

Publicatieblad

van de Europese Unie

L 127



Uitgave
in de Nederlandse taal

Wetgeving

57e jaargang

29 april 2014

Inhoud

I Wetgevingshandelingen

RICHTLIJNEN

- ★ Richtlijn 2014/40/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de onderlinge aanpassing van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen van de lidstaten inzake de productie, de presentatie en de verkoop van tabaks- en aanverwante producten en tot intrekking van Richtlijn 2001/37/EG ⁽¹⁾ 1
- ★ Richtlijn 2014/42/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de bevrozing en confiscatie van hulpmiddelen en opbrengsten van misdrijven in de Europese Unie 39
- ★ Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG ⁽¹⁾ 51
- ★ Richtlijn 2014/46/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 tot wijziging van Richtlijn 1999/37/EG van de Raad inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen ... 129
- ★ Richtlijn 2014/47/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Unie aan het verkeer deelnemen en tot intrekking van Richtlijn 2000/30/EG ⁽¹⁾ 134

⁽¹⁾ Voor de EER relevante tekst

NL

Besluiten waarvan de titels mager zijn gedrukt, zijn besluiten van dagelijks beheer die in het kader van het landbouwbeleid zijn genomen en die in het algemeen een beperkte geldigheidsduur hebben.

Besluiten waarvan de titels vet zijn gedrukt en die worden voorafgegaan door een sterretje, zijn alle andere besluiten.

I

(Wetgevingshandelingen)

RICHTLIJNEN

RICHTLIJN 2014/40/EU VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 3 april 2014

betreffende de onderlinge aanpassing van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen van de lidstaten inzake de productie, de presentatie en de verkoop van tabaks- en aanverwante producten en tot intrekking van Richtlijn 2001/37/EG

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 53, lid 1, en de artikelen 62 en 114,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

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

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ⁽¹⁾,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's ⁽²⁾,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure ⁽³⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Richtlijn 2001/37/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁴⁾ stelt op het niveau van de Unie voorschriften inzake tabaksproducten vast. Teneinde rekening te houden met de wetenschappelijke, internationale en marktontwikkelingen zouden ingrijpende wijzigingen van die richtlijnen noodzakelijk zijn en moet zij derhalve worden ingetrokken en worden vervangen door een nieuwe richtlijn.
- (2) In haar verslagen over de toepassing van Richtlijn 2001/37/EG uit 2005 en 2007 heeft de Commissie vermeld op welke vlakken zij verdere maatregelen nuttig achtte voor het goede functioneren van de interne markt. In 2008 en 2010 bracht het Wetenschappelijk Comité voor nieuwe gezondheidsrisico's (WCNG) aan de Commissie wetenschappelijke adviezen uit over rookloze tabaksproducten en tabaksadditieven. In 2010 is een grootscheepse raadpleging van de belanghebbenden verricht, die is gevolgd door gerichte raadplegingen van belanghebbenden en gepaard is gegaan met studies door externe adviseurs. De lidstaten zijn gedurende het gehele proces geraadpleegd. Het Europees Parlement en de Raad hebben de Commissie herhaaldelijk opgeroepen om Richtlijn 2001/37/EG te herzien en te actualiseren.
- (3) Op sommige onder Richtlijn 2001/37/EG vallende gebieden is het de lidstaten rechtens of praktisch onmogelijk hun wetgeving aan te passen aan nieuwe ontwikkelingen. Dat is met name het geval wat de etiketteringsregels betreft, waar het de lidstaten niet is toegestaan de gezondheidswaarschuwingen groter te maken, de plaats ervan op afzonderlijke verpakkingen („verpakkingseenheden”) te wijzigen, of misleidende waarschuwingen over het teer-, nicotine- en koolmonoxide-emissieniveaus te vervangen.

⁽¹⁾ PB C 327 van 12.11.2013, blz. 65.

⁽²⁾ PB C 280 van 27.9.2013, blz. 57.

⁽³⁾ Standpunt van het Europees Parlement van 26 februari 2014 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en besluit van de Raad van 14 maart 2014.

⁽⁴⁾ Richtlijn 2001/37/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 juni 2001 betreffende de onderlinge aanpassing van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen van de lidstaten inzake de productie, de presentatie en de verkoop van tabaksproducten (PB L 194 van 18.7.2001, blz. 26).

- (4) Op andere gebieden bestaan nog steeds aanzienlijke verschillen tussen de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen van de lidstaten inzake de productie, de presentatie en de verkoop van tabaks- en aanverwante producten, waardoor er obstakels ontstaan voor het goede functioneren van de interne markt. In het licht van de wetenschappelijke, internationale en marktontwikkelingen zullen deze verschillen vermoedelijk nog groter worden. Dat geldt ook voor elektronische sigaretten en navulverpakkingen voor elektronische sigaretten („navulverpakkingen”), voor roken bestemde kruidenproducten, ingrediënten en emissies van tabaksproducten, bepaalde aspecten van de etikettering en verpakking en voor de grensoverschrijdende verkoop van tabaksproducten op afstand.
- (5) Die obstakels moeten worden verwijderd en daartoe moeten de voorschriften inzake de productie, de presentatie en de verkoop van tabaks- en aanverwante producten onderling verder worden aangepast.
- (6) Wegens de omvang van de interne markt voor tabaks- en aanverwante producten, het feit dat de producenten van tabaksproducten de productie voor de gehele Unie meer en meer in slechts een klein aantal fabrieken in de Unie concentreren, en de daaruit resulterende significante grensoverschrijdende verkoop van tabaks- en aanverwante producten, is er om de interne markt voor tabaksproducten goed te laten functioneren, behoefte aan een krachtiger wetgevend optreden op het niveau van de Unie, eerder dan op nationaal niveau.
- (7) Wetgevend optreden op het niveau van de Unie is ook nodig voor de uitvoering van het WHO-Kaderverdrag inzake tabaksontmoediging (WHO Framework Convention on Tobacco Control — FCTC) van mei 2003, waarvan de bepalingen bindend zijn voor de Unie en haar lidstaten. Van bijzonder belang zijn de FCTC-bepalingen inzake de reglementering van de inhoud van tabaksproducten, de reglementering van vermeldingen op tabaksproducten, de verpakking en etikettering van tabaksproducten, reclame en illegale handel in tabaksproducten. De Partijen bij de FCTC, met inbegrip van de Unie en de lidstaten hebben tijdens verschillende Conferenties bij consensus een aantal richtsnoeren ter uitvoering van de bepalingen van de FCTC aanvaard.
- (8) Overeenkomstig artikel 114, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) moet voor wetgevingshandelingen worden uitgegaan van een hoog beschermingsniveau voor de volksgezondheid en moet met name rekening worden gehouden met nieuwe op wetenschappelijke feiten gebaseerde gegevens. Tabaksproducten zijn geen gewone producten, en gezien de buitengewoon schadelijke effecten van tabak voor de menselijke gezondheid moet groot belang worden gehecht aan de bescherming van de volksgezondheid, met name om het roken bij jongeren te verminderen.
- (9) Teneinde er zorg voor te dragen dat de lidstaten deze richtlijn op uniforme wijze toepassen, is het nodig een aantal nieuwe definities vast te stellen. Indien verschillende door deze richtlijn opgelegde verplichtingen op verschillende productcategorieën van toepassing zijn en het betrokken product onder meer dan een van deze categorieën valt (bv. pijptabak, shagtabak), moeten de meest stringente verplichtingen worden toegepast.
- (10) Richtlijn 2001/37/EG voorzagt in maximumgehalten aan teer, nicotine en koolmonoxide voor sigaretten die ook van toepassing dienen te zijn op sigaretten die uit de Unie worden geëxporteerd. Die maxima en die benadering blijven geldig.
- (11) Voor het meten van het teer-, nicotine- en koolmonoxidegehalte van sigaretten (hierna „emissieniveaus” genoemd) dient te worden verwezen naar de desbetreffende, internationaal erkende ISO-normen. Het verificatieproces dient tegen beïnvloeding door de tabaksindustrie te worden beschermd door gebruikmaking van onafhankelijke laboratoria, met inbegrip van overheidslaboratoria. De lidstaten moeten een beroep kunnen doen op laboratoria die gevestigd zijn in een andere lidstaat van de Unie. Voor andere emissies van tabaksproducten bestaan geen internationaal overeengekomen normen of proeven voor het kwantificeren van maximumniveaus daarvoor. De huidige inspanningen op internationaal niveau om deze normen of proeven te ontwikkelen, moeten worden aangemoedigd.
- (12) Wat de vaststelling van maximumemissieniveaus betreft, zou het later noodzakelijk en passend kunnen blijken om de emissieniveaus voor teer, nicotine en koolmonoxide te verminderen of om maximumemissies voor andere emissies van tabaksproducten vast te stellen, gelet op hun toxiciteit of verslavende werking.

- (13) Om hun regelgevende taken te kunnen uitvoeren, hebben de lidstaten en de Commissie volledige informatie over de ingrediënten en emissies van tabaksproducten nodig, om de aantrekkelijkheid, de verslavende werking en de toxiciteit van tabaksproducten en de aan de consumptie van die producten verbonden gezondheidsrisico's te beoordelen. Daartoe moeten de bestaande rapportageverplichtingen aangaande ingrediënten en emissies worden aangescherpt. Voor additieven die op een prioriteitenlijst zijn opgenomen met het oog op een evaluatie van onder meer hun toxiciteit, verslavende werking en kankerverwekkende, mutagene of reprotoxische (carcinogenic, mutagenic or reprotoxic — CMR) kenmerken („CMR-kenmerken”), ook in verbrande vorm, moeten aangescherpte aanvullende rapportageverplichtingen worden vastgesteld. De last van deze aangescherpte aanvullende rapportageverplichtingen voor kleine en middelgrote ondernemingen (kmo's) moet zoveel mogelijk worden beperkt. Deze rapportageverplichtingen zijn consistent met de verplichting van de Unie om een hoog niveau van bescherming van de menselijke gezondheid te waarborgen.
- (14) Het gebruik van uiteenlopende formats voor de informatieverstrekking, zoals thans gebruikelijk is, maakt het producenten en importeurs moeilijk om aan hun rapportageverplichtingen te voldoen en maakt het de lidstaten en de Commissie lastig om de ontvangen informatie te vergelijken, te analyseren en er conclusies uit te trekken. Derhalve zou er een gemeenschappelijk verplicht format voor de verstrekking van informatie over ingrediënten en emissies moeten bestaan. Er dient te worden gezorgd voor een zo groot mogelijke doorzichtigheid van de productinformatie voor het grote publiek, waarbij erop wordt toegezien dat op passende wijze rekening wordt gehouden met de bedrijfsgeheimen van de producenten van tabaksproducten. Hierbij dient rekening te worden gehouden met bestaande systemen voor het verstrekken van informatie over ingrediënten.
- (15) Het ontbreken van een geharmoniseerde aanpak van de regelgeving inzake ingrediënten van tabaksproducten beïnvloedt het goede functioneren van de interne markt en heeft negatieve gevolgen voor het vrije verkeer van goederen in de Unie. Sommige lidstaten hebben wetgeving vastgesteld of met de industrie bindende overeenkomsten gesloten waarbij bepaalde ingrediënten worden toegelaten of verboden. Als gevolg daarvan bestaan voor sommige ingrediënten regels in bepaalde lidstaten, maar niet in andere. De lidstaten hebben ook uiteenlopende benaderingen met betrekking tot additieven in de filters van sigaretten en additieven die sigarettenrook kleuren. Zonder harmonisatie zullen de obstakels voor goede functioneren van de interne markt de volgende jaren naar verwachting toenemen, gelet op de uitvoering van de FCTC en de desbetreffende FCTC-richtsnoeren in de gehele Unie en in het licht van de ervaringen in andere rechtsgebieden buiten de Unie. De FCTC-richtsnoeren met betrekking tot de reglementering van de inhoud van tabaksproducten en de reglementering van vermeldingen op tabaksproducten roepen met name op tot het uitbannen van ingrediënten die de smaak versterken, de indruk wekken dat tabaksproducten gezondheidsvoordelen bieden, in verband worden gebracht met energie en vitaliteit of kleurende eigenschappen hebben.
- (16) De waarschijnlijkheid van uiteenlopende regelgeving wordt nog vergroot door de bezorgdheid over tabaksproducten die een ander kenmerkend aroma hebben dan dat van tabak, hetgeen het beginnen met de consumptie van tabak kan vergemakkelijken of de consumptiepatronen kan beïnvloeden. Maatregelen die leiden tot een ongerechtvaardigde gedifferentieerde behandeling van verschillende soorten gearomatiseerde sigaretten moeten worden vermeden. Producten met een kenmerkend aroma met een groter verkoopvolume dienen evenwel over een langere termijn te worden uitgefaseerd, teneinde consumenten voldoende tijd te geven om naar andere producten over te stappen.
- (17) Het verbod op tabaksproducten met een kenmerkend aroma betekent niet dat afzonderlijke additieven zonder meer verboden zijn, maar verplicht de producenten het additief of de combinatie van additieven in die mate te verminderen dat de additieven niet langer een kenmerkend aroma produceren. Het gebruik van voor de vervaardiging van tabaksproducten noodzakelijke additieven, bijvoorbeeld suiker ter vervanging van de tijdens het droogproces verloren gegane suiker, moet worden toegestaan zolang zij niet een kenmerkend aroma produceren en de verslavende werking, toxiciteit of CMR-kenmerken van het product er niet door worden vergroot. Bij die besluitvorming moet een onafhankelijk Europees raadgevend panel bijstand verlenen. De toepassing van deze richtlijn mag niet leiden tot discriminatie tussen verschillende tabaksoorten en mag productdifferentiatie niet in de weg staan.
- (18) Sommige additieven worden gebruikt om de indruk te wekken dat tabaksproducten gezondheidsvoordelen bieden, minder gezondheidsrisico's opleveren of de mentale waakzaamheid of lichamelijke prestaties verbeteren. Die additieven, en additieven die ook als zij niet verbrand worden CMR-kenmerken hebben, moeten worden verboden om te zorgen voor uniforme regels in de gehele Unie en een hoog niveau van bescherming van de volksgezondheid. Ook additieven die de verslavende werking en de toxiciteit verhogen, moeten worden verboden.

- (19) Daar deze richtlijn is toegespitst op jongeren, moeten andere tabaksproducten dan sigaretten en shagtabak van bepaalde voorschriften betreffende de ingrediënten worden vrijgesteld zolang er zich geen aanzienlijke verandering voordoet in het volume van de verkoop aan of het consumptiepatroon van jongeren.
- (20) Gezien het algehele verbod op de verkoop van tabak voor oraal gebruik binnen de EU, dient de verantwoordelijkheid om de ingrediënten van tabak voor oraal gebruik te reguleren, waarvoor een grondige kennis van de specifieke kenmerken van dit product en van de verbruikspatronen is vereist, overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel te berusten bij Zweden, waar de verkoop is toegestaan krachtens artikel 151 van de Akte van Toetreding van Oostenrijk, Finland en Zweden.
- (21) In overeenstemming met de doelstellingen van deze richtlijn, namelijk de interne markt voor tabaks- en aanverwante producten beter te doen functioneren, met als uitgangspunt een hoog niveau van gezondheidsbescherming, met name voor jongeren, en in overeenstemming met de Aanbeveling 2003/54/EG van de Raad ⁽¹⁾, moeten lidstaten ertoe worden aangezet de verkoop van deze producten aan kinderen en adolescenten te voorkomen door passende maatregelen ter vaststelling en handhaving van leeftijdsgrenzen te treffen.
- (22) Er bestaan nog steeds verschillen in de nationale voorschriften voor de etikettering van tabaksproducten, met name inzake het gebruik van gecombineerde gezondheidswaarschuwingen bestaande uit een afbeelding en een tekst, informatie over diensten die helpen om te stoppen met roken, en reclame-uitingen in en op verpakkingseenheden.
- (23) Dergelijke verschillen kunnen een hinderpaal vormen voor het handelsverkeer en het goede functioneren van de interne markt voor tabaksproducten belemmeren, en dienen derhalve te worden weggewerkt. Daarbij komt dat de consumenten in sommige lidstaten beter kunnen zijn voorgelicht over de gezondheidsrisico's van tabaksproducten dan consumenten in andere lidstaten. Zonder verder optreden op het niveau van de Unie zullen de bestaande verschillen de volgende jaren waarschijnlijk toenemen.
- (24) Aanpassing van de bepalingen betreffende etikettering is ook nodig om de voorschriften die op het niveau van de Unie gelden af te stemmen op de internationale ontwikkelingen. Zo voorzien de FCTC-richtsnoeren inzake de verpakking en etikettering van tabaksproducten bijvoorbeeld in grote waarschuwendende afbeeldingen aan de twee belangrijkste zijden, in verplichte informatie over stoppen met roken en in strenge voorschriften inzake misleidende informatie. De bepalingen inzake misleidende informatie zullen een aanvulling vormen op het algemene verbod van misleidende handelspraktijken van ondernemingen jegens consumenten dat is neergelegd in Richtlijn 2005/29/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽²⁾.

