ⁽⁵⁾ zijn opgegeven
1.3. Remkracht en bedrijfszekerheid van de hulprem (indien afzonderlijk werkend systeem)	
1.3.1. Remkracht	<ul style="list-style-type: none"> — Rem werkt aan één kant niet — De remkracht is voor een of meer wielen kleiner dan 70 % van de hoogste geregistreeerde remkracht voor een ander wiel op dezelfde as — De remkracht loopt niet geleidelijk op (blokkering) — Het automatisch remsysteem voor de aanhanger werkt niet
1.3.2. Bedrijfszekerheid	<ul style="list-style-type: none"> — Voor alle categorieën voertuigen een rempercentage kleiner dan 50 % ⁽⁶⁾ 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	<ul style="list-style-type: none"> — De rem werkt aan één kant niet
1.4.2. Bedrijfszekerheid	<ul style="list-style-type: none"> — Voor alle categorieën voertuigen een rempercentage kleiner dan 16 % bij de maximaal toegestane massa, of, voor motorvoertuigen, kleiner dan 12 % bij de maximummassa van de voertuigcombinatie, waarbij moet worden uitgegaan van de grootste waarde
1.5. Remkracht van de retarder of motorrem	<ul style="list-style-type: none"> — Niet regelbaar (retarder) — Er is een defect

<i>Te controleren punten</i>	<i>Redenen voor afkeuring</i>
1.6. Antiblokkeersysteem	— Het waarschuwingssignaal van het antiblokkeersysteem is defect — Het systeem is defect

- (1) 48 % voor voertuigen van categorie 1 die niet zijn uitgerust met ABS of die vóór 1 oktober 1991 zijn goedgekeurd (datum met ingang waarvan het voor de eerste maal in het verkeer brengen zonder Europese typegoedkeuring voor onderdelen verboden is) (Richtlijn 71/230/EEG).
- (2) 45 % voor de na 1988 ingeschreven voertuigen of vanaf de datum van toepassing van Richtlijn 71/320/EEG, in de nationale wetgeving van de lidstaten, 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 van toepassing van Richtlijn 71/320/EEG, in de nationale wetgeving van de lidstaten, afhankelijk van de vraag welke van deze data het laatste valt.
- (4) 50 % voor voertuigen van categorie 5 die zijn ingeschreven na 1988 of vanaf de datum van toepassing van Richtlijn 71/320/EEG, in de nationale wetgeving van de lidstaten, afhankelijk van de vraag welke van deze data het laatste valt.
- (5) De referentiewaarde voor de as van het voertuig is de in Newton uitgedrukte remkracht die nodig is om deze voorgeschreven minimumremkracht bij het gewicht dat het voertuig bij zijn presentatie heeft, te verkrijgen.
- (6) Voor voertuigen van de categorieën 2 en 5 zal de minimale remkracht van de hulprem (die niet viel onder Richtlijn 71/320/EEG) 2,2 m/s² zijn.

VOERTUIGEN IN DE CATEGORIEËN 1, 2 EN 3	VOERTUIGEN IN DE CATEGORIEËN 4, 5 EN 6
2. Stuurinrichting en stuurwiel	2. Stuurinrichting
2.1. Mechanische toestand	2.1. Mechanische toestand
2.2. Stuurwiel	2.2. Speling in de stuurinrichting
2.3. Speling in de stuurinrichting	2.3. Bevestiging van de stuurinrichting
2.4. Wiellagers	
3. Zicht	3. Zicht
3.1. Gezichtsveld	3.1. Gezichtsveld
3.2. Toestand van de ruiten	3.2. Toestand van de ruiten
3.3. Achteruitkijkspiegels	3.3. Achteruitkijkspiegels
3.4. Ruitenwisser	3.4. Ruitenwisser
3.5. Ruitensproeier	3.5. Ruitensproeier
4. Lichten, reflecterende inrichtingen en elektrische installaties	4. Verlichtingsinstallatie
4.1. Groot licht en dimlicht	4.1. Groot licht en dimlicht
4.1.1. Toestand en werking	4.1.1. Toestand en werking
4.1.2. Richting	4.1.2. Richting
4.1.3. Schakelaars	4.1.3. Schakelaars
4.1.4. Zichtbaarheid	
4.2. Breedtelichten, achterlichten en markeringslichten	4.2. Toestand en werking, gaafheid van de lenzen, kleur en zichtbaarheid van:

VOERTUIGEN IN DE CATEGORIEËN 1, 2 EN 3	VOERTUIGEN IN DE CATEGORIEËN 4, 5 EN 6
4.2.1. Toestand en werking 4.2.2. Kleur en zichtbaarheid	4.2.1. Breedte- en achterlichten 4.2.2. Stoplichten 4.2.3. Richtingaanwijzers 4.2.4. Achteruitrijlichten 4.2.5. Mistlampen 4.2.6. Achterkentekenplaatverlichting 4.2.7. Retroreflectoren 4.2.8. Waarschuwingsknipperlichten
4.3. Stoplichten 4.3.1. Toestand en werking 4.3.2. Kleur en zichtbaarheid	
4.4. Richtingaanwijzers 4.4.1. Toestand en werking 4.4.2. Kleur en zichtbaarheid 4.4.3. Schakelaars 4.4.4. Knippersnelheid	
4.5. Mistlichten voor en achter 4.5.1. Plaatsing 4.5.2. Toestand en werking 4.5.3. Kleur en zichtbaarheid	
4.6. Achteruitrijlichten 4.6.1. Toestand en werking 4.6.2. Kleur en zichtbaarheid	

VOERTUIGEN IN DE CATEGORIEËN 1, 2 EN 3	VOERTUIGEN IN DE CATEGORIEËN 4, 5 EN 6
4.7. Achterkentekenplaatverlichting	
4.8. Retroreflectoren — Toestand en kleur	
4.9. Verkliekersignalen	
4.10. Elektrische verbindingen tussen trekkend voertuig en aanhangwagens of oplegger	
4.11. Elektrische bedrading	
5. Assen, wielen, banden, vering	5. Assen, wielen, banden, vering
5.1. Assen	5.1. Assen
5.2. Wielen en banden	5.2. Wielen en banden
5.3. Vering (wielophanging)	5.3. Vering (wielophanging)
6. Chassis en met het chassis verbonden delen	6. Chassis en met het chassis verbonden delen
6.1. Chassis of frame en bevestigingen	6.1. Chassis of frame en bevestigingen
6.1.1. Algemene toestand	6.1.1. Algemene toestand
6.1.2. Uitlaatpijpen en dempers	6.1.2. Uitlaatpijpen en dempers
6.1.3. Tanks en brandstofleidingen	6.1.3. Tanks en brandstofleidingen
6.1.4. Geometrische kenmerken en staat van de bescherming aan de achterzijde van bedrijfsvoertuigen	6.1.4. Bevestiging van het reservewiel
6.1.5. Bevestiging van het reservewiel	6.1.5. Veiligheid van de koppelingsinrichting (indien aanwezig)
6.1.6. Koppelingsinrichting van trekkende voertuigen, aanhangwagens en opleggers	
6.2. Cabine en koetswerk	6.2. Koetswerk
6.2.1. Algemene toestand	6.2.1. Toestand van de structuur
6.2.2. Bevestiging	6.2.2. Portieren en sloten
6.2.3. Portieren en sloten	
6.2.4. Bodem	
6.2.5. Bestuurderszitplaats	
6.2.6. Trepplanken	
7. Diverse uitrustingen	7. Diverse uitrustingen
7.1. Veiligheidsgordels	7.1. Bevestiging van de bestuurderszitplaats
7.2. Brandblusser	7.2. Bevestiging van de accu
7.3. Sloten en beveiligingen tegen diefstal	7.3. Claxon
7.4. Gevarendriehoek	7.4. Gevarendriehoek
7.5. Verbandtrommel	7.5. Veiligheidsgordels
7.5.1. Veiligheid van de bevestigingen	
7.5.3. Werking	7.5.2. Toestand van de gordels
7.6. Wielblok(ken)	
7.7. Claxon	