Lidstaten die gebruikmaken van accijnszegels of voor belastingdoeleinden gebruikte nationale herkenningstekens op de verpakking van tabaksproducten, zullen deze in sommige gevallen op een andere plaats moeten kunnen aanbrengen om ervoor te zorgen dat de gecombineerde gezondheidswaarschuwingen zich bovenaan de belangrijkste zijden bevinden, overeenkomstig deze richtlijn en de richtsnoeren van de FCTC. Er moet worden voorzien in overgangsmaatregelen opdat de lidstaten accijnszegels of voor belastingdoeleinden gebruikte nationale herkenningstekens gedurende een bepaalde periode na omzetting van deze richtlijn nog aan de bovenkant van de voor- en achterzijde van de verpakkingseenheden mogen aanbrengen.

- (25) De etiketteringsregels moeten ook worden aangepast aan nieuw wetenschappelijk bewijsmateriaal. Zo is bijvoorbeeld de vermelding van de emissieniveaus voor teer, nicotine en koolmonoxide op sigarettenverpakkingseenheden misleidend gebleken, daar dit consumenten in de overtuiging brengt dat sommige sigaretten minder schadelijk zijn dan andere. Er zijn ook aanwijzingen dat grote gecombineerde gezondheidswaarschuwingen, zijnde tekst gecombineerd met een kleurenfoto, doeltreffender zijn dan waarschuwingen die louter uit tekst bestaan. Als gevolg daarvan moeten gecombineerde gezondheidswaarschuwingen in de hele Unie verplicht worden; zij moeten een groot en zichtbaar deel van het oppervlak van verpakkingseenheden beslaan. Voor alle gezondheidswaarschuwingen moeten minimumafmetingen worden vastgesteld, zodat de zichtbaarheid en doeltreffendheid ervan gewaarborgd is.

⁽¹⁾ Aanbeveling 2003/54/EG van de Raad van 2 december 2002 inzake de preventie van roken en initiatieven ter verbetering van de bestrijding van het tabaksgebruik (PB L 22 van 25.1.2003, blz. 31).

⁽²⁾ Richtlijn 2005/29/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2005 betreffende oneerlijke handelspraktijken van ondernemingen jegens consumenten op de interne markt en tot wijziging van Richtlijn 84/450/EEG van de Raad, Richtlijnen 97/7/EG, 98/27/EG en 2002/65/EG van het Europees Parlement en de Raad en van Verordening (EG) nr. 2006/2004 van het Europees Parlement en de Raad („Richtlijn oneerlijke handelspraktijken”) (PB L 149 van 11.6.2005, blz. 22).

- (26) Voor andere voor roken bestemde tabaksproducten dan sigaretten en shagtabaksproducten, die hoofdzakelijk worden gebruikt door oudere consumenten en kleine delen van de bevolking, moet het mogelijk zijn om verder vrijstelling te verlenen van sommige etiketteringsvoorschriften zolang er zich geen aanzienlijke verandering voordoet in de omstandigheden wat het volume van de verkoop aan of het consumptiepatroon van jongeren betreft. Voor de etikettering van die andere tabaksproducten moeten specifieke regels gelden. De zichtbaarheid van de gezondheidswaarschuwingen op rookloze tabaksproducten moet worden gewaarborgd. Daarom moeten gezondheidswaarschuwingen worden aangebracht op de twee belangrijkste oppervlakken van de verpakkingen van rookloze tabaksproducten. Teneinde te vermijden dat de consument misleid wordt, dient voor waterpijptabak, die vaak als minder schadelijk dan gewone rooktabakproducten wordt beschouwd, de volledige etiketteringsregeling van toepassing te zijn.
- (27) Tabaksproducten en de verpakking daarvan kunnen de consumenten, met name jongeren, misleiden door te suggereren dat deze producten minder schadelijk zijn. Dit is bijvoorbeeld het geval bij gebruik van sommige teksten of kenmerken als „laag teergehalte”, „light”, „ultra-light”, „mild”, „natuurlijk”, „biologisch”, „zonder additieven”, „zonder smaakstoffen” of „slim”, of bepaalde namen, afbeeldingen en figuratieve of andere tekens. Andere misleidende elementen omvatten maar zijn niet beperkt tot bijvoegsels of ander extra materiaal, bijvoorbeeld kleefetiketten, stickers, reclamebijlagen, krasloten en hoezen of kunnen betrekking hebben op de vorm van het tabaksproduct zelf. Bepaalde verpakkingen en tabaksproducten kunnen de consument eveneens misleiden door effecten te suggereren op het gebied van gewichtsverlies, sexappeal, sociale status, sociaal leven of eigenschappen zoals vrouwelijkheid, mannelijkheid of elegantie. Ook de grootte en de verschijningsvorm van de individuele sigaretten kunnen de consumenten misleiden door de indruk te wekken dat zij minder schadelijk zijn. Op de verpakkingseenheden van tabaksproducten noch op de buitenverpakking daarvan mogen geen gedrukte tegoedbonnen, aanbiedingen voor korting, indicaties in verband met gratis verstrekking, 2-voor-1 aanbiedingen of andere vergelijkbare aanbiedingen worden aangebracht die aan de consument een economisch voordeel zouden kunnen suggereren en hem aldus tot de koop van deze tabaksproducten aanzetten.
- (28) Om de integriteit en de zichtbaarheid van de gezondheidswaarschuwingen te waarborgen en de doeltreffendheid ervan te maximaliseren, moeten bepalingen worden vastgesteld inzake de afmetingen van de gezondheidswaarschuwingen en inzake bepaalde aspecten van de verschijningsvorm van de verpakkingseenheden van tabaksproducten, inclusief wat betreft de vorm en het openingsmechanisme. Wanneer balkvormige verpakkingen worden voorgeschreven moeten ronde of schuine randen als aanvaardbaar worden beschouwd mits de gezondheidswaarschuwingen daarop een even groot oppervlak bedekken als op een verpakkingseenheid zonder dit soort randen. De lidstaten passen verschillende voorschriften toe met betrekking tot het minimumaantal sigaretten per verpakkingseenheid. Die voorschriften moeten op elkaar worden afgestemd om het vrije verkeer van de betrokken producten te waarborgen.
- (29) Er worden grote hoeveelheden illegale producten die niet aan de voorschriften van Richtlijn 2001/37/EG voldoen, in de handel gebracht en er zijn aanwijzingen dat die hoeveelheden nog zullen toenemen. Die illegale producten ondergraven het vrije verkeer van legale producten en de door de wetgeving inzake bestrijding van het tabaksgebruik geboden bescherming. Bovendien bevat de FCTC een verplichting voor de Unie om als onderdeel van een veelomvattend Uniebeleid ter bestrijding van het tabaksgebruik illegale tabaksproducten, ook illegaal in de Unie ingevoerde tabaksproducten, te bestrijden. De verpakkingseenheden van tabaksproducten moeten daarom van een unieke identificatiemarkering en veiligheidskenmerken worden voorzien en hun bewegingen moeten worden geregistreerd, zodat zulke producten in de gehele Unie kunnen worden gevolgd en getraceerd en hun overeenstemming met deze richtlijn kan worden gecontroleerd en beter kan worden afgedwongen. Ook moeten veiligheidskenmerken worden ingevoerd die de verificatie van de authenticiteit van de tabaksproducten zullen vergemakkelijken.
- (30) Er moeten op het niveau van de Unie een interoperabel volg- en traceersysteem en veiligheidskenmerken worden ontwikkeld. In een eerste fase moeten het volg- en traceersysteem en de veiligheidskenmerken enkel van toepassing zijn op sigaretten en shagtabak. Hierdoor zullen producenten van andere tabaksproducten kunnen profiteren van de ervaringen die zijn opgedaan voordat het volg- en traceersysteem en de veiligheidskenmerken op deze andere producten van toepassing zijn geworden.
- (31) Om onafhankelijkheid en transparantie van het volg- en traceersysteem te waarborgen, moeten producenten van tabaksproducten met onafhankelijke derden overeenkomsten betreffende de opslag van gegevens sluiten. De Commissie moet de geschiktheid van deze onafhankelijke derden goedkeuren en zij moeten onder toezicht van een onafhankelijke externe auditor staan. Gegevens met betrekking tot het volg- en traceersysteem moeten gescheiden worden gehouden van andere gegevens in verband met de onderneming en moeten voortdurend kunnen worden gecontroleerd door en te allen tijde toegankelijk zijn voor de bevoegde autoriteiten van de lidstaten en de Commissie.

- (32) Bij Richtlijn 89/622/EEG van de Raad ⁽¹⁾ is de verkoop van bepaalde tabaksproducten voor oraal gebruik verboden. In Richtlijn 2001/37/EG is dat verbod opnieuw bevestigd. Artikel 151 van de Akte van Toetreding van Oostenrijk, Finland en Zweden verleent Zweden een afwijking van het verbod. Het verbod om tabak voor oraal gebruik te verkopen, moet worden gehandhaafd om te voorkomen dat een product, dat verslavend is en schadelijke gevolgen voor de gezondheid heeft, in de Unie (behalve in Zweden) wordt ingevoerd. Voor andere rookloze tabaksproducten die niet voor de massamarkt bestemd zijn, worden strenge etiketteringsvoorschriften en een aantal voorschriften betreffende de ingrediënten geacht te volstaan om een groei van de markt die verder gaat dan het traditionele gebruik in te dammen.
- (33) Grensoverschrijdende verkoop op afstand van tabaksproducten kan de toegang vergemakkelijken tot tabaksproducten die niet aan deze richtlijn voldoen. Die verkoop vergroot ook het risico dat jongeren toegang tot tabaksproducten zouden krijgen. Op die manier kan de wetgeving inzake de bestrijding van het tabaksgebruik worden ondermijnd. De lidstaten moeten de grensoverschrijdende verkoop op afstand derhalve kunnen verbieden. Waar grensoverschrijdende verkoop op afstand niet verboden is, is het aangewezen te voorzien in gemeenschappelijke voorschriften betreffende de registratie van detaillisten die dit soort verkoop verrichten, die geschikt zijn om de doeltreffendheid van deze richtlijn te garanderen. Overeenkomstig artikel 4, lid 3, van het Verdrag betreffende de Europese Unie (VEU), dienen de lidstaten met elkaar samen te werken om de uitvoering van deze richtlijn te vergemakkelijken, met name met betrekking tot maatregelen die worden genomen ten aanzien van grensoverschrijdende verkoop op afstand van tabaksproducten.
- (34) Alle tabaksproducten kunnen leiden tot de dood, ziekten en handicaps. Dientengevolge moeten de productie, distributie en consumptie ervan worden gereguleerd. Het is daarom van belang dat de ontwikkelingen inzake nieuwsoortige tabaksproducten worden gevolgd. De producenten en importeurs moeten worden verplicht kennis te geven van nieuwsoortige tabaksproducten, onverminderd de bevoegdheid van de lidstaten om die nieuwsoortige producten te verbieden of toe te staan.
- (35) Om een gelijk speelveld te waarborgen, moeten nieuwsoortige tabaksproducten, die tabaksproducten in de zin van deze richtlijn zijn, aan de voorschriften van deze richtlijn voldoen.
- (36) Elektronische sigaretten en navulverpakkingen moeten bij deze richtlijn worden gereguleerd, tenzij zij — vanwege hun presentatie of functie — onder Richtlijn 2001/83/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽²⁾ of Richtlijn 93/42/EEG van de Raad ⁽³⁾ vallen. Met betrekking tot deze producten bestaan op nationaal niveau uiteenlopende wetgeving en praktijken, met betrekking tot onder meer de veiligheid van deze producten; dientengevolge is een optreden op het niveau van de Unie vereist om de interne markt beter te doen functioneren. Bij de regulering van deze producten moet een hoog beschermingsniveau van de volksgezondheid in acht worden genomen. Teneinde de lidstaten in staat te stellen hun toezichts- en controletaken te verrichten, moet van producenten en invoerders van elektronische sigaretten en navulverpakkingen verlangd worden dat zij kennis geven van de desbetreffende producten vóór zij deze in de handel brengen.
- (37) De lidstaten moeten ervoor zorgen dat elektronische sigaretten en navulverpakkingen voldoen aan de voorschriften van deze richtlijn. Indien de producent van het desbetreffende product niet in de Unie is gevestigd, moet de importeur van dat product ervoor verantwoordelijk zijn dat die producten aan deze richtlijn voldoen.
- (38) Het in de handel brengen van nicotinehoudende vloeistoffen mag bij deze richtlijn alleen toegelaten worden indien het nicotinegehalte niet meer dan 20 mg/ml bedraagt. Dit gehalte zorgt voor een afgifte van nicotine die vergelijkbaar is met de toegestane dosis nicotine van een standaardcigaret gedurende de tijd die nodig is om een dergelijke sigaret te roken. Teneinde de risico's in verband met nicotine te beperken, moeten voor navulverpakkingen, reservoirs en patronen maximumafmetingen worden vastgesteld.
- (39) Uitsluitend elektronische sigaretten die een consistente dosis nicotine afgeven, mogen op grond van deze richtlijn in de handel worden gebracht. De verstrekking van een consistente dosis nicotine bij normaal gebruik is nodig voor de bescherming van de gezondheid en voor veiligheids- en kwaliteitsdoelstellingen, onder meer om het risico te vermijden dat ongewild een hoge dosis wordt geconsumeerd.
- (40) Elektronische sigaretten en navulverpakkingen kunnen in de handen van kinderen een gezondheidsrisico vormen. Daarom moet ervoor worden gezorgd dat deze producten kind- en manipulatieveilig worden gemaakt, onder meer door middel van kindveilige etikettering en open- en sluitmechanismen.

⁽¹⁾ Richtlijn 89/622/EEG van de Raad van 13 november 1989 betreffende de onderlinge aanpassing van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen van de lidstaten inzake de etikettering van tabaksproducten alsmede het verbod van bepaalde tabaksproducten voor oraal gebruik (PB L 359 van 8.12.1989, blz. 1).

⁽²⁾ Richtlijn 2001/83/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 november 2001 tot vaststelling van een communautair wetboek betreffende geneesmiddelen voor menselijk gebruik (PB L 311 van 28.11.2001, blz. 67).

⁽³⁾ Richtlijn 93/42/EEG van de Raad van 14 juni 1993 betreffende medische hulpmiddelen (PB L 169 van 12.7.1993, blz. 1).

- (41) Aangezien nicotine een giftige stof is en gelet op de mogelijke veiligheids- en gezondheidsrisico's, ook voor degenen voor wie het product niet bestemd is, moeten nicotinehoudende vloeistoffen uitsluitend in de handel worden gebracht middels elektronische sigaretten of navulverpakkingen die aan bepaalde veiligheids- en kwaliteitsvoorschriften voldoen. Het is van belang dat elektronische sigaretten tijdens gebruik en navullen niet breken of lekken.
- (42) De etikettering en verpakking van deze producten moet voldoende en passende informatie over het veilig gebruik bevatten, teneinde de gezondheid en veiligheid van de mens te beschermen, moet passende gezondheidswaarschuwingen bevatten en mag geen misleidende elementen of kenmerken bevatten.
- (43) De uiteenlopende nationale wetgevingen en praktijken op het gebied van reclame en sponsoring inzake elektronische sigaretten belemmeren het vrije verkeer van goederen en de vrijheid van dienstverrichting, en scheppen een merkbaar risico van concurrentievervalsing. Zonder extra maatregelen op het niveau van de Unie zullen deze verschillen de komende jaren wellicht toenemen, mede gelet op de groeiende markt van elektronische sigaretten en navulverpakkingen. Derhalve moeten de nationale bepalingen inzake reclame en sponsoring van producten die grensoverschrijdende effecten hebben onderling worden aangepast, met een hoog beschermingsniveau van de menselijke gezondheid als uitgangspunt. Elektronische sigaretten kunnen tot nicotineverslaving leiden en uiteindelijk tot normale tabaksconsumptie, aangezien zij rookgedrag imiteren en normaliseren. Daarom is het passend om voor de reclame voor elektronische sigaretten en navulverpakkingen een restrictieve aanpak te volgen.
- (44) Om hun regelgevende taken te kunnen uitoefenen, hebben de Commissie en de lidstaten volledige informatie nodig over de marktontwikkelingen ter zake van elektronische sigaretten en navulverpakkingen. Daarom moeten aan producenten en invoerders van deze producten rapportageverplichtingen inzake verkoopvolumes, voorkeuren van consumentengroepen en verkoopwijzen worden opgelegd. Zeker moet worden gezorgd dat deze informatie aan het grote publiek beschikbaar wordt gesteld, met de nodige inachtneming van de noodzaak bedrijfsgeheimen te beschermen.
- (45) Om ervoor te zorgen dat de lidstaten passend markttoezicht kunnen houden, dienen producenten, invoerders en distributeurs een toereikend systeem te hanteren om vermoedelijk schadelijke gevolgen te monitoren en te registreren en deze gevolgen aan de bevoegde autoriteiten te melden, zodat passende maatregelen kunnen worden genomen. Door middel van een vrijwaringsclausule moeten lidstaten kunnen optreden wanneer zich een ernstig risico voor de volksgezondheid voordoet.
- (46) In het kader van een opkomende markt voor elektronische sigaretten is het mogelijk dat specifieke elektronische sigaretten of navulverpakkingen, dan wel een type daarvan, in de handel worden gebracht en aan de bepalingen van deze richtlijn voldoen, maar een onvoorzien risico voor de volksgezondheid vormen. Het verdient derhalve aanbeveling te voorzien in een procedure om dat risico het hoofd te bieden; een en ander moet voor een lidstaat de mogelijkheid inhouden om voorlopige passende maatregelen te nemen. Dergelijke voorlopige passende maatregelen kunnen betrekking hebben op het verbod om specifieke elektronische sigaretten of navulverpakkingen, dan wel een type daarvan, in de handel te brengen. In dat verband moet de Commissie bevoegd zijn gedelegeerde handelingen vast te stellen teneinde het in de handel brengen van specifieke elektronische sigaretten of navulverpakkingen, dan wel een type daarvan, te verbieden. De Commissie moet bevoegd zijn dit te doen, indien ten minste drie lidstaten de betrokken producten op naar behoren gerechtvaardigde gronden hebben verboden en dat verbod tot alle lidstaten moeten worden uitgebreid om het goede functioneren van de interne markt te waarborgen voor producten die aan deze richtlijn voldoen maar niet dezelfde veiligheidsrisico's vertonen. De Commissie dient uiterlijk 20 mei 2016 verslag uit te brengen over de mogelijke risico's in verband met navulbare elektronische sigaretten.
- (47) Deze richtlijn harmoniseert niet alle aspecten van elektronische sigaretten of navulverpakkingen. De verantwoordelijkheid voor het vaststellen van regels inzake smaken blijft bijvoorbeeld bij de lidstaten. De lidstaten kunnen het nuttig achten toe te staan dat producten met bepaalde smaken in de handel gebracht worden. Zij moeten zich daarbij bewust zijn van de mogelijke aantrekkingskracht van dergelijke producten op jongeren en niet-rokers. Het verbieden van producten met bepaalde smaken dient te worden gemotiveerd en een kennisgeving daarvan moet ingediend worden overeenkomstig Richtlijn 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Richtlijn 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van technische normen en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij (PB L 204 van 21.7.1998, blz. 37).