VOERTUIGEN IN DE CATEGORIEËN 1, 2 EN 3	VOERTUIGEN IN DE CATEGORIEËN 4, 5 EN 6
7.8. Snelheidsmeter	
7.9. Tachograaf (aanwezigheid en verzegeling)	
<ul style="list-style-type: none"> — controleer de geldigheid van de tachograafplaat indien deze is voorgeschreven krachtens Verordening (EEG) nr. 3821/85 ⁽¹⁾ — controleer bij twijfel of de omtrek van de banden of de afmeting ervan overeenkomt met de gegevens op de tachograafplaat — waar mogelijk, controleer of de zegels van de tachograaf, en van alle andere eventuele voorzieningen ter bescherming van de verbindingen tegen bedrog, intact zijn 	
7.10. Snelheidsbegrenzer	
<ul style="list-style-type: none"> — waar mogelijk, controleer of de snelheidsbegrenzer is geïnstalleerd, indien deze is voorgeschreven krachtens Richtlijn 92/6/EEG ⁽²⁾ — controleer de geldigheid van de snelheidsbegrenzerplaat — waar mogelijk, controleer of de zegels van de snelheidsbegrenzer, en van alle andere eventuele voorzieningen ter bescherming van de verbindingen tegen bedrog, intact zijn — waar mogelijk, controleer of de snelheidsbegrenzer voorkomt dat de snelheid van de in artikel 2 c.q. artikel 3 van Richtlijn 92/6/EEG bedoelde voertuigen de voorgeschreven waarden overschrijdt 	
8. Overlastfactoren	8. Overlastfactoren
8.1. Geluid	8.1. Geluid
<p>⁽¹⁾ Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer (PB L 370 van 31.12.1985, blz. 8).</p> <p>⁽²⁾ Richtlijn 92/6/EEG van de Raad van 10 februari 1992 betreffende de installatie en het gebruik, in de Gemeenschap, van snelheidsbegrenzers in bepaalde categorieën motorvoertuigen (PB L 57 van 2.3.1992, blz. 27).</p>	

VOERTUIGEN IN DE CATEGORIEËN 1, 2, 3, 4, 5 EN 6

8.2. Uitlaatemissies

8.2.1. Motorvoertuigen uitgerust met een benzinemotor met elektrische ontsteking

- a) De uitlaatemissies worden niet geregeld door een geavanceerd emissiebestrijdingssysteem zoals een driewegkatalysator met een lambdasonde:

1. visuele controle van het uitlaatsysteem om na te gaan of het compleet is en in een bevredigende staat en of er geen lekken zijn;
2. visuele controle van enig door de fabrikant gemonteerd emissiebestrijdingssysteem om na te gaan of het compleet is en in een bevredigende staat en of er geen lekken zijn.

Na een redelijke warmlooperperiode van de motor (rekening houdend met de aanbevelingen van de fabrikant) wordt het koolmonoxide(CO)-gehalte van de uitlaatgassen gemeten waarbij de motor stationair (onbelast) loopt.

Het maximaal toelaatbare CO-gehalte van de uitlaatgassen is de door de voertuigfabrikant opgegeven waarde. Indien dit gegeven niet beschikbaar is of de bevoegde instanties van de lidstaten besluiten dit niet als een referentiewaarde te gebruiken, mag het CO-gehalte niet groter zijn dan de volgende waarden:

- i) bij voertuigen die geregistreerd zijn of voor het eerst in gebruik zijn genomen tussen de datum waarop de lidstaten verlangen dat de voertuigen aan Richtlijn 70/220/EEG ⁽¹⁾ voldoen en 1 oktober 1986: 4,5 vol. %;

⁽¹⁾ Richtlijn 70/220/EEG van de Raad van 20 maart 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten met betrekking tot de maatregelen tegen luchtverontreiniging door emissies van motorvoertuigen (PB L 76 van 6.4.1970, blz. 1).

- ii) bij voertuigen die geregistreerd zijn of voor het eerst in gebruik zijn genomen na 1 oktober 1986: 3,5 vol. %.
- b) Indien de uitlaatmissies worden geregeld door een geavanceerd emissiebestrijdingssysteem zoals een drie-wegkatalysator met een lambdasonde:
 - 1. visuele controle van het uitlaatsysteem om na te gaan of het compleet is en in een bevredigende staat en of er geen lekken zijn;
 - 2. visuele controle van enig door de fabrikant gemonteerd emissiebestrijdingssysteem om na te gaan of het compleet is en in een bevredigende staat en of er geen lekken zijn;
 - 3. bepaling van de doelmatigheid van het emissiebestrijdingssysteem van het voertuig door meting van de lambdawaarde en het CO-gehalte van de uitlaatgassen overeenkomstig punt 4 of volgens de procedures van de fabrikant die ten tijde van de typegoedkeuring zijn goedgekeurd. Bij elke proef laat men de motor warm lopen overeenkomstig de aanbevelingen van de voertuigfabrikant;
 - 4. uitlaatmissies — grenswaarden

Het maximaal toelaatbare CO-gehalte van de uitlaatgassen is de door de voertuigfabrikant opgegeven waarde.

Indien dit gegeven niet beschikbaar is, mag het CO-gehalte niet groter zijn dan de volgende waarden:

 - i) meting bij stationair toerental van de motor:

het maximaal toelaatbare CO-gehalte van de uitlaatgassen mag niet meer bedragen dan 0,5 vol. %, en voor wat betreft voertuigen die een typegoedkeuring hebben gekregen overeenkomstig de grenswaarden in rij A of rij B van de tabel in punt 5.3.1.4 van bijlage I bij Richtlijn 70/220/EEG, mag het maximale CO-gehalte niet meer bedragen dan 0,3 vol. %. Wanneer overeenstemming met Richtlijn 70/220/EEG niet mogelijk is, dan geldt het bovenstaande voor voertuigen die zijn ingeschreven of in gebruik zijn genomen na 1 juli 2002;
 - ii) meting bij het hoge onbelaste toerental, ontkoppeld (motortoerental minstens 2 000 min⁻¹):

CO-gehalte: maximaal 0,3 vol. % en voor wat betreft voertuigen die de typegoedkeuring hebben gekregen in overeenstemming met de grenswaarden in rij A of rij B van de tabel in punt 5.3.1.4 van bijlage I bij Richtlijn 70/220/EEG, mag het maximale CO-gehalte niet meer bedragen dan 0,2 vol. %. Wanneer overeenstemming met Richtlijn 70/220/EEG niet mogelijk is, dan geldt het bovenstaande voor voertuigen die zijn ingeschreven of in gebruik zijn genomen na 1 juli 2002.

Lambda: $1 \pm 0,03$ of overeenkomstig de specificaties van de fabrikant;
 - iii) bij motorvoertuigen die overeenkomstig Richtlijn 70/220/EEG met een eigendiagnosesysteem (OBD-systeem) zijn uitgerust mag de correcte werking van het emissiesysteem in plaats van met de onder i) beschreven test worden gecontroleerd door de relevante gegevens uit het OBD-systeem uit te lezen en gelijktijdig de correcte werking van het OBD-systeem te controleren.

8.2.2. Motorvoertuigen uitgerust met (diesel)motoren met compressieontsteking

- a) De opaciteit van de uitlaatgassen wordt gemeten tijdens een vrije acceleratie (bij niet-belaste motor wordt het toerental opgevoerd van het stationair toerental tot het toerental waarbij de regelaar van de brandstoftoevoer in werking treedt) met de versnellingspook in de vrije stand en niet-ontkoppelde motor.
- b) Conditionering van het voertuig
 - 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.
 - 2. Behalve in het onder d), punt 5), bedoelde geval kan een voertuig niet worden afgekeurd tenzij het eerst volgens de onderstaande voorschriften is geconditioneerd:
 - 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;
 - ii) het uitlaatsysteem moet worden doorgeblazen door middel van ten minste drie vrije acceleratiecycli of een daarmee vergelijkbare methode.
- c) Controleprocedure
 - 1. Visuele controle van enige door de fabrikant gemonteerde emissiebestrijdingsapparatuur om na te gaan of deze compleet is en in een bevredigende staat en of er geen lekken zijn.
 - 2. 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.

3. 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 maximum brandstoftoevoer door de injectiepomp te verkrijgen.
4. Tijdens elke vrije acceleratiecyclus moet de motor het toerental bereiken waarbij de regelaar van de brandstoftoevoer in werking treedt of, voor voertuigen met een automatische transmissie, het door de fabrikant voorgeschreven toerental dan wel, indien dit niet bekend is, een toerental dat tweederde bedraagt van het toerental waarbij de regelaar van de brandstoftoevoer in werking treedt, alvorens het gaspedaal wordt losgelaten. Dit kan worden gecontroleerd door bijvoorbeeld het toerental te meten of door voldoende tijd te laten verlopen tussen het indrukken en het loslaten van het gaspedaal, namelijk, bij voertuigen van de categorie 1 en 2 van bijlage I, ten minste 2 seconden.

d) Grenswaarden

1. Het concentratieniveau mag het niveau niet overschrijden dat overeenkomstig Richtlijn 72/306/EEG ⁽¹⁾ op de plaat is genoteerd.
2. Wanneer deze gegevens niet beschikbaar zijn of wanneer de bevoegde autoriteiten van de lidstaten besluiten deze waarde niet als referentie te gebruiken, mag het concentratieniveau niet hoger zijn dan het door de fabrikant vermelde niveau of de volgende grenswaarden voor de absorptiecoëfficiënt:

maximum-absorptiecoëfficiënt bij:

— dieselmotoren met natuurlijke aanzuiging: $2,5 \text{ m}^{-1}$

— dieselmotoren met drukvulling: $3,0 \text{ m}^{-1}$

— een grenswaarde van $1,5 \text{ m}^{-1}$ is van toepassing op de volgende voertuigen die een typegoedkeuring hebben gekregen in overeenstemming met de grenswaarden in:

- a) rij B van de tabel in punt 5.3.1.4 van bijlage I bij Richtlijn 70/220/EEG (licht bedrijfsvoertuig diesel — Euro4);
- b) rij B1 van de tabellen in punt 6.2.1 van bijlage I bij Richtlijn 88/77/EEG ⁽²⁾ (zwaar bedrijfsvoertuig diesel — Euro 4);
- c) rij B2 van de tabellen in punt 6.2.1 van bijlage I bij Richtlijn 88/77/EEG (zwaar bedrijfsvoertuig diesel — Euro 5);
- d) rij C van de tabellen in punt 6.2.1 van bijlage I bij Richtlijn 88/77/EEG (zwaar bedrijfsvoertuig — EEV),

of de grenswaarden in latere wijzigingen van Richtlijn 70/220/EEG of de grenswaarden in latere wijzigingen van Richtlijn 88/77/EEG of equivalente waarden wanneer gebruik wordt gemaakt van apparatuur van een type dat afwijkt van dat welke bij de EG-typegoedkeuring is gebruikt.

Wanneer overeenstemming met punt 5.3.1.4 van bijlage I bij Richtlijn 70/220/EEG of in punt 6.2.1 van bijlage I bij Richtlijn 88/77/EEG niet mogelijk is, dan geldt het bovenstaande voor voertuigen die zijn ingeschreven of in gebruik zijn genomen na 1 juli 2008.

3. Voertuigen die voor de eerste keer vóór 1 januari 1980 zijn geregistreerd of in gebruik genomen, zijn vrijgesteld van deze voorschriften.
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.

⁽¹⁾ Richtlijn 72/306/EEG van de Raad van 2 augustus 1972 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten met betrekking tot de maatregelen die moeten worden genomen tegen de verontreiniging door dieselmotoren, bestemd voor het aandrijven van voertuigen (PB L 190 van 20.8.1972, blz. 1).

⁽²⁾ Richtlijn 88/77/EEG van 3 december 1987 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten met betrekking tot de maatregelen tegen de emissie van verontreinigende gassen en deeltjes door motorvoertuigen met compressieontsteking en de emissie van verontreinigende gassen door op aardgas of petroleumgas lopende voertuigmotoren met elektrische ontsteking (PB L 36 van 9.2.1988, blz. 33).

5. Om onnodige controles te vermijden kunnen de lidstaten, in afwijking van het bepaalde in punt 8.2.2, onder d), punt 4, voertuigen afkeuren waarbij aanzienlijk hogere waarden dan de grenswaarden zijn gemeten na minder dan drie vrije acceleratiecycli of na het doorblazen (of vergelijkbare methode) zoals vermeld in punt 8.2.2, onder b), punt 2, ii). Om onnodige controles te vermijden kunnen de lidstaten ook, in afwijking van het bepaalde in punt 8.2.2, onder d), punt 4, voertuigen goedkeuren, waarbij na minder dan drie vrije acceleratiecycli of na het doorblazen (of vergelijkbare methode) zoals vermeld in punt 8.2.2, onder b), punt 2, ii), aanzienlijk lagere waarden dan de grenswaarden zijn gemeten.

8.2.3. Controleapparatuur

De voertuigemissies worden gemeten met apparatuur die ontworpen is om nauwkeurig vast te stellen of aan de voorgeschreven of aan de door de fabrikant aangegeven grenswaarden wordt voldaan.

- 8.2.4. Mocht een voertuigtype bij de EG-typegoedkeuring niet kunnen voldoen aan de bij deze richtlijn vastgestelde grenswaarden, dan kunnen de lidstaten voor dit voertuigtype hogere grenswaarden vaststellen op basis van door de constructeur verstrekt bewijsmateriaal. Zij delen dit onmiddellijk mede aan de Commissie, die op haar beurt de andere lidstaten daarvan in kennis stelt.

VOERTUIGEN IN DE CATEGORIEËN 1, 2 EN 3	VOERTUIGEN IN DE CATEGORIEËN 4, 5 EN 6
8.3. Radio-ontstoring	
9. Aanvullende controles voor voertuigen voor het openbaar vervoer van personen	
9.1. Nooduitgang(en) (met inbegrip van hamers om ruiten in te slaan), borden met opschrift „nooduitgang”	
9.2. Verwarming	
9.3. Luchtcirculatie	
9.4. Zitplaatsindeling	
9.5. Binnenverlichting	
10. Identificatie van het voertuig	10. Identificatie van het voertuig
10.1. Kentekenplaat	10.1. Kentekenplaat
10.2. Chassisnummer	10.2. Chassisnummer

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