- (48) Evenmin harmonieert deze richtlijn de regels inzake rookvrije omgevingen, of nationale verkoopsregelingen, binnenlandse reclame, dan wel merkextensie (brand stretching), of voert zij een leeftijdsgrens in voor elektronische sigaretten of navulverpakkingen. In ieder geval mag de presentatie en de reclame van die producten niet leiden tot het bevorderen van de tabaksconsumptie of mag zij geen aanleiding geven tot verwarring met tabaksproducten. Het staat de lidstaten vrij deze aangelegenheden binnen hun rechtsbevoegdheid zelf te regelen, en zij worden daartoe aangemoedigd.
- (49) De reglementering van voor roken bestemde kruidenproducten verschilt van lidstaat tot lidstaat, en deze producten worden ondanks de gezondheidsrisico's die de verbranding ervan oplevert vaak als onschadelijk of minder schadelijk beschouwd. Vaak zijn de consumenten niet op de hoogte van de samenstelling van deze producten. Om het goede functioneren van de interne markt te verzekeren en de informatieverstrekking aan de consumenten te verbeteren, moeten voor deze producten op het niveau van de Unie gemeenschappelijke etiketteringsregels en informatieverstrekking over ingrediënten worden ingevoerd.
- (50) Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze richtlijn te waarborgen moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend wat betreft het vaststellen en actualiseren van een lijst van prioritaire additieven voor aangescherpte rapportage, het vaststellen en actualiseren van het format voor de verstrekking van informatie over ingrediënten en voor de verspreiding van die informatie, het vaststellen of een tabaksproduct een kenmerkend aroma of een verhoogde toxiciteit of verslavende werking dan wel CMR-kenmerken heeft, de methode om vast te stellen of een tabaksproduct een kenmerkend aroma heeft, de procedures voor de instelling en de werking van een onafhankelijke adviescommissie voor het identificeren van tabaksproducten met kenmerkende aroma's, de precieze positie van gezondheidswaarschuwingen op shagtabak in buidels, de technische specificaties voor het ontwerp en de vorm van de gecombineerde gezondheidswaarschuwingen, de technische normen voor de instelling en werking van het volg- en traceersysteem, de technische normen om ervoor te zorgen dat de systemen die worden gebruikt voor de unieke identificatiemarkeringen en de veiligheidskenmerken met elkaar verenigbaar zijn, alsmede wat betreft het vaststellen van een gemeenschappelijke vorm voor de kennisgeving van elektronische sigaretten en navulverpakkingen en de technische normen voor het navulmechanisme van dergelijke producten. Die uitvoeringsbevoegdheden moeten worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾.
- (51) Om ervoor te zorgen dat de richtlijn volledig operationeel wordt en om haar aan te passen aan de technische, wetenschappelijke en internationale ontwikkelingen in de tabaksproductie, -consumptie en -regulering moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 VWEU handelingen vast te stellen ten aanzien van de vaststelling en aanpassing van maximumemissieniveaus en de methoden voor het meten van die emissies, de vaststelling van maximumniveaus voor additieven die een kenmerkend aroma produceren of die de toxiciteit of de verslavende werking vergroten, het intrekken van bepaalde vrijstellingen voor andere tabaksproducten dan sigaretten en shagtabak, de aanpassing van de gezondheidswaarschuwingen, de vaststelling en aanpassing van de beeldbank, de herziening, de omschrijving van de belangrijkste elementen van de gegevensopslagovereenkomsten die moeten worden gesloten ten behoeve van het volg- en traceersysteem, en het uitbreiden tot de gehele Unie van de maatregelen van de lidstaten betreffende specifieke elektronische sigaretten of navulverpakkingen, dan wel een type daarvan. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadpleging overgaat, onder meer op deskundigenniveau. De Commissie moet er bij het voorbereiden en opstellen van gedelegeerde handelingen ervoor zorgen dat de desbetreffende documenten tijdig en op gepaste wijze gelijktijdig worden toegezonden aan het Europees Parlement en aan de Raad.
- (52) De Commissie moet de ontwikkelingen met betrekking tot de tenuitvoerlegging en de gevolgen van deze richtlijn volgen en moet uiterlijk op 21 mei 2021 en vervolgens wanneer nodig, een verslag indienen om te beoordelen of wijzigingen van deze richtlijn noodzakelijk zijn. Het verslag moet informatie bevatten over niet onder deze richtlijn vallende oppervlakten van verpakkingseenheden van tabaksproducten, marktontwikkelingen inzake nieuwsoortige tabaksproducten, marktontwikkelingen die tot een aanzienlijke verandering in de omstandigheden leiden, marktontwikkelingen inzake en de perceptie van de consument van dunne sigaretten, tabak voor waterpijpen en elektronische sigaretten en navulverpakkingen.

De Commissie moet een verslag opstellen over de haalbaarheid, de voordelen en de effecten van een Europees stelsel voor de regulering van ingrediënten in tabaksproducten, met inbegrip van de haalbaarheid en de voordelen van een lijst van ingrediënten op het niveau van de Unie, die in tabaksproducten kunnen worden gebruikt, erin

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

aanwezig mogen zijn, of eraan mogen worden toegevoegd (de zogeheten „positieve lijst”). Bij de opstelling van dat verslag dient de Commissie onder meer het wetenschappelijk bewijsmateriaal betreffende de toxische of verslavende werking van de ingrediënten te beoordelen.

- (53) Voor tabaks- en aanverwante producten die voldoen aan de voorschriften van deze richtlijn, dient het vrije verkeer van goederen te gelden. Gezien de verschillende gradaties van harmonisering die door deze richtlijn tot stand worden gebracht, dienen de lidstaten onder bepaalde voorwaarden de mogelijkheid te behouden om op bepaalde gebieden aanvullende eisen te stellen ter bescherming van de volksgezondheid. Dit geldt voor de presentatie en de verpakking van tabaksproducten, met inbegrip van kleuren, behoudens voor gezondheidswaarschuwingen, waarvoor de richtlijn een eerste reeks gemeenschappelijke basisvoorschriften vaststelt. Zo kunnen de lidstaten bijvoorbeeld voorschriften invoeren voor de verdere standaardisatie van de verpakkingen van tabaksproducten, mits die voorschriften verenigbaar zijn met het VWEU en met de WTO-verplichtingen en een integrale toepassing van deze richtlijn niet in de weg staan.
- (54) Voorts moet de lidstaten, in het licht van eventuele toekomstige marktontwikkelingen, worden toegestaan om een bepaalde categorie tabaks- of aanverwante producten te verbieden op gronden die verband houden met de specifieke situatie in de betrokken lidstaat, mits zulks gerechtvaardigd is door de vereiste bescherming van de volksgezondheid en rekening wordt gehouden met het hoge beschermingsniveau dat met deze richtlijn wordt verwezenlijkt. De lidstaten dienen deze strengere nationale voorschriften aan de Commissie ter kennis te brengen.
- (55) Het moet een lidstaat vrijstaan om voor aspecten die niet bij deze richtlijn geregeld worden, nationale wettelijke regelingen te handhaven of in te voeren die van toepassing zijn op alle in die lidstaat in die handel gebrachte producten, mits die verenigbaar zijn met het VWEU en de integrale toepassing van deze richtlijn niet in gevaar brengen. Derhalve kan een lidstaat onder deze voorwaarden onder meer voorzien in de regulering of het verbod van artikelen die worden gebruikt voor tabaksproducten (waaronder waterpijpen) en voor roken bestemde kruidenproducten, alsmede in de regulering of het verbod van producten die uiterlijk lijken op een soort tabak of aanverwant product. Voor nationale technische voorschriften is een voorafgaande kennisgeving vereist op grond van Richtlijn 98/34/EG.
- (56) De lidstaten moeten waarborgen dat persoonsgegevens worden verwerkt overeenkomstig de voorschriften en garanties in Richtlijn 95/46/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾.
- (57) Deze richtlijn laat de wetgeving van de Unie inzake het gebruik en de etikettering van genetisch gemodificeerde organismen onverlet.
- (58) Overeenkomstig de gezamenlijke politieke verklaring van 28 september 2011 van de lidstaten en de Commissie over toelichtende stukken ⁽²⁾ hebben de lidstaten zich ertoe verbonden om in gerechtvaardigde gevallen de kennisgeving van hun omzettingsmaatregelen vergezeld te doen gaan van één of meer stukken waarin het verband tussen de onderdelen van een richtlijn en de overeenkomstige delen van de nationale omzettingsteksten wordt toegelicht. Met betrekking tot deze richtlijn acht de wetgever de toezending van dergelijke stukken gerechtvaardigd.
- (59) Deze richtlijn houdt geen wijziging van de verplichting in om de in het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie vastgelegde grondrechten en rechtsbeginselen te eerbiedigen. Deze richtlijn is van invloed op verscheidene grondrechten. Derhalve moet ervoor gezorgd worden dat de aan de producenten, importeurs en distributeurs van tabaksproducten en aanverwante producten opgelegde verplichtingen niet alleen een hoog niveau van gezondheids- en consumentenbescherming garanderen, maar ook alle andere grondrechten beschermen en evenredig zijn met de goede werking van de interne markt. Bij de toepassing van deze richtlijn moeten het recht van de Unie en de toepasselijke internationale verplichtingen worden geëerbiedigd.
- (60) Daar de doelstellingen van deze richtlijn, namelijk de onderlinge aanpassing van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen van de lidstaten inzake de productie, presentatie en verkoop van tabaksproducten en aanverwante producten, niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt, maar vanwege de omvang en gevolgen

⁽¹⁾ Richtlijn 95/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 oktober 1995 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens (PB L 281 van 23.11.1995, blz. 31).

⁽²⁾ PB C 369 van 17.12.2011, blz. 14.

ervan beter door de Unie kunnen worden verwezenlijkt, kan de Unie overeenkomstig het in artikel 5 VEU neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel, gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken,

HEBLEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

TITEL I

GEMEENSCHAPPELIJKE BEPALINGEN

Artikel 1

Onderwerp

Deze richtlijn beoogt de onderlinge aanpassing van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen van de lidstaten betreffende:

- a) de ingrediënten en de emissies van tabaksproducten en de daarmee verband houdende rapportageverplichtingen, inclusief de maximumemissieniveaus voor teer, nicotine en koolmonoxide van sigaretten;
- b) bepaalde aspecten van de etikettering en verpakking van tabaksproducten, met inbegrip van de gezondheidswaarschuwingen die moeten voorkomen op de verpakkingseenheden van tabaksproducten en op de buitenverpakkingen, alsmede traceerbaarheids- en veiligheidskenmerken die voor tabaksproducten gelden om de naleving van deze richtlijn te waarborgen;
- c) het verbod om tabak voor oraal gebruik in de handel te brengen;
- d) de grensoverschrijdende verkoop op afstand van tabaksproducten;
- e) de verplichting om kennis te geven van nieuwsoortige tabaksproducten;
- f) het in de handel brengen en etiketteren van bepaalde producten die verwant zijn aan tabaksproducten, namelijk elektronische sigaretten, navulverpakkingen en voor roken bestemde kruidenproducten;

teneinde de interne markt voor tabak en aanverwante producten beter te doen functioneren, waarbij wordt uitgegaan van een hoog niveau van bescherming van de volksgezondheid, met name voor jongeren, en teneinde te voldoen aan de verplichtingen van de Unie die voortvloeien uit het WHO-Kaderverdrag inzake tabaksontmoediging (WHO Framework Convention for Tobacco Control — FCTC).

Artikel 2

Definities

In deze richtlijn gelden de volgende definities:

1. „tabak”: bladeren en andere natuurlijke, getransformeerde of niet-verwerkte delen van de tabaksplant, met inbegrip van geëxpandeerde en gereconstitueerde tabak;
2. „pijptabak”: tabak die geconsumeerd kan worden via een proces van verbranding en die uitsluitend bestemd is voor gebruik in een pijp;
3. „shagtabak”: tabak die door consumenten of detaillisten kan worden gebruikt voor het maken van sigaretten;
4. „tabaksproducten”: producten die geconsumeerd kunnen worden en die, al is het slechts ten dele, bestaan uit tabak, ook indien genetisch gemodificeerd;
5. „rookloos tabaksproduct”: een tabaksproduct dat niet via een proces van verbranding wordt geconsumeerd, met inbegrip van pruimtabak, snuiftabak en tabak voor oraal gebruik;
6. „pruimtabak”: een rookloos tabaksproduct dat uitsluitend voor pruimen bestemd is;
7. „snuiftabak”: een rookloos tabaksproduct dat via de neus geconsumeerd kan worden;
8. „tabak voor oraal gebruik”: alle geheel of gedeeltelijk uit tabak bestaande tabaksproducten voor oraal gebruik, met uitzondering van producten die bestemd zijn om te worden geïnhaald of gepruimd, in de vorm van poeder, fijne deeltjes of een combinatie van deze vormen, met name die welke in portiezakjes of poreuze builtjes worden aangeboden;
9. „voor roken bestemde tabaksproducten”: andere tabaksproducten dan rookloze tabaksproducten;

10. „sigaret”: een tabaksrolletje dat geconsumeerd kan worden via een proces van verbranding en dat nader is omschreven in artikel 3, lid 1, van Richtlijn 2011/64/EU van de Raad ⁽¹⁾;
11. „sigaar”: een tabaksrolletje dat geconsumeerd kan worden via een proces van verbranding en dat nader is omschreven in artikel 4, lid 1, van Richtlijn 2011/64/EU;
12. „cigarillo”: een type kleine sigaar die nader is omschreven in artikel 8, lid 1, van Richtlijn 2007/74/EG van de Raad ⁽²⁾;
13. „waterpijptabak”: tabaksproduct dat geconsumeerd kan worden voor consumptie door middel van een waterpijp. Voor de toepassing van deze richtlijn wordt waterpijptabak aangemerkt als een voor roken bestemd tabaksproduct. Indien een product door middel van waterpijpen én als shagtabak kan worden gebruikt, wordt het beschouwd als shagtabak;
14. „nieuwsoortig tabaksproduct”: een tabaksproduct dat:
 - a) niet onder een van de volgende categorieën valt: sigaretten, shagtabak, pijptabak, waterpijptabak, sigaren, cigarillo's, pruimtabak, snuiftabak of tabak voor oraal gebruik, en
 - b) na 19 mei 2014 in de handel wordt gebracht;
15. „voor roken bestemd kruidenproduct”: een product op basis van planten, kruiden of fruit dat geen tabak bevat en geconsumeerd kan worden via een proces van verbranding;
16. „elektronische sigaret”: een product dat gebruikt kan worden voor de consumptie van nicotinehoudende damp via een mondstuk, of een onderdeel van dat product, waaronder een patroon, een reservoir en het apparaatje zonder patroon of reservoir. Elektronische sigaretten kunnen bestemd zijn om te worden weggeworpen of middels een navulverpakking en een reservoir navulbaar zijn, of herlaadbaar zijn met een patroon voor eenmalig gebruik;
17. „navulverpakking”: een recipiënt dat een nicotinehoudende vloeistof bevat die gebruikt kan worden voor het navullen van een elektronische sigaret;
18. „ingrediënt”: tabak, een additief, en alle in een gereed tabaksproduct of aanverwant product aanwezige stoffen of elementen, met inbegrip van papier, filters, inkt, capsules en kleefstoffen;
19. „nicotine”: nicotinealkaloïden;
20. „teer”: het ongezuiverde condensaat van rook minus de water- en nicotinegehalten;
21. „emissies”: stoffen die vrijkomen wanneer een tabaksproduct of aanverwant product wordt gebruikt zoals beoogd, zoals stoffen die voorkomen in rook, of stoffen die vrijkomen bij het gebruik van rookloze tabaksproducten;
22. „maximumniveau” of „maximumemissieniveau”: de maximale hoeveelheid of emissie van een stof in een tabaksproduct, ook als zij nul bedraagt, gemeten in milligram;
23. „additief”: een andere stof dan tabak die aan een tabaksproduct, een verpakkingseenheid ervan of een buitenverpakking wordt toegevoegd;
24. „geur- of smaakstof”: een additief dat een geur en/of een smaak verleent;
25. „kenmerkend aroma”: een duidelijk waarneembare andere geur of smaak dan die van tabak en die het resultaat is van een additief of combinatie van additieven, met inbegrip van, maar niet beperkt tot, fruit, specerijen, kruiden, alcohol, snoepgoed, menthol of vanille, die kan worden waargenomen voor of bij de consumptie van het tabaksproduct;
26. „verslavende werking”: het farmacologisch vermogen van een stof om verslaving te veroorzaken, een toestand die invloed heeft op het vermogen van een particulier om zijn gedrag te beheersen, meestal door het geven van een beloning of het verlichten van ontwenningssverschijnselen, of beide;

⁽¹⁾ Richtlijn 2011/64/EU van de Raad van 21 juni 2011 betreffende de structuur en de tarieven van de accijns op tabaksfabrikanten (PB L 176 van 5.7.2011, blz. 24).

⁽²⁾ Richtlijn 2007/74/EG van de Raad van 20 december 2007 betreffende de vrijstelling van belasting over de toegevoegde waarde en accijnzen op goederen die worden ingevoerd door reizigers komende uit derde landen (PB L 346 van 29.12.2007, blz. 6).

27. „toxiciteit”: de mate waarin een stof schadelijke effecten kan hebben in het menselijk organisme, inclusief effecten die optreden in de loop van de tijd, doorgaans ten gevolge van herhaalde of voortdurende consumptie of blootstelling;
28. „aanzienlijke verandering in de omstandigheden”: een stijging van het verkoopvolume per productcategorie van ten minste 10 % in ten minste vijf lidstaten, op basis van overeenkomstig artikel 5, lid 6, meegedeelde gegevens; of een verhoging van de gebruiksprevalentie in de groep consumenten jonger dan 25 jaar met ten minste vijf procentpunten in ten minste vijf lidstaten voor de respectieve productcategorie, op basis van de speciale Eurobarometer nr. 385 van mei 2012 of gelijkwaardige prevalentiestudies; een stijging van het verkoopvolume voor de productcategorie in de detailhandel van niet meer dan 2,5 % van de totale verkoop van tabaksproducten op Unieniveau wordt in geen geval aangemerkt als een aanzienlijke verandering in de omstandigheden;
29. „buitenverpakking”: de verpakking waarin tabaksproducten of aanverwante producten in de handel worden gebracht en die een verpakkingseenheid of een aantal verpakkingseenheden bevat; cellofaanverpakkingen worden niet als buitenverpakking beschouwd;
30. „verpakkingseenheid”: de kleinste individuele verpakking van een tabaksproduct of aanverwant product die in de handel wordt gebracht;
31. „buidel”: verpakkingseenheid voor shagtabak, in de vorm van een rechthoekige zak met een klep die de opening bedekt of in de vorm van een staande buidel;
32. „gezondheidswaarschuwing”: een waarschuwing betreffende de negatieve effecten op de menselijke gezondheid van een product of betreffende andere ongewenste gevolgen van de consumptie ervan, met inbegrip van waarschuwende teksten, gecombineerde gezondheidswaarschuwingen, algemene waarschuwingen en informatieve boodschappen, als bepaald in deze richtlijn;
33. „gecombineerde gezondheidswaarschuwing”: een gezondheidswaarschuwing die bestaat uit een combinatie van een waarschuwende tekst en een corresponderende foto of illustratie, als bepaald in deze richtlijn;
34. „grensoverschrijdende verkoop op afstand”: een verkoop op afstand aan consumenten waarbij de consument zich op het tijdstip waarop hij het product bij een detaillist bestelt, in een andere lidstaat bevindt dan de lidstaat of het derde land waar die detaillist is gevestigd; een detaillist wordt geacht te zijn gevestigd in een lidstaat:
 - a) in het geval van een natuurlijk persoon: indien de zetel van zijn bedrijf zich in die lidstaat bevindt;
 - b) in andere gevallen: indien de statutaire zetel, hoofdbestuur of hoofdvestiging, met inbegrip van een filiaal, agentschap of enige andere vestiging, van de detaillist zich in die lidstaat bevindt;
35. „consument”: een natuurlijke persoon die handelt voor doeleinden die buiten zijn bedrijfs- of beroepsactiviteit vallen;
36. „leeftijdscntrolesysteem”: een informatieverwerkend systeem dat overeenkomstig de nationale voorschriften op elektronische wijze ondubbelzinnig de leeftijd van de consument bevestigt;
37. „producent”: een natuurlijke of rechtspersoon die een product vervaardigt, laat ontwerpen of laat vervaardigen onder zijn naam of merk en in de handel brengt;
38. „invoer van tabaks- of aanverwante producten”: het op het grondgebied van de Unie binnenbrengen van die producten die bij hun binnenkomst in de Unie niet onder een douaneschorsingsregeling worden geplaatst, alsmede het vrijgeven van die onder een douaneschorsingsregeling geplaatste producten;

39. „importeur van tabaks- of aanverwante producten”: de eigenaar van tabaks- en aanverwante producten die in het grondgebied van de Unie zijn binnengebracht of een persoon die het recht heeft om over die producten te beschikken;
40. „in de handel brengen”: de terbeschikkingstelling van producten aan consumenten in de Unie, al dan niet tegen betaling, inclusief via de verkoop op afstand, ongeacht de plaats van productie ervan; in het geval van grensoverschrijdende verkopen op afstand wordt het product geacht in de handel te zijn gebracht in de lidstaat waar zich de consument bevindt;
41. „detaillist”: verkooppunt waar tabaksproducten in de handel worden gebracht, ook als dat door een natuurlijk persoon gebeurt.

TITEL II

TABAKSPRODUCTEN

HOOFDSTUK I

Ingrediënten en emissies

Artikel 3

Maximumemissieniveaus voor teer, nicotine, koolmonoxide en andere stoffen

1. De emissieniveaus van in de lidstaten in de handel gebrachte of geproduceerde sigaretten („maximumemissieniveaus”) mogen niet hoger zijn dan:
 - a) 10 mg teer per sigaret;
 - b) 1 mg nicotine per sigaret;
 - c) 10 mg koolmonoxide per sigaret.
2. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 27 bij gedelegeerde handeling de in lid 1 vastgestelde maximumemissieniveaus te verlagen, indien dit noodzakelijk is op grond van internationaal overeengekomen normen.
3. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van de maximumemissieniveaus die zij vaststellen voor andere emissies van sigaretten dan de in lid 1 bedoelde emissies en voor de emissies van andere tabaksproducten dan sigaretten.
4. De Commissie stelt overeenkomstig artikel 27 gedelegeerde handelingen vast om de door de partijen bij de FTCT of door de WGO overeengekomen normen inzake maximumemissieniveaus voor andere emissies van sigaretten dan de in lid 1 bedoelde emissies en voor de emissies van andere tabaksproducten dan sigaretten in het recht van de Unie op te nemen.

Artikel 4

Meetmethoden

1. De emissies van teer, nicotine en koolmonoxide van sigaretten worden gemeten volgens ISO-norm 4387 (teer), ISO-norm 10315 (nicotine) en ISO-norm 8454 (koolmonoxide).

De juistheid van de metingen inzake teer, nicotine en koolmonoxide wordt vastgesteld aan de hand van ISO-norm 8243.

2. De in lid 1 bedoelde metingen worden geverifieerd door laboratoria die zijn erkend door en onder toezicht staan van de bevoegde autoriteiten van de lidstaten.

Deze laboratoria mogen niet eigendom zijn of direct of indirect onder zeggenschap staan van de tabaksindustrie.

De lidstaten delen de Commissie een lijst van de erkende laboratoria mee, met vermelding van de voor de erkenning gehanteerde criteria en de voor het toezicht gebruikte methoden, en werken die bij elke wijziging bij. De Commissie maakt deze lijsten van erkende laboratoria openbaar.

3. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 27 gedelegeerde handelingen vast te stellen om de methoden voor het meten van de teer-, nicotine- en koolmonoxide-emissies aan te passen, indien dit noodzakelijk is, op grond van de wetenschappelijke en technische ontwikkelingen of internationaal overeengekomen normen.

4. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van de meetmethoden die zij hanteren voor andere emissies van sigaretten dan de in lid 3 bedoelde emissies en voor de emissies van andere tabaksproducten dan sigaretten.

5. De Commissie stelt overeenkomstig artikel 27 gedelegeerde handelingen vast om de door de partijen bij de FTCT of bij de WGO overeengekomen normen voor meetmethoden in het recht van de Unie op te nemen.

6. De lidstaten kunnen producenten en importeurs van tabaksproducten evenredige vergoedingen in rekening brengen voor de verificatie van de metingen als bedoeld in lid 1 van dit artikel.

Artikel 5

Verstrekking van informatie over ingrediënten en emissies

1. De lidstaten verplichten de producenten en importeurs van tabaksproducten bij hun bevoegde autoriteiten de volgende informatie in te dienen, opgesplitst naar merk en type:

- a) een lijst van alle ingrediënten, met opgave van de hoeveelheden, die voor de productie van die tabaksproducten worden gebruikt, naar afnemend gewicht van elk ingrediënt van de tabaksproducten;
- b) de emissieniveaus bedoeld in artikel 3, leden 1 en 4;
- c) indien beschikbaar, informatie over andere emissies en de niveaus daarvan.

Voor producten die al in de handel zijn, wordt deze informatie uiterlijk 20 november 2016 verstrekt.

De producenten en importeurs delen de bevoegde autoriteiten van de betrokken lidstaten ook mee wanneer de samenstelling van een product zodanig wordt gewijzigd dat de krachtens dit artikel verstrekte informatie moet worden aangepast.

De krachtens dit artikel vereiste informatie wordt voor een nieuw of gewijzigd tabaksproduct ingediend vóór dat product in de handel wordt gebracht.

2. De in lid 1, onder a), bedoelde lijst van ingrediënten gaat vergezeld van een verklaring waarin wordt uiteengezet waarom die ingrediënten aan de betrokken tabaksproducten worden toegevoegd. Deze lijst vermeldt tevens de status van de ingrediënten, met inbegrip van de vraag of zij zijn geregistreerd krachtens Verordening (EG) nr. 1907/2006 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾, en hun indeling in de zin van Verordening (EG) nr. 1272/2008 van het Europees Parlement en de Raad ⁽²⁾.

3. De in lid 1, onder a), bedoelde lijst van ingrediënten gaat tevens vergezeld van de relevante toxicologische gegevens betreffende de ingrediënten in verbrande en onverbrande vorm, naargelang van het geval, waarbij met name de gevolgen daarvan voor de gezondheid van consumenten worden vermeld en onder meer mogelijke verslavende effecten in aanmerking worden genomen.

Voorts dient de producent of importeur voor sigaretten en shagtabak een technisch document in met een algemene beschrijving van de gebruikte additieven en hun eigenschappen.

Behalve voor teer, nicotine en koolmonoxide en voor de in artikel 4, lid 4, bedoelde emissies vermelden de producenten en importeurs de gebruikte methoden voor het meten van emissies. De lidstaten kunnen voorts eisen dat de producenten en importeurs door de bevoegde autoriteiten voor te schrijven studies uitvoeren om de gevolgen van ingrediënten voor de gezondheid na te gaan, onder meer rekening houdend met de verslavende werking en toxiciteit ervan.

4. De lidstaten zorgen ervoor dat de krachtens lid 1 van dit artikel en artikel 6 verstrekte informatie op een voor het publiek toegankelijke website bekend wordt gemaakt. Bij het voor publiek beschikbaar maken van deze informatie houden de lidstaten naar behoren rekening met de noodzaak om bedrijfsgeheimen te beschermen. De lidstaten eisen dat de producenten en importeurs bij het indienen van de informatie krachtens lid 1 van dit artikel en artikel 6 aangeven welke informatie zij als bedrijfsgeheim beschouwen.

⁽¹⁾ Verordening (EG) nr. 1907/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 18 december 2006 inzake de registratie en beoordeling van en de autorisatie en beperkingen ten aanzien van chemische stoffen (REACH) tot oprichting van een Europees Agentschap voor chemische stoffen, houdende wijziging van Richtlijn 1999/45/EG en houdende intrekking van Verordening (EEG) nr. 793/93 van de Raad en Verordening (EG) nr. 1488/94 van de Commissie alsmede Richtlijn 76/769/EEG van de Raad en de Richtlijnen 91/155/EEG, 93/67/EEG, 93/105/EG en 2000/21/EG van de Commissie (PB L 396 van 30.12.2006, blz. 1).

⁽²⁾ Verordening (EG) nr. 1272/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 2008 betreffende de indeling, etikettering en verpakking van stoffen en mengsels tot wijziging en intrekking van de Richtlijnen 67/548/EEG en 1999/45/EG en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1907/2006 (PB L 353 van 31.12.2008, blz. 1).

5. De Commissie stelt door middel van uitvoeringshandelingen het format voor de indiening en het voor het publiek toegankelijk maken van de in de leden 1 en 6 van dit artikel en artikel 6 bedoelde informatie vast alsmede zo nodig de actualisering daarvan. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 25, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

6. De lidstaten verplichten de producenten en importeurs tot het indienen van de hen ter beschikking staande interne en externe studies aangaande marktonderzoek en de voorkeuren van verschillende groepen consumenten, inclusief jongeren en huidige rokers, inzake ingrediënten en emissies, alsmede samenvattingen van marktonderzoeken die zij uitvoeren bij het lanceren van nieuwe producten. De lidstaten verplichten de producenten en importeurs ook om verslag uit te brengen over hun verkoopvolume per merk en type, opgegeven in aantallen of kilogram en per lidstaat, op jaarbasis vanaf 1 januari 2015. De lidstaten verstrekken andere aanvullende, verkoopvolumegegevens waarover zij beschikken.

7. Alle gegevens en informatie die krachtens dit artikel en artikel 6 moeten worden verstrekt aan of door de lidstaten, worden verstrekt in elektronische vorm. De lidstaten slaan de informatie elektronisch op en zorgen ervoor dat de Commissie en de andere lidstaten er toegang toe hebben voor het toepassen van deze richtlijn. De lidstaten en de Commissie waarborgen dat bedrijfsgeheimen en andere vertrouwelijke informatie vertrouwelijk worden behandeld.

8. De lidstaten kunnen producten en importeurs van tabaksproducten evenredige vergoedingen in rekening brengen voor de ontvangst, opslag, verwerking, analyse en publicatie van de krachtens dit artikel bij hen ingediende informatie.

Artikel 6

Prioriteitslijst van additieven en aangescherpte rapportageverplichtingen

1. Naast de in artikel 5 bepaalde rapportageverplichtingen gelden aangescherpte informatieverplichtingen voor bepaalde additieven in sigaretten en shagtabak die zijn opgenomen op een prioriteitslijst. De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast voor het opstellen en vervolgens bijhouden van een dergelijke prioriteitslijst van additieven. De lijst bevat additieven:

- a) waarvoor eerste indicaties, onderzoeksresultaten of wetgeving in andere rechtsgebieden bestaan waaruit afgeleid kan worden dat zij een van de kenmerken hebben als omschreven lid 2, onder a) tot en met d), van dit artikel, en
- b) die, volgens de in artikel 5, leden 1 en 3, bedoelde informatieverstrekking inzake ingrediënten, wat gewicht of aantal betreft, tot de meest gebruikte additieven behoren.

Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 25, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld. Uiterlijk 20 mei 2016 wordt een eerste lijst opgesteld die ten minste 15 additieven bevat.

2. De lidstaten eisen dat de producenten en importeurs van sigaretten en shagtabak die een additief bevatten dat is opgenomen op de in lid 1 vastgestelde prioriteitslijst, diepgaande studies uitvoeren om voor elk additief te bepalen of het:

- a) bijdraagt aan de toxiciteit of verslavende werking van de betrokken producten, en of het de toxiciteit of verslavende werking van de betrokken producten in significante of meetbare mate vergroot;
- b) een kenmerkend aroma produceert;
- c) de inhalatie of de opname van nicotine faciliteert, of
- d) stoffen met CMR-kenmerken opwekt, de hoeveelheden van die stoffen, en of dit tot gevolg heeft dat de CMR-kenmerken van een betrokken product in significante of meetbare mate vergroot worden.

3. In deze studies wordt rekening gehouden met het beoogde gebruik van de betrokken producten en worden met name de emissies onderzocht die het resultaat zijn van het verbrandingsproces waarbij ook het additief gebruikt is. Daarnaast wordt de interactie van dat additief met andere ingrediënten van de producten bestudeerd. Producenten of importeurs die hetzelfde additief in hun tabaksproducten gebruiken, mogen een gezamenlijke studie uitvoeren wanneer ze het additief in een vergelijkbare productsamenstelling gebruiken.

4. De producenten en importeurs stellen een verslag op inzake de resultaten van die studies. Dat verslag bevat een samenvatting, alsmede een uitgebreid overzicht van de beschikbare wetenschappelijke literatuur over dat additief en een samenvatting van de interne gegevens aangaande de gevolgen van dat additief.

De producenten of importeurs zenden de verslagen naar de Commissie en een kopie naar de bevoegde autoriteiten van de lidstaten waar een tabaksproduct met het additief in de handel is gebracht uiterlijk 18 maanden nadat het additief in kwestie krachtens lid 1 is opgenomen op de prioriteitslijst. De Commissie en de betrokken lidstaten kunnen de producenten en importeurs ook om aanvullende informatie vragen over het additief in kwestie. Die aanvullende informatie wordt opgenomen in het verslag.

De Commissie en de betrokken lidstaten kunnen eisen dat die verslagen beoordeeld worden door een onafhankelijke wetenschappelijke instantie, met name wat begrijpelijkheid, methodiek en conclusies betreft. De ontvangen informatie ondersteunt de Commissie en de lidstaten bij het nemen van de in artikel 7 bedoelde besluiten. De lidstaten en de Commissie kunnen producten en importeurs van tabaksproducten evenredige vergoedingen in rekening brengen voor deze onafhankelijke wetenschappelijke beoordelingen.

5. De kleine en middelgrote ondernemingen omschreven in Aanbeveling 2003/361/EG van de Commissie ⁽¹⁾ wordt van de in dit artikel bedoelde verplichtingen vrijgesteld, indien een andere producent of importeur een verslag heeft opgesteld over het additief.

Artikel 7

Regulering van ingrediënten

1. De lidstaten verbieden het in de handel brengen van tabaksproducten met een kenmerkend aroma.

De lidstaten mogen het gebruik van additieven die voor de vervaardiging van tabaksproducten van wezenlijk belang zijn, bijvoorbeeld suiker ter vervanging van de tijdens het droogproces verloren gegane suiker, niet verbieden, mits deze additieven geen kenmerkend aroma produceren en zij de verslavende werking of toxiciteit, of de CMR-kenmerken van het tabaksproduct niet in significante of meetbare mate vergroten.

De lidstaten stellen de Commissie in kennis van maatregelen die uit hoofde van dit lid worden genomen.

2. Op verzoek van een lidstaat of op eigen initiatief bepaalt de Commissie door middel van uitvoeringshandelingen of een tabaksproduct binnen de werkingssfeer van lid 1 valt. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 25, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

3. De Commissie stelt bij uitvoeringshandeling uniforme regels vast voor de procedures om te bepalen of een tabaksproduct binnen de werkingssfeer van lid 1 valt. De uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 25, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

4. Er wordt een onafhankelijke adviescommissie op het niveau van de Unie ingesteld. De lidstaten en de Commissie kunnen deze commissie raadplegen alvorens zij een in de leden 1 en 2 van dit artikel bedoelde maatregel treffen. De Commissie stelt bij uitvoeringshandeling procedures vast voor de instelling en het functioneren van deze adviescommissie.

De uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 25, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

5. Indien een tabaksproduct overeenkomstig lid 1 van dit artikel in ten minste drie lidstaten verboden is wegens de aanwezige hoeveelheid of concentratie van bepaalde additieven of combinatie van additieven, is de Commissie bevoegd overeenkomstig artikel 27 gedelegeerde handelingen vast te stellen om maximuminhoudsgehalten vast te stellen voor de additieven of combinatie van additieven die het kenmerkend aroma produceren.

6. De lidstaten verbieden het in de handel brengen van tabaksproducten die de volgende additieven bevatten:

- a) vitaminen of andere additieven die de indruk wekken dat een tabaksproduct gezondheidsvoordelen biedt of minder gezondheidsrisico's oplevert;
- b) cafeïne of taurine of andere additieven en stimulerende chemische verbindingen die in verband worden gebracht met energie en vitaliteit;
- c) additieven die emissies kleuren;

⁽¹⁾ Aanbeveling 2003/361/EG van de Commissie van 6 mei 2003 betreffende de definitie van kleine, middelgrote en micro-ondernemingen (PB L 124 van 20.5.2003, blz. 36).

- d) voor voor roken bestemde tabaksproducten, additieven die de inhalatie of de opname van nicotine faciliteren, en
- e) additieven die in onverbrande vorm CMR-kenmerken hebben.

7. De lidstaten verbieden het in de handel brengen van tabaksproducten met bestanddelen, zoals filters, papier, verpakkingen of capsules, die geur- of smaakstoffen bevatten of met technische elementen die de geur, de smaak of de intensiteit van de rook van de betreffende tabaksproducten kunnen wijzigen. Filters, papier en capsules mogen geen tabak of nicotine bevatten.

8. De lidstaten zorgen ervoor dat de bepalingen en voorwaarden vastgelegd in Verordening (EG) nr. 1907/2006 in voorkomend geval worden toegepast op tabaksproducten.

9. De lidstaten verbieden op basis van wetenschappelijk bewijsmateriaal het in de handel brengen van tabaksproducten die additieven bevatten in hoeveelheden die bij consumptie de toxische of verslavende werking van een tabaksproduct of de CMR-kenmerken van een tabaksproduct in een significante of meetbare mate vergroten.

De lidstaten stellen de Commissie in kennis van de maatregelen die zij uit hoofde van dit lid hebben genomen.

10. Op verzoek van een lidstaat of op eigen initiatief bepaalt de Commissie bij uitvoeringshandeling of een tabaksproduct binnen de werkingssfeer van lid 9 valt. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 25, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld op basis van het recentste wetenschappelijk bewijsmateriaal.

11. Indien gebleken is dat een additief of een bepaalde hoeveelheid additieven de toxische of verslavende werking van een tabaksproduct aanmerkelijk vergroot, en als gevolg daarvan in ten minste drie lidstaten een verbod is ingesteld overeenkomstig lid 9 van dit artikel, is de Commissie bevoegd overeenkomstig artikel 27 bij gedelegeerde handeling maximuminhoudsgehalten voor die additieven vast te stellen. In dat geval wordt het maximuminhoudsgehalte vastgesteld op het laagste maximumniveau dat aanleiding heeft gegeven tot een van de in dit lid bedoelde nationale verboden.

12. Andere tabaksproducten dan sigaretten en shagtabak zijn vrijgesteld van het verbod bedoeld in de leden 1 en 7. De Commissie stelt overeenkomstig artikel 27 gedelegeerde handelingen om die vrijstelling voor een bepaalde productcategorie in te trekken als in een verslag van de Commissie wordt geconstateerd dat zich een aanzienlijke verandering in de omstandigheden heeft voorgedaan.

13. De lidstaten en de Commissie kunnen de producenten en importeurs van tabaksproducten evenredige vergoedingen in rekening brengen voor de beoordeling of een tabaksproduct een kenmerkend aroma heeft, of er verboden additieven of aroma's gebruikt zijn, en of het tabaksproduct additieven bevat in hoeveelheden die de toxische of verslavende werking of de CMR-kenmerken van het tabaksproduct in kwestie in een significante en meetbare mate vergroten.

14. In het geval van tabaksproducten met een kenmerkend aroma waarvan het verkoopvolume in de gehele Unie 3 % of meer van een bepaalde productcategorie vertegenwoordigt, is het bepaalde in dit artikel van toepassing vanaf 20 mei 2020.

15. Dit artikel is niet van toepassing op tabak voor oraal gebruik.

HOOFDSTUK II

Etikettering en verpakking

Artikel 8

Algemene bepalingen

1. Op elke verpakkingseenheid van een tabaksproduct en elke buitenverpakking staan de in dit hoofdstuk bepaalde gezondheidswaarschuwingen in de officiële taal of talen van de lidstaat waar het product in de handel wordt gebracht.

2. Gezondheidswaarschuwingen beslaan de gehele daarvoor bestemde oppervlakte van de verpakkingseenheid of de buitenverpakking; commentaren op, parafraseringen van of verwijzingen van enige aard naar de waarschuwingen mogen niet voorkomen.

3. De lidstaten zorgen ervoor dat de gezondheidswaarschuwingen op een verpakkingseenheid en op elke buitenverpakking zodanig afgedrukt zijn dat zij niet verwijderd kunnen worden, en niet uitwisbaar en volledig zichtbaar zijn; dit houdt ook in dat zij, wanneer tabaksproducten in de handel worden gebracht, niet geheel of gedeeltelijk worden verborgen of onderbroken door accijnszegels, prijsaanduidingen, veiligheidskenmerken, omhulsels, hulzen, dozen of andere zaken. Op verpakkingseenheden van andere tabaksproducten dan sigaretten en shagtabak in buidels mogen de gezondheidswaarschuwingen met behulp van een sticker worden aangebracht, mits deze niet kan worden verwijderd. De gezondheidswaarschuwingen blijven bij het openen van de verpakkingseenheid intact behalve voor verpakkingen met

een klapdeksel, waarbij de gezondheidswaarschuwingen bij het openen van de verpakking mogen worden doorgescheurd mits dit de grafische integriteit en de zichtbaarheid van de tekst, de foto's en de informatie over het stoppen met roken niet in het gedrang brengt.

4. De gezondheidswaarschuwingen verbergen noch onderbreken de accijnszegels, de prijsaanduidingen, de merktekens voor het volgen en traceren of de veiligheidskenmerken op verpakkingseenheden.
5. De afmetingen van de in de artikelen 9 tot en met 12 bedoelde gezondheidswaarschuwingen worden berekend in verhouding tot de betreffende oppervlakte wanneer de verpakking gesloten is.
6. Gezondheidswaarschuwingen worden omgeven door een 1 mm brede zwarte rand binnen de voor deze waarschuwingen bestemde oppervlakte, met uitzondering van de waarschuwingen overeenkomstig artikel 11.
7. Wanneer zij een gezondheidswaarschuwing aanpast overeenkomstig artikel 9, lid 5, artikel 10, lid 3, en artikel 12, lid 3, draagt de Commissie er zorg voor dat deze waarschuwingen feitelijk zijn of dat de lidstaten de keuze hebben tussen twee waarschuwingen waarvan er een feitelijk is.
8. Afbeeldingen van verpakkingseenheden en buitenverpakkingen die zijn gericht op consumenten in de Unie moeten voldoen aan de bepalingen van dit hoofdstuk.

Artikel 9

Algemene waarschuwingen en informatieve boodschappen op voor roken bestemde tabaksproducten

1. Op elke verpakkingseenheid en op elke buitenverpakking van voor roken bestemde tabaksproducten staat een van de volgende algemene waarschuwingen:

„Roken is dodelijk — stop nu”

of

„Roken is dodelijk”.

De lidstaten beslissen welke van de in de eerste alinea bedoelde algemene waarschuwingen wordt gebruikt.

2. Op elke verpakkingseenheid en op elke buitenverpakking van voor roken bestemde tabaksproducten staat de volgende informatieve boodschap:

„Tabaksrook bevat meer dan 70 stoffen die kanker veroorzaken”.

3. Bij pakjes sigaretten en shagtabak in balkvormige verpakking staat de algemene waarschuwing op het onderste gedeelte van een van de zijoppervlakken van de verpakkingseenheden en staat de informatieve boodschap op het onderste gedeelte van het andere zijoppervlak. Die gezondheidswaarschuwingen zijn ten minste 20 mm breed.

Voor verpakkingen in de vorm van een doos met scharnierend deksel waarvan de zijoppervlakken bij het openen in tweeën worden gedeeld, staan de algemene waarschuwing en de informatieve boodschap volledig op de grootste delen van deze gedeelde zijoppervlakken. De algemene waarschuwing wordt ook aangebracht op de binnenkant van het bovenoppervlak die zichtbaar wordt als de verpakkingseenheid open is.

De zijkanten van dit type verpakking zijn ten minste 16 mm hoog.

Bij shagtabak die in buidels wordt verkocht staan de algemene waarschuwing en de informatieve boodschap op de oppervlakken die de volledige zichtbaarheid van deze gezondheidswaarschuwingen waarborgen. Bij shagtabak in cilindrische verpakkingen staat de algemene waarschuwing op het buitenoppervlak van het deksel en de informatieve boodschap op het binnenoppervlak van het deksel.

Zowel de algemene waarschuwing als de informatieve boodschap beslaat 50 % van de oppervlakte waarop zij wordt gedrukt.

4. De algemene waarschuwing en de informatieve boodschap, bedoeld in de leden 1 en 2, worden:
- aangebracht in zwarte vetgedrukte Helvetica-letters op een witte achtergrond. Om aan de taalvoorschriften te voldoen mogen de lidstaten de lettergrootte zelf bepalen, mits de in het nationale recht bepaalde lettergrootte zeker stelt dat de desbetreffende tekst een zo groot mogelijk deel van de voor deze gezondheidswaarschuwingen bestemde oppervlakte beslaat, en
 - gecentreerd op het voor hen bestemde oppervlak en, op balkvormige verpakkingen en buitenverpakkingen, evenwijdig met de zijrand van de verpakkingseenheid of van de buitenverpakking.
5. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 27 gedelegeerde handelingen vast te stellen om de formulering van de gezondheidswaarschuwing in lid 2 aan te passen aan de wetenschappelijke ontwikkelingen en marktontwikkelingen.
6. De Commissie bepaalt door middel van uitvoeringshandelingen de precieze positie van de algemene waarschuwing en de informatieve boodschap op shagtabak die in buidels verkocht wordt, met inachtneming van de diverse vormen van de buidels.

Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 25, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

Artikel 10

Gecombineerde gezondheidswaarschuwingen voor voor roken bestemde tabaksproducten

1. Op elke verpakkingseenheid en op elke buitenverpakking van voor roken bestemde tabaksproducten staan gecombineerde gezondheidswaarschuwingen. De gecombineerde gezondheidswaarschuwingen:
- bevatten een van de in bijlage I bedoelde waarschuwendende teksten en een bijbehorende kleurenfoto uit de beeldbank in bijlage II;
 - bevatten informatie over het stoppen met roken, zoals telefoonnummers, e-mailadressen of websites die de consumenten informatie verstrekken over hulpprogramma's voor wie wil stoppen met roken;
 - beslaan 65 % van de buitenvoorkant en -achterkant van de verpakkingseenheid en de buitenverpakking. Op cilindrische verpakkingen worden twee gecombineerde gezondheidswaarschuwingen aangebracht die op gelijke afstand van elkaar staan en waarbij elke gezondheidswaarschuwing 65 % van de betreffende helft van het gebogen oppervlak beslaan;
 - vertonen aan beide zijden van de verpakkingseenheden en de buitenverpakking dezelfde waarschuwendende tekst en de bijbehorende kleurenfoto;
 - staan bovenaan de verpakkingseenheid en de buitenverpakking, in dezelfde richting als eventuele andere informatie op de betreffende kant van de verpakking. In de lidstaten waar accijnszegels of voor belastingdoeleinden gebruikte nationale herkenningstekens verplicht blijven, kunnen overgangsvrijstellingen van de verplichting betreffende de positie van de gecombineerde gezondheidswaarschuwing gelden, als volgt:
 - in deze gevallen, wanneer de accijnszegel of het voor belastingdoeleinden gebruikte nationale herkenningsteken is aangebracht aan de bovenkant van een van karton gemaakte verpakkingseenheid, mag de gecombineerde gezondheidswaarschuwing die op de achterkant moet staan, worden aangebracht onmiddellijk onder de accijnszegel of het voor belastingdoeleinden gebruikte nationaal herkenningsteken;
 - indien een verpakkingseenheid van zacht materiaal is gemaakt kunnen de lidstaten toestaan dat een rechthoekige ruimte van niet meer dan 13 mm hoog tussen de bovenrand van de verpakking en de bovenrand van de gecombineerde gezondheidswaarschuwing, bestemd wordt voor de accijnszegel of het voor belastingdoeleinden gebruikte nationale herkenningsteken.

De onder i) en ii) bedoelde vrijstellingen gelden voor een periode van drie jaar vanaf 20 mei 2016. Merknamen en logo's worden niet boven de gezondheidswaarschuwingen aangebracht;

- beantwoorden aan het formaat, de lay-out, het ontwerp en de afmetingen die de Commissie overeenkomstig lid 3 specificeert;

g) hebben, in het geval van verpakkingseenheden van sigaretten, de volgende afmetingen:

i) hoogte: minimaal 44 mm;

ii) breedte: minimaal 52 mm.

2. De gecombineerde gezondheidswaarschuwingen worden onderverdeeld in drie groepen, als aangegeven in bijlage II, waarbij elke groep in een gegeven jaar gebruikt wordt en het volgende jaar door de volgende groep wordt opgevolgd. De lidstaten zorgen ervoor dat elke in een gegeven jaar voor gebruik beschikbare gecombineerde gezondheidswaarschuwing zoveel mogelijk even veel voorkomt op elk merk van tabaksproducten.

3. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 27 gedelegeerde handelingen vast te stellen om:

a) de in bijlage I bedoelde waarschuwendende teksten aan te passen, rekening houdend met de wetenschappelijke ontwikkelingen en marktontwikkelingen;

b) de in lid 1, onder a), van dit artikel bedoelde beeldbank in te stellen en aan te passen, rekening houdend met de wetenschappelijke ontwikkelingen en marktontwikkelingen.

4. De Commissie stelt door middel van uitvoeringshandelingen de technische specificaties, de lay-out, het ontwerp en de vorm van de gecombineerde gezondheidswaarschuwingen vast, rekening houdend met de verschillende verpakkingsvormen.

Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 25, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

Artikel 11

Etikettering van andere voor roken bestemde tabaksproducten dan sigaretten, shagtabak en waterpijptabak

1. De lidstaten kunnen andere voor roken bestemde tabaksproducten dan sigaretten, shagtabak en waterpijptabak vrijstellen van de verplichting om de informatieve boodschap als neergelegd in artikel 9, lid 2, en de gecombineerde gezondheidswaarschuwingen als neergelegd in artikel 10 op te nemen. In dat geval staat, behalve de in artikel 9, lid 1, bepaalde algemene waarschuwing op elke verpakkingseenheid en op elke buitenverpakking van zulke producten een van de in bijlage I bedoelde waarschuwendende teksten. De in artikel 9, lid 1, bedoelde algemene waarschuwing omvat een verwijzing naar de in artikel 10, lid 1, onder b), bedoelde diensten die helpen om te stoppen met roken.

De algemene waarschuwing staat op de duidelijkst zichtbare kant van de verpakkingseenheid en op elke buitenverpakking.

De lidstaten zorgen ervoor dat elke waarschuwendende tekst zoveel mogelijk even veel voorkomt op elk merk van deze producten. Die waarschuwendende teksten staan op de op één na duidelijkst zichtbare kant van de verpakkingseenheid en op elke buitenverpakking.

Voor verpakkingseenheden met scharnierend deksel is de op één na duidelijkst zichtbare kant die welke zichtbaar wordt wanneer de verpakking open is.

2. De in lid 1 bedoelde algemene waarschuwing beslaat 30 % van het desbetreffende oppervlak van de verpakkingseenheid en de buitenverpakking. Dit percentage wordt voor lidstaten met twee officiële talen verhoogd tot 32 % en voor lidstaten met meer dan twee officiële talen tot 35 %.

3. De in lid 1 bedoelde waarschuwendende tekst beslaat 40 % van het desbetreffende oppervlak van de verpakkingseenheid en de buitenverpakking. Dit percentage wordt voor lidstaten met twee officiële talen verhoogd tot 45 % en voor lidstaten met meer dan twee officiële talen tot 50 %.

4. In het geval dat de in lid 1 bedoelde gezondheidswaarschuwingen moeten worden aangebracht op een oppervlak van meer dan 150 cm², beslaan de waarschuwingen een oppervlakte van 45 cm². Die oppervlakte wordt voor lidstaten met twee officiële talen verhoogd tot 48 cm² en voor lidstaten met meer dan twee officiële talen tot 52,5 cm².

5. De in lid 1 bedoelde gezondheidswaarschuwingen voldoen aan de voorschriften van artikel 9, lid 4. De tekst van de gezondheidswaarschuwingen loopt evenwijdig met de hoofdtekst op de voor die waarschuwingen bestemde oppervlakte.

De gezondheidswaarschuwingen worden omgeven door een minstens 3 mm en hoogstens 4 mm brede zwarte rand. Deze rand staat buiten de voor de tekst van de gezondheidswaarschuwingen bestemde oppervlakte.

6. De Commissie stelt overeenkomstig artikel 27 gedelegeerde handelingen vast om de mogelijkheid tot vrijstelling van een bepaalde categorie van producten bedoeld in lid 1, in te trekken, als in een verslag van de Commissie wordt vastgesteld dat zich voor de betrokken productcategorie een aanzienlijke verandering in de omstandigheden heeft voorgedaan.

Artikel 12

Etikettering van rookloze tabaksproducten

1. Op elke verpakkingseenheid en op elke buitenverpakking van rookloze tabaksproducten staat de volgende gezondheidswaarschuwing:

„Dit tabaksproduct schaadt uw gezondheid en is verslavend”.

2. De in lid 1 bedoelde gezondheidswaarschuwing voldoet aan de voorschriften van artikel 9, lid 4. De tekst van de gezondheidswaarschuwingen loopt evenwijdig met de hoofdtekst op de voor die waarschuwingen bestemde oppervlak.

Bovendien:

- a) wordt zij aangebracht op de twee grootste oppervlakken van de verpakkingseenheid en van elke buitenverpakking;
- b) beslaat zij 30 % van het oppervlak van de verpakkingseenheid en van elke buitenverpakking. Dit percentage wordt voor lidstaten met twee officiële talen verhoogd tot 32 % en voor lidstaten met meer dan twee officiële talen tot 35 %.

3. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 27 bij gedelegeerde handeling de formulering van de gezondheidswaarschuwing in lid 1 aan te passen aan de wetenschappelijke ontwikkelingen.

Artikel 13

Presentatie van het product

1. De etikettering van verpakkingseenheden en van elke buitenverpakking en het tabaksproduct zelf bevat geen enkel element of kenmerk dat:

- a) een tabaksproduct aanprijst of het verbruik ervan aanmoedigt door een verkeerde indruk te wekken over de kenmerken, gevolgen voor de gezondheid, risico's of emissies ervan; etiketten bevatten geen informatie over het gehalte aan nicotine, teer of koolmonoxide van het tabaksproduct;
- b) de suggestie wekt dat een bepaald tabaksproduct minder schadelijk is dan andere of gericht is op het verminderen van het effect van bepaalde schadelijke bestanddelen van rook, of activerende, energetische, genezende, verjongende, natuurlijke, biologische eigenschappen bezit of andere positieve gevolgen heeft voor de gezondheid of de levensstijl;
- c) verwijst naar een smaak, geur- of smaakstoffen of andere additieven, of het ontbreken daarvan;
- d) op een levensmiddel of een cosmetisch product lijkt;
- e) de suggestie wekt dat een bepaald tabaksproduct biologisch beter afbreekbaar is of andere milieuvoordelen heeft.

2. De verpakkingseenheden en buitenverpakkingen mogen geen economische voordelen suggereren, door het bevatten van gedrukte tegoedbonnen, aanbiedingen voor korting, indicaties in verband met gratis verstrekking, 2-voor-1 aanbiedingen of andere vergelijkbare aanbiedingen.

3. De krachtens de leden 1 en 2 verboden elementen en kenmerken omvatten maar zijn niet beperkt tot teksten, symbolen, namen, merken en al dan niet figuratieve tekens.

*Artikel 14***Verschijningsvorm en inhoud van verpakkingseenheden**

1. Verpakkingseenheden van sigaretten zijn balkvormig. Verpakkingseenheden van shagtabak zijn balk- of cilindervormig of hebben de vorm van een buidel. Een verpakkingseenheid sigaretten bevat ten minste 20 sigaretten. Een verpakkingseenheid shagtabak bevat ten minste 30 g tabak.
2. Een verpakkingseenheid van sigaretten kan bestaan uit karton of een zacht materiaal, en heeft geen opening die na de eerste opening opnieuw kan worden gesloten of verzegeld, met uitzondering van verpakkingen met een klapdeksel dan wel een doos met scharnierend deksel. Bij verpakkingen met een klapdeksel of een scharnierend deksel scharniert het deksel enkel aan de achterkant van de verpakkingseenheid.

*Artikel 15***Traceerbaarheid**

1. De lidstaten zorgen ervoor dat alle verpakkingseenheden van tabaksproducten zijn voorzien van een unieke identificatiemarkering. Om de integriteit van de unieke identificatiemarkering te waarborgen, wordt zij zodanig afgedrukt of aangebracht dat zij niet verwijderd kan worden, dat zij onuitwisbaar is en op geen enkele wijze verborgen of onderbroken kan worden, ook niet door accijnszegels of prijsaanduidingen of door het openen van de verpakkingseenheid. In het geval van tabaksproducten die buiten de Unie worden geproduceerd, gelden de verplichtingen van dit artikel slechts voor die welke bestemd zijn voor de markt van de Unie of daar in de handel worden gebracht.
2. De unieke identificatiemarkering maakt de bepaling mogelijk van:
 - a) de plaats en datum van productie;
 - b) de fabriek;
 - c) de voor de productie van de tabaksproducten gebruikte machine;
 - d) de productieshift of het tijdstip van productie;
 - e) beschrijving van het product;
 - f) de beoogde afzetmarkt voor de detailhandel;
 - g) de beoogde verzendingsroute;
 - h) in voorkomend geval, de importeur in de Unie;
 - i) de daadwerkelijke verzendingsroute, van de productie tot de eerste detaillist, inclusief alle gebruikte opslagplaatsen, alsmede de verzenddatum, de plaats van bestemming, het vertrekpunt en de ontvanger;
 - j) de identiteit van alle kopers, van de productie tot de eerste detaillist, en
 - k) de factuur, het bestelnummer en de betalingsbewijzen van alle kopers, van de productie tot de eerste detaillist.
3. De in de punten a), b), c), d), e), f), g) en, indien van toepassing, h) genoemde informatie maakt deel uit van de unieke identificatiemarkering.
4. De lidstaten zorgen ervoor dat in de punten i), j), en k) genoemde informatie elektronisch toegankelijk is door middel van een koppeling aan de unieke identificatiemarkering.
5. De lidstaten zorgen ervoor dat alle bij de handel in tabaksproducten betrokken marktdeelnemers, van de producent tot en met de laatste marktdeelnemer vóór de eerste detaillist, van alle verpakkingseenheden het in bezit krijgen, alle tussenliggende bewegingen en het niet langer in hun bezit hebben van de verpakkingseenheden registreren. Aan deze verplichting kan worden voldaan door het merken en registreren van de geaggregeerde verpakking zoals sloffen, mastercases of pallets, mits het volgen en traceren van alle verpakkingseenheden mogelijk blijft.

6. De lidstaten zorgen ervoor dat alle natuurlijke personen en rechtspersonen die deel uitmaken van de leveringsketen van tabaksproducten een volledig en nauwkeurig register bijhouden van alle relevante transacties.

7. De lidstaten zorgen ervoor dat de producenten van tabaksproducten alle marktdeelnemers die betrokken zijn bij de handel in tabaksproducten, van de producent tot en met de laatste marktdeelnemer vóór de eerste detaillist, met inbegrip van de importeurs, opslagplaatsen en transportondernemingen, voorzien van de apparatuur die nodig is voor het registreren van de tabaksproducten die worden gekocht, verkocht, opgeslagen, getransporteerd of anderszins behandeld. Die apparatuur moet de geregistreerde gegevens elektronisch kunnen lezen en doorsturen naar een installatie voor gegevensopslag uit hoofde van lid 8.

8. De lidstaten zorgen ervoor dat de producenten en importeurs van tabaksproducten contracten over de opslag van gegevens sluiten met een onafhankelijke derde, die de faciliteit voor gegevensopslag beheert voor alle relevante gegevens. De faciliteit voor gegevensopslag bevindt zich fysiek op het grondgebied van de Unie. De geschiktheid van de derde, met name zijn onafhankelijkheid en technische capaciteiten, en het gegevensopslagcontract, worden door de Commissie goedgekeurd.

De activiteiten van de derde worden gecontroleerd door een extern auditor die door de tabaksproducent wordt voorgesteld en betaald en door de Commissie wordt goedgekeurd. De externe auditor legt de bevoegde autoriteiten en de Commissie een jaarverslag voor, waarin met name onregelmatigheden met betrekking tot de toegang worden beoordeeld.

De lidstaten zorgen ervoor dat de faciliteiten voor gegevensopslag volledig toegankelijk zijn voor de bevoegde autoriteiten van de lidstaten, de Commissie en de externe auditor. In naar behoren gemotiveerde gevallen kunnen de Commissie of de lidstaten producenten of importeurs toegang verlenen tot de opgeslagen gegevens, mits bedrijfsgeheimen genoegzaam beschermd blijven overeenkomstig het desbetreffende recht van de Unie en nationale recht.

9. Geregistreerde gegevens worden niet gewijzigd of gewist door een marktdeelnemer die betrokken is bij de handel in tabaksproducten.

10. De lidstaten zorgen ervoor dat persoonsgegevens worden verwerkt overeenkomstig de voorschriften en garanties in Richtlijn 95/46/EG.

11. De Commissie stelt door middel van uitvoeringshandelingen:

- a) de technische normen vast voor de instelling en werking van het in dit artikel vastgelegde volg- en traceersysteem, met inbegrip van het merken met een unieke identificatiemarkering, het vastleggen, doorgeven, verwerken en opslaan van gegevens en de toegang tot de opgeslagen gegevens;
- b) de technische normen vast om ervoor te zorgen dat de systemen die worden gebruikt voor de unieke identificatiemarkering en de daarmee verband houdende functies in de gehele Unie met elkaar verenigbaar zijn.

Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 25, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

12. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 27 gedelegeerde handelingen vast te stellen ter bepaling van de centrale elementen van het in lid 8 van dit artikel bedoelde gegevensopslagcontract, zoals de duur, mogelijkheid tot verlenging, vereiste expertise of vertrouwelijkheid ervan, met inbegrip van het regelmatige toezicht op en de regelmatige evaluatie van die contracten.

13. De leden 1 tot en met 10 zijn vanaf 20 mei 2019 van toepassing op sigaretten en shagtabak en vanaf 20 mei 2024 van toepassing op andere tabaksproducten dan sigaretten en shagtabak.

Artikel 16

Veiligheidskenmerk

1. De lidstaten eisen dat op alle verpakkingseenheden van tabaksproducten die in de handel worden gebracht naaste de in artikel 15 bedoelde unieke identificatiemarkering een onvervalsbaar veiligheidskenmerk staat, dat is samengesteld uit zichtbare en onzichtbare elementen. Het veiligheidskenmerk wordt zodanig afgedrukt of aangebracht dat het niet verwijderd kan worden, dat het onuitwisbaar is en op geen enkele wijze verborgen of onderbroken wordt, ook niet door accijnszegels of prijsaanduidingen of andere elementen die wettelijk verplicht zijn.

De lidstaten waar accijnszegels of voor belastingdoeleinden gebruikte nationale herkenningstekens verplicht zijn, kunnen toestaan dat deze worden gebruikt voor het veiligheidskenmerk, mits de accijnszegels of nationale herkenningstekens voldoen aan alle technische normen en functies die in dit artikel worden opgelegd.

2. De Commissie stelt door middel van uitvoeringshandelingen de technische normen vast voor het veiligheidskenmerk en de mogelijke afwisseling daarvan alsmede de aanpassing ervan aan de wetenschappelijke, technische en marktontwikkelingen.

Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 25, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

3. Lid 1 is vanaf 20 mei 2019 van toepassing op sigaretten en shagtabak en vanaf 20 mei 2024 van toepassing op andere tabaksproducten dan sigaretten en shagtabak.

HOOFDSTUK III

Tabak voor oraal gebruik, grensoverschrijdende verkoop van tabaksproducten op afstand en nieuwsoortige tabaksproducten

Artikel 17

Tabak voor oraal gebruik

De lidstaten verbieden het in de handel brengen van tabak voor oraal gebruik, onverminderd artikel 151 van de Akte van Toetreding van Oostenrijk, Finland en Zweden.

Artikel 18

Grensoverschrijdende verkoop van tabaksproducten op afstand

1. De lidstaten kunnen grensoverschrijdende verkoop op afstand aan consumenten verbieden. De lidstaten werken samen om deze verkoop te voorkomen. Detaillisten die grensoverschrijdende verkoop op afstand van tabaksproducten verrichten, mogen dergelijke producten niet leveren aan consumenten in lidstaten waar deze verkoop verboden is. De lidstaten die dergelijke verkoop niet verbieden, verplichten detaillisten die grensoverschrijdende verkopen op afstand aan consumenten in de Unie willen verrichten om zich te registreren bij de bevoegde autoriteiten in de lidstaat waar de detaillist is gevestigd en in de lidstaat waar zich de daadwerkelijke of potentiële consument bevindt. Buiten de Unie gevestigde detaillisten moeten zich registreren bij de bevoegde autoriteiten in de lidstaat waar zich de daadwerkelijke of potentiële consument bevindt. Alle detaillisten die grensoverschrijdende verkopen op afstand willen verrichten, verstrekken wanneer zij zich registreren de bevoegde autoriteiten ten minste de volgende informatie:

- a) de naam of handelsnaam en het permanente adres van de bedrijfsruimten van waaruit de tabaksproducten zullen worden geleverd;
- b) de datum waarop is begonnen met het aanbieden van tabaksproducten voor grensoverschrijdende verkoop op afstand aan consumenten door middel van diensten van de informatiemaatschappij, zoals gedefinieerd in artikel 1, punt 2, van Richtlijn 98/34/EG;
- c) het adres van de daarvoor gebruikte website(s) en alle relevante informatie die nodig is om de website(s) te identificeren.

2. De bevoegde autoriteiten van de lidstaten zorgen ervoor dat de consumenten toegang hebben tot de lijst van alle bij hen geregistreerde detaillisten. Wanneer zij deze lijst ter beschikking stellen, zorgen de lidstaten ervoor dat aan de voorschriften en garanties in Richtlijn 95/46/EG voldaan wordt. Detaillisten mogen tabaksproducten slechts door middel van grensoverschrijdende verkoop op afstand in de handel brengen wanneer zij de bevestiging van hun registratie bij de desbetreffende bevoegde nationale autoriteit hebben ontvangen.

3. De lidstaten van bestemming van tabaksproducten die verkocht worden door middel van grensoverschrijdende verkoop op afstand mogen eisen dat de detaillist die die producten levert een natuurlijk persoon aanwijst die verantwoordelijk is voor het verifiëren of zij, voordat de tabaksproducten de consument bereiken, in overeenstemming zijn met de nationale bepalingen die in de lidstaat van bestemming ter uitvoering van deze richtlijn zijn vastgesteld, indien deze verificatie nodig is om de naleving van de voorschriften te waarborgen en de handhaving ervan te vergemakkelijken.

4. Detaillisten die grensoverschrijdend op afstand verkopen, hanteren een leeftijdscontrolesysteem dat op het tijdstip van de verkoop nagaat of de koper voldoet aan de in het nationale recht van de lidstaat van bestemming voorgeschreven minimumleeftijdsvereisten. De detaillist of de overeenkomstig lid 3 aangewezen natuurlijke persoon verstrekt de bevoegde autoriteiten van die lidstaat een beschrijving van de details en de werking van het leeftijdscontrolesysteem mee.

5. Detaillisten verwerken persoonsgegevens van de consument enkel overeenkomstig Richtlijn 95/46/EG en deze persoonsgegevens worden niet bekendgemaakt aan de producent van tabaksproducten, aan ondernemingen die deel uitmaken van dezelfde groep ondernemingen of aan andere derden. Persoonsgegevens worden niet gebruikt of doorgegeven voor andere doelen dan de daadwerkelijke aankoop. Dit geldt ook als de detaillist deel uitmaakt van een producent van tabaksproducten.

Artikel 19

Kennisgeving van nieuwsoortige tabaksproducten

1. De lidstaten schrijven voor dat de producenten en importeurs van nieuwsoortige tabaksproducten de bevoegde autoriteiten van de lidstaten kennis geven van elk dergelijk product dat zij in de betrokken lidstaat in de handel willen brengen. De kennisgeving wordt zes maanden voor de beoogde datum van het in de handel brengen in elektronische vorm ingediend. Zij gaat vergezeld van een gedetailleerde beschrijving van het betrokken nieuwsoortige tabaksproduct, van de gebruiksaanwijzing en van informatie over de ingrediënten en de emissies overeenkomstig artikel 5. De producenten en importeurs die kennis geven van een nieuwsoortig tabaksproduct verstrekken de bevoegde autoriteiten ook:

- a) de beschikbare wetenschappelijke studies inzake de toxiciteit, de verslavende werking en de aantrekkelijkheid van het nieuwsoortige tabaksproduct, met name wat de ingrediënten en de emissies ervan betreft;
- b) beschikbare studies, samenvattingen daarvan en marktonderzoeken inzake de voorkeuren van verschillende groepen consumenten, inclusief jongeren en huidige rokers;
- c) andere beschikbare en relevante informatie, met inbegrip van een risico-batenanalyse van het product, de verwachte effecten ervan voor de beëindiging van het tabaksgebruik, de verwachte effecten ervan voor het beginnen met tabaksgebruik en de verwachte percepties door de consument.

2. De lidstaten schrijven voor dat de producenten en importeurs van nieuwsoortige tabaksproducten hun bevoegde autoriteiten elke nieuwe of bijgewerkte informatie inzake de studies, onderzoeken en andere informatie als bedoeld in lid 1, onder a) tot en met c), toezenden. De lidstaten mogen verlangen dat producenten of importeurs van nieuwsoortige tabaksproducten aanvullende proeven verrichten of aanvullende informatie indienen. De lidstaten stellen alle informatie die zij op grond van dit artikel ontvangen ter beschikking van de Commissie.

3. De lidstaten mogen een vergunningstelsel voor nieuwsoortige tabaksproducten invoeren. De lidstaten mogen de producenten en importeurs evenredige vergoedingen in rekening brengen voor die vergunning.

4. Nieuwsoortige tabaksproducten die in de handel worden gebracht, voldoen aan de voorschriften van deze richtlijn. Welke bepalingen van deze richtlijn op de nieuwsoortige tabaksproducten van toepassing zijn, hangt af van de vraag of deze producten onder de definitie van een rookloos tabaksproduct dan wel van een voor roken bestemd tabaksproduct vallen.

TITEL III

ELEKTRONISCHE SIGARETTEN EN VOOR ROKEN BESTEMDE KRUIDENPRODUCTEN

Artikel 20

Elektronische sigaretten

1. De lidstaten zorgen ervoor dat elektronische sigaretten en navulverpakkingen uitsluitend in de handel worden gebracht indien zij aan deze richtlijn en aan alle andere desbetreffende wetsbepalingen van de Unie voldoen.

Deze richtlijn is niet van toepassing op elektronische sigaretten en navulverpakkingen die gebonden zijn aan een vergunning krachtens Richtlijn 2001/83/EG of aan de voorschriften van Richtlijn 93/42/EEG.

2. Producenten en importeurs van elektronische sigaretten en navulverpakkingen doen kennisgeving bij de bevoegde autoriteiten van de lidstaten van dergelijke producten die zij voornemens zijn in de handel te brengen. De kennisgeving geschiedt elektronisch, en wel zes maanden vóór de datum waarop zij voornemens zijn het product in de handel te brengen. Voor elektronische sigaretten en navulverpakkingen die op 20 mei 2016 reeds in de handel zijn gebracht, geschiedt de kennisgeving binnen zes maanden na die datum. Voor elke substantiële verandering van het product wordt een nieuwe kennisgeving gedaan.

De kennisgeving bevat, naargelang het een elektronische sigaret of een navulverpakking betreft, de volgende informatie:

- a) de naam en de contactgegevens van de producent, een verantwoordelijke natuurlijke of rechtspersoon in de Unie, en, voor zover van toepassing, van de importeur in de Unie;
- b) een lijst van alle ingrediënten in het product en van alle emissies die het gevolg zijn van het gebruik ervan, per merk en type, inclusief de hoeveelheden;
- c) toxicologische gegevens in verband met de ingrediënten en emissies van het product, mede bij verhitting, onder vermelding van met name de gevolgen ervan voor de gezondheid van de consument bij inhaleren, onder andere rekening houdend met enig verslavend effect;
- d) informatie over de dosering en de opname van nicotine bij gebruik in normale of redelijkerwijs te voorziene omstandigheden;
- e) een beschrijving van de onderdelen van het product, met inbegrip, in voorkomend geval, van het openings- of het navulmechanisme van de elektronische sigaret of de navulverpakking;
- f) een beschrijving van het productieproces, mede of het serieproductie betreft, alsmede een verklaring dat het productieproces overeenstemming met de voorschriften van dit artikel verzekert;
- g) een verklaring dat de producent en de importeur de volledige verantwoordelijkheid voor de kwaliteit en de veiligheid van het product dragen, zodra het in de handel is gebracht en in normale of redelijkerwijs te voorziene omstandigheden wordt gebruikt.

Indien lidstaten de ingediende informatie onvolledig achten, zijn zij gerechtigd te verlangen dat die informatie gecompleteerd wordt.

De lidstaten kunnen de producenten en importeurs van tabaksproducten evenredige vergoedingen in rekening brengen voor de ontvangst, opslag, verwerking en analyse van de aan hen verstrekte informatie.

3. De lidstaten bewerkstellingen het volgende:

- a) nicotinehoudende vloeistof wordt uitsluitend in de handel gebracht in speciale navulverpakkingen met een volume van ten hoogste 10 ml, in elektronische sigaretten in de vorm van een wegwerpproduct of in patronen voor eenmalig gebruik, met dien verstande dat de patronen of reservoirs een volume hebben van ten hoogste 2 ml;
- b) de nicotinehoudende vloeistof bevat niet meer nicotine dan 20 mg/ml;
- c) de nicotinehoudende vloeistof bevat geen van de in artikel 7, lid 6, vermelde additieven;
- d) bij de productie van de nicotinehoudende vloeistof worden uitsluitend zeer zuivere ingrediënten gebruikt. Van andere stoffen dan de in lid 2, tweede alinea, onder b), van dit artikel bedoelde ingrediënten zijn in de nicotinehoudende vloeistof alleen sporen aanwezig indien deze sporen bij de productie technisch onvermijdelijk zijn;

- e) in de nicotinehoudende vloeistof worden behalve nicotine uitsluitend ingrediënten gebruikt die, zowel in verhitte als niet-verhitte toestand, niet gevaarlijk zijn voor de gezondheid van de mens;
- f) elektronische sigaretten geven consistente nicotinedoses af bij gebruik in normale omstandigheden;
- g) elektronische sigaretten en navulverpakkingen zijn kind- en manipulatieveilig, zijn beschermd tegen breuk en lekkage en beschikken over een mechanisme dat lekvrij navullen verzekert.

4. De lidstaten dragen zorg voor het volgende:

- a) verpakkingseenheden van elektronische sigaretten en navulverpakkingen bevatten een bijsluiters met informatie over:
 - i) aanwijzingen inzake gebruik en opslag van het product, inclusief de vermelding dat het gebruik van het product door jongeren en niet-rokers wordt afgeraden;
 - ii) contra-indicaties;
 - iii) waarschuwingen voor specifieke risicogroepen;
 - iv) mogelijke schadelijke effecten;
 - v) verslavende werking en toxiciteit, en
 - vi) contactgegevens van de producent of de importeur en van een in de Unie gevestigde natuurlijke of rechtspersoon die als contactpersoon fungeert;
- b) verpakkingseenheden en eventuele buitenverpakkingen van elektronische sigaretten en navulverpakkingen:
 - i) bevatten een lijst van alle ingrediënten van het product naar afnemend gewicht, alsmede een vermelding van het nicotinegehalte van het product en de nicotineafgifte per dosis, het nummer van de partij en een aanbeveling om het product buiten het bereik van kinderen te houden;
 - ii) bevatten, onverminderd punt i) hierboven, geen elementen of kenmerken als bedoeld in artikel 13, met uitzondering van artikel 13, lid 1, onder a) en c), betreffende informatie inzake het nicotinegehalte en de geur- of smaakstoffen, en
 - iii) vermelden een van de volgende gezondheidswaarschuwingen:
 - „Dit product bevat de zeer verslavende stof nicotine. Het gebruik ervan wordt afgeraden voor niet-rokers”,
 - of
 - „Dit product bevat de zeer verslavende stof nicotine”.

De lidstaten beslissen welke van deze gezondheidswaarschuwingen moeten worden gebruikt;

- c) de gezondheidswaarschuwingen voldoen aan de in artikel 12, lid 2, gespecificeerde vereisten.

5. De lidstaten zien erop toe dat:

- a) commerciële mededelingen in diensten van de informatiemaatschappij in de pers en andere gedrukte publicaties met als doel dan wel direct of indirect effect het aanprijzen van elektronische sigaretten en navulverpakkingen worden verboden, met uitzondering van uitsluitend voor de bedrijfstak van de handel in elektronische sigaretten en navulreservoirs bestemde publicaties en van in derde landen gedrukte en uitgebrachte publicaties, waarbij die publicaties niet in de eerste plaats voor de markt van de Unie bestemd zijn;
- b) commerciële mededelingen op de radio met als doel dan wel direct of indirect effect het aanprijzen van elektronische sigaretten en navulverpakkingen worden verboden;

- c) elke vorm van publieke of particuliere bijdrage aan radioprogramma's met als doel dan wel direct of indirect effect het aanprijzen van elektronische sigaretten en navulverpakkingen wordt verboden;
- d) elke vorm van publieke of particuliere bijdrage aan evenementen of activiteiten, of individuele persoon met als doel dan wel direct of indirect effect het aanprijzen van elektronische sigaretten en navulverpakkingen, en waarbij meerdere lidstaten zijn betrokken of die in meerdere lidstaten plaatsvinden dan wel anderszins grensoverschrijdende effecten hebben, wordt verboden;
- e) audiovisuele commerciële mededelingen binnen het toepassingsgebied van Richtlijn 2010/13/EU van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾ voor elektronische sigaretten en navulverpakkingen worden verboden.

6. Artikel 18 van deze richtlijn is van toepassing op de grensoverschrijdende verkoop of afstand van elektronische sigaretten en navulverpakkingen.

7. De lidstaten eisen van producenten en importeurs van elektronische sigaretten en navulverpakkingen dat zij overgaan tot het jaarlijks indienen bij de bevoegde autoriteiten van:

- i) veelomvattende gegevens over de verkoopvolumes, opgesplitst per merk en type van het product;
- ii) informatie over de voorkeuren van verschillende consumentengroepen, waaronder jongeren, niet-rokers en de voornaamste soorten huidige gebruikers;
- iii) de wijze van verkoop van de producten, en
- iv) samenvattingen van eventuele marktonderzoeken die met betrekking tot de bovenstaande bepalingen zijn verricht, inclusief een vertaling in het Engels daarvan.

De lidstaten volgen de marktontwikkelingen voor elektronische sigaretten en navulverpakkingen, en letten daarbij op alles wat erop kan wijzen dat jongeren en niet-rokers door het gebruik daarvan worden aangezet tot verslaving aan nicotine en uiteindelijk tot traditionele tabaksconsumptie.

8. De lidstaten zorgen ervoor dat de krachtens lid 2 ontvangen informatie op een website voor het publiek toegankelijk wordt gemaakt. Wanneer zij die informatie voor het publiek beschikbaar maken houden de lidstaten naar behoren rekening met de noodzaak om bedrijfsgeheimen te beschermen.

De lidstaten stellen op verzoek alle krachtens dit artikel ontvangen informatie ter beschikking van de Commissie en andere lidstaten. De lidstaten en de Commissie waarborgen dat bedrijfsgeheimen en andere vertrouwelijke informatie vertrouwelijk worden behandeld.

9. De lidstaten eisen van producenten, importeurs en distributeurs van elektronische sigaretten en navulverpakkingen dat zij een systeem voor het vergaren van informatie over alle vermoedelijke schadelijke effecten van deze producten op de menselijke gezondheid opzetten en bijhouden.

Indien een van deze marktdeelnemers van mening is of redenen heeft om aan te nemen dat elektronische sigaretten of navulverpakkingen die in zijn bezit zijn en bestemd zijn om in de handel te worden gebracht, niet veilig of niet van goede kwaliteit zijn of anderszins niet in overeenstemming zijn met deze richtlijn, neemt hij onmiddellijk de nodige corrigerende maatregelen om de betrokken producten in overeenstemming met deze richtlijn te maken, uit te handel te nemen of terug te roepen, naargelang het geval. In dergelijke gevallen wordt van de marktdeelnemer tevens verlangd dat hij onmiddellijk de markttoezichtautoriteiten van de lidstaten waar het product beschikbaar is gemaakt of bestemd is om beschikbaar te worden gemaakt, in kennis stelt, met vermelding van nadere gegevens over met name het risico voor de menselijke gezondheid en voor de veiligheid en over eventuele corrigerende maatregelen die zijn genomen en de resultaten daarvan.

De lidstaten kunnen voorts extra informatie van de marktdeelnemers verlangen, bijvoorbeeld over veiligheids- en kwaliteitsaspecten of mogelijke schadelijke effecten van elektronische sigaretten of navulverpakkingen.

10. De Commissie brengt uiterlijk op 20 mei 2016, en vervolgens telkens als dat passend is, bij het Europees Parlement en bij de Raad verslag uit over de potentiële risico's voor de volksgezondheid in samenhang met het gebruik van navulbare elektronische sigaretten.

⁽¹⁾ Richtlijn 2010/13/EU van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2010 betreffende de coördinatie van bepaalde wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in de lidstaten inzake het aanbieden van audiovisuele mediadiensten (richtlijn audiovisuele mediadiensten) (PB L 95 van 15.4.2010, blz. 1).

11. Indien een bevoegde autoriteit met betrekking tot elektronische sigaretten en navulverpakkingen die aan de voorschriften van dit artikel voldoen, vaststelt, of op redelijke gronden vreest, dat specifieke elektronische sigaretten of specifieke navulverpakkingen, dan wel een bepaald type elektronische sigaretten of navulverpakkingen, een ernstig risico voor de gezondheid van de mens zou kunnen vormen, kan zij de passende voorlopige maatregelen nemen. Zij stelt de Commissie en de bevoegde autoriteiten van de andere lidstaten onmiddellijk van de maatregelen die zijn genomen in kennis en deelt eventuele ondersteunende gegevens mee. De Commissie bepaalt zo spoedig mogelijk nadat zij deze informatie heeft ontvangen of de voorlopige maatregel gerechtvaardigd is. De Commissie stelt de betrokken lidstaat in kennis van haar conclusies, opdat die lidstaat passende vervolgmaatregelen kan nemen.

Indien overeenkomstig de eerste alinea van dit lid het in de handel brengen van specifieke elektronische sigaretten of specifieke navulverpakkingen, dan wel een bepaald type elektronische sigaret of navulverpakking door ten minste drie lidstaten om naar behoren gerechtvaardigde redenen is verboden, is de Commissie bevoegd overeenkomstig artikel 27 bij gedelegeerde handelingen een dergelijk verbod uit te breiden tot alle lidstaten indien een dergelijke uitbreiding gerechtvaardigd en evenredig is.

12. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 27 gedelegeerde handelingen vast te stellen om de formulering van de gezondheidswaarschuwing in lid 4, onder b), van dit artikel aan te passen. Wanneer de Commissie die gezondheidswaarschuwing aanpast, ziet zij erop toe dat de waarschuwing op feiten berust.

13. De Commissie stelt door middel van uitvoeringshandelingen een gemeenschappelijk kennisgevingsformat vast voor de in lid 2 voorgeschreven kennisgeving en voor de in lid 3, onder g), voorgeschreven technische normen voor het navulmechanisme.

Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 25, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

Artikel 21

Voor roken bestemde kruidenproducten

1. Op elke verpakkingseenheid en op elke buitenverpakking van voor roken bestemde kruidenproducten staat de volgende gezondheidswaarschuwing:

„Het roken van dit product schaadt uw gezondheid”.

2. De gezondheidswaarschuwing wordt gedrukt op de voor- en achterkant van de buitenzijde van de verpakkingseenheid en op elke buitenverpakking.

3. De gezondheidswaarschuwing moet voldoen aan de voorschriften van artikel 9, lid 4. Zij beslaat 30 % van de oppervlakte van het overeenkomstige oppervlak van de verpakkingseenheid en van elke buitenverpakking. Dat percentage wordt voor lidstaten met twee officiële talen verhoogd tot 32 % en voor lidstaten met meer dan twee officiële talen tot 35 %.

4. Verpakkingseenheden en buitenverpakkingen van voor roken bestemde kruidenproducten bevatten geen van de in artikel 13, lid 1, onder a), b) en d), bedoelde elementen of kenmerken en vermelden niet dat het product geen additieven of geur- of smaakstoffen bevat.

Artikel 22

Verstreking van informatie over ingrediënten van voor roken bestemde kruidenproducten

1. De lidstaten verlangen van de producenten en de importeurs van voor roken bestemde kruidenproducten dat zij aan hun bevoegde autoriteiten een lijst verstrekken van alle ingrediënten, met opgave van de voor de productie van die kruidenproducten gebruikte hoeveelheden, uitgesplitst naar merk en type. De producenten en de importeurs delen de bevoegde autoriteiten van de betrokken lidstaten ook mee wanneer de samenstelling van een product zodanig wordt gewijzigd dat de krachtens dit artikel verstrekte informatie moet worden aangepast. De krachtens dit artikel vereiste informatie moet worden verstrekt voordat een nieuw of gewijzigd voor roken bestemd kruidenproduct in de handel wordt gebracht.

2. De lidstaten zorgen ervoor dat de overeenkomstig lid 1 verstrekte informatie op een website voor het publiek toegankelijk wordt gemaakt. De lidstaten houden wanneer zij die informatie publiek toegankelijk maken naar behoren rekening met de noodzaak om bedrijfsgeheimen te beschermen. De marktdeelnemers specificeren nauwkeurig welke informatie zij als een bedrijfsgeheim beschouwen.

TITEL IV

SLOTBEPALINGEN

Artikel 23

Samenwerking en handhaving

1. De lidstaten verzekeren dat de producenten en de importeurs van tabaksproducten en aanverwante producten de Commissie en de bevoegde autoriteiten van de lidstaten de krachtens deze richtlijn verlangde informatie volledig, juist en binnen de in deze verordening gestelde termijnen meedelen. Indien de producent in de Unie is gevestigd, berust de verplichting om de verlangde informatie te verstrekken in de eerste plaats bij de producent. Indien de producent buiten en de importeur in de Unie is gevestigd, berust de verplichting om de verlangde informatie te verstrekken in de eerste plaats bij de importeur. Indien de producent en de importeur beiden buiten de Unie zijn gevestigd, zijn zij hoofdelijk verplicht om de verlangde informatie te verstrekken.
2. De lidstaten zien erop toe dat tabaksproducten en aanverwante producten die niet voldoen aan deze richtlijn, daarin voorgeschreven uitvoerings- en gedelegeerde handelingen eronder begrepen, niet in de handel worden gebracht. De lidstaten zien erop toe dat tabaksproducten en aanverwant producten niet in de handel worden gebracht indien niet aan de informatieverstrekkingsverplichtingen van deze richtlijn wordt voldaan.
3. De lidstaten stellen regels vast voor sancties die zullen worden opgelegd bij overtredingen van de ingevolge deze richtlijn vastgestelde nationale bepalingen en nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat deze sancties worden toegepast. De vastgestelde sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn. Eventuele financiële administratieve sancties die kunnen worden opgelegd voor een opzettelijke overtreding kunnen zo worden vastgesteld dat zij het met de overtreding beoogde economische voordeel neutraliseren.
4. De bevoegde autoriteiten van de lidstaten werken met elkaar en met de Commissie samen om de correcte toepassing en de gepaste handhaving van deze richtlijn te waarborgen, en geven elkaar alle informatie door die voor een uniforme toepassing van deze richtlijn noodzakelijk is.

Artikel 24

Vrij verkeer

1. De lidstaten mogen, om redenen die verband houden met aspecten die bij deze richtlijn worden geregeld en behoudens de leden 2 en 3 van dit artikel, het in de handel brengen van tabaks- of aanverwante producten die aan deze richtlijn voldoen, niet verbieden of beperken.
2. Deze richtlijn doet geen afbreuk aan het recht van een lidstaat om voor alle in die lidstaat in de handel gebrachte producten verdere voorschriften met betrekking tot de standaardisering van de verpakking van tabaksproducten te handhaven of in te voeren, mits dit gerechtvaardigd is op grond van de volksgezondheid, rekening houdend met het hoge beschermingsniveau van de volksgezondheid dat bij deze richtlijn tot stand wordt gebracht. Deze maatregelen moeten evenredig zijn en mogen geen middel tot willekeurige discriminatie of een verkapte beperking van de handel tussen de lidstaten vormen. Deze maatregelen worden samen met de motivering voor de handhaving of invoering ervan aan de Commissie ter kennis gebracht.
3. Een lidstaat mag tevens een bepaalde categorie tabaks- of aanverwante producten verbieden op gronden die verband houden met de specifieke situatie in deze lidstaat, mits dit gerechtvaardigd wordt door de noodzaak de volksgezondheid te beschermen, rekening houdend met het hoge beschermingsniveau van de volksgezondheid dat bij deze richtlijn tot stand wordt gebracht. Dergelijke nationale voorschriften worden samen met de motivering voor de invoering ervan aan de Commissie ter kennis gebracht. Binnen zes maanden na de datum van ontvangst van de in dit lid voorgeschreven kennisgeving keurt de Commissie die nationale voorschriften goed of af, nadat zij, rekening houdend met het hoge niveau van bescherming van de menselijke gezondheid dat deze richtlijn tot stand brengt, is nagegaan of die voorschriften al dan niet gerechtvaardigd, noodzakelijk en evenredig aan hun doel zijn en of zij geen middel tot willekeurige discriminatie of een verkapte beperking van de handel tussen de lidstaten vormen. Wanneer de Commissie binnen de periode van zes maanden geen besluit neemt, worden de nationale voorschriften geacht te zijn goedgekeurd.

*Artikel 25***Comitéprocedure**

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité. Dit is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.
3. Wanneer het advies van het comité via een schriftelijke procedure dient te worden verkregen, wordt die procedure zonder gevolg beëindigd indien, binnen de termijn voor het uitbrengen van het advies, de voorzitter van het comité daartoe besluit of een gewone meerderheid van de leden van het comité daarom verzoekt.
4. Als het comité geen advies uitbrengt, stelt de Commissie de ontwerpuitvoeringshandeling niet vast en is artikel 5, lid 4, derde alinea, van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

*Artikel 26***Bevoegde autoriteiten**

De lidstaten wijzen binnen drie maanden na 20 mei 2016 de bevoegde autoriteiten aan die verantwoordelijk zijn voor de uitvoering en de handhaving van de verplichtingen waarin deze richtlijn voorziet. De lidstaten stellen de Commissie onverwijld in kennis van de identiteit van de aangewezen autoriteiten. De Commissie maakt die informatie bekend in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

*Artikel 27***Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie**

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.
2. De in artikel 3, leden 2 en 4, artikel 4, leden 3 en 5, artikel 7, leden 5, 11 en 12, artikel 9, lid 5, artikel 10, lid 3, artikel 11, lid 6, artikel 12, lid 3, artikel 15, lid 12, en artikel 20, leden 11 en 12, bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van vijf jaar met ingang van 19 mei 2014. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.
3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 3, leden 2 en 4, artikel 4, leden 3 en 5, artikel 7, leden 5, 11 en 12, artikel 9, lid 5, artikel 10, lid 3, artikel 11, lid 6, artikel 12, lid 3, artikel 15, lid 12, en artikel 20, leden 11 en 12, bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.
4. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.
5. Een overeenkomstig artikel 3, leden 2 en 4, artikel 4, leden 3 en 5, artikel 7, leden 5, 11 en 12, artikel 9, lid 5, artikel 10, lid 3, artikel 11, lid 6, artikel 12, lid 3, artikel 15, lid 12, en artikel 20, leden 11 en 12, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie heeft medegedeeld daartegen geen bezwaar te zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

*Artikel 28***Verslag**

1. Uiterlijk vijf jaar na 20 mei 2016, en vervolgens telkens als dat nodig is, legt de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's een verslag voor over de toepassing van deze richtlijn.

Bij de opstelling van dat verslag laat de Commissie zich bijstaan door wetenschappelijke en technische deskundigen om over alle nodige gegevens te beschikken.

2. In het verslag geeft de Commissie in het bijzonder aan welke elementen van de richtlijn vanwege de ontwikkeling van de wetenschappelijke en technische kennis herzien of aangepast dienen te worden, met inbegrip van de ontwikkeling van internationaal overeengekomen regels en normen betreffende tabaksproducten en aanverwante producten. De Commissie besteedt daarbij bijzondere aandacht aan:

- a) de ervaring die is opgedaan met betrekking tot het ontwerp van niet onder deze richtlijn vallende oppervlakten van verpakkingen, rekening houdend met de nationale, internationale, juridische, economische en wetenschappelijke ontwikkelingen;
- b) de marktontwikkelingen inzake nieuwsoortige tabaksproducten, waarbij onder meer wordt gelet op de krachtens artikel 19 ontvangen kennisgevingen;
- c) marktontwikkelingen die een aanzienlijke verandering in de omstandigheden betekenen;
- d) de haalbaarheid, de voordelen en de mogelijke gevolgen van een Europees systeem voor het reglementeren van de ingrediënten van tabaksproducten, met inbegrip van de opstelling op het niveau van de Unie van een lijst van ingrediënten die in tabaksproducten mogen worden gebruikt, erin aanwezig mogen zijn of eraan mogen worden toegevoegd, rekening houdend met onder meer de overeenkomstig artikel 5 en 6 vergaarde informatie;
- e) de marktontwikkelingen inzake sigaretten met een diameter van minder dan 7,5 mm, en de perceptie door de consument van de schadelijkheid ervan, alsmede het misleidende karakter van deze sigaretten;
- f) de haalbaarheid, de voordelen en de mogelijke gevolgen van een databank van de Unie met overeenkomstig de artikelen 5 en 6 vergaarde informatie over ingrediënten en emissies van tabaksproducten;
- g) de marktontwikkelingen inzake elektronische sigaretten en navulverpakkingen, gelet op onder meer de overeenkomstig artikel 20 vergaarde informatie, mede inzake de mate waarin jongeren en niet-rokers beginnen met de consumptie van deze producten en de effecten daarvan op de inspanningen om te stoppen, alsmede door de lidstaten genomen maatregelen inzake aroma's;
- h) de marktontwikkelingen en de voorkeuren van de consumenten wat waterpijptabak betreft, met bijzondere aandacht voor de aroma's daarvan.

De lidstaten verlenen de Commissie bijstand bij het verrichten van deze evaluatie en het opstellen van het verslag, en verstrekken haar daartoe alle beschikbare informatie.

3. Het verslag wordt gevolgd door door de Commissie noodzakelijk geachte voorstellen tot wijziging van deze richtlijn teneinde deze aan de ontwikkelingen in de sector van de tabaks- en aanverwante producten aan te passen, voor zover dit voor het functioneren van de interne markt noodzakelijk is, en rekening te houden met nieuwe wetenschappelijke ontwikkelingen en met de ontwikkelingen ten aanzien van internationaal overeengekomen normen voor tabaksproducten en aanverwante producten.

*Artikel 29***Omzetting**

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 20 mei 2016 aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld mede.

De lidstaten passen die bepalingen toe met ingang van 20 mei 2016, onverminderd artikel 7, lid 14, artikel 10, lid 1, onder e), artikel 15, lid 13, en artikel 16, lid 3.

2. Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking daarvan naar deze richtlijn verwezen. In de bepalingen wordt tevens vermeld dat verwijzingen in bestaande wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen naar de bij deze richtlijn ingetrokken richtlijn gelden als verwijzingen naar deze richtlijn. De regels voor die verwijzing en de formulering van die vermelding worden vastgesteld door de lidstaten.

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

Artikel 30

Overgangsbepaling

De lidstaten mogen toestaan dat de onderstaande producten die niet aan deze richtlijn voldoen, tot 20 mei 2017 in de handel worden gebracht:

- a) tabaksproducten die vóór 20 mei 2016 zijn geproduceerd of in het vrije verkeer zijn gebracht en geëtiketteerd overeenkomstig Richtlijn 2001/37/EG;
- b) elektronische sigaretten of navulverpakkingen die zijn geproduceerd of in het vrije verkeer zijn gebracht vóór 20 november 2016;
- c) voor roken bestemde kruidenproducten die zijn geproduceerd of in het vrije verkeer zijn gebracht vóór 20 mei 2016.

Artikel 31

Intrekking

Richtlijn 2001/37/EG wordt met ingang van 20 mei 2016 ingetrokken, onverminderd de verplichtingen van de lidstaten met betrekking tot de termijnen voor omzetting in nationaal recht van die richtlijn.

Verwijzingen naar de ingetrokken richtlijn gelden als verwijzingen naar de onderhavige richtlijn en worden gelezen volgens de concordantietabel in bijlage III bij deze richtlijn.

Artikel 32

Inwerkingtreding

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

Artikel 33

Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, 3 april 2014.

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

M. SCHULZ

Voor de Raad

De voorzitter

D. KOURKOULAS

BIJLAGE I

LIJST VAN WAARSCHUWENDE TEKSTEN**(bedoeld in artikel 10 en artikel 11, lid 1)**

1. Roken veroorzaakt 9 van de 10 gevallen van longkanker
 2. Roken veroorzaakt mond- en keelkanker
 3. Roken beschadigt uw longen
 4. Roken veroorzaakt hartaanvallen
 5. Roken veroorzaakt beroertes en ernstige handicaps
 6. Roken verstoppt uw slagaderen
 7. Roken vergroot de kans op blindheid
 8. Roken beschadigt uw gebit en tandvlees
 9. Roken kan uw ongeboren kind doden
 10. Uw rook is schadelijk voor uw kinderen, familie en vrienden
 11. Kinderen van rokers gaan zelf vaak roken
 12. Stop nu — blijf leven voor je naaste familie en vrienden
 13. Roken vermindert de vruchtbaarheid
 14. Roken vergroot de kans op impotentie
-

BIJLAGE II

BEELDBANK

(BEDOELD IN ARTIKEL 10, LID 1)

(Op grond van artikel 10, lid 3, onder b), op te stellen door de Commissie.)

BIJLAGE III

CONCORDANTIETABEL

Richtlijn 2001/37/EG	Deze richtlijn
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2	Artikel 2
Artikel 3, lid 1	Artikel 3, lid 1
Artikel 3, leden 2 en 3	—
Artikel 4, lid 1	Artikel 4, lid 1
Artikel 4, lid 2	Artikel 4, lid 2
Artikel 4, leden 3 tot en met 5	—
Artikel 5, lid 1	—
Artikel 5, lid 2, onder a)	Artikel 9, lid 1
Artikel 5, lid 2, onder b)	Artikel 10, lid 1, onder a) en Artikel 10, lid 2, Artikel 11, lid 1
Artikel 5, lid 3	Artikel 10, lid 1
Artikel 5, lid 4	Artikel 12
Artikel 5, lid 5, eerste alinea	Artikel 9, lid 3, vijfde alinea, Artikel 11, leden 2 en 3 Artikel 12, lid 2, onder b)
Artikel 5, lid 5, tweede alinea	Artikel 11, lid 4
Artikel 5, lid 6, onder a)	Artikel 9, lid 4, onder a)
Artikel 5, lid 6, onder b)	—
Artikel 5, lid 6, onder c)	Artikel 9, lid 4, onder b)
Artikel 5, lid 6, onder d)	Artikel 8, lid 6, en Artikel 11, lid 5, tweede alinea
Artikel 5, lid 6, onder e)	Artikel 8, lid 1
Artikel 5, lid 7	Artikel 8, leden 3 en 4
Artikel 5, lid 8	—

Richtlijn 2001/37/EG	Deze richtlijn
Artikel 5, lid 9, eerste alinea	Artikel 15, leden 1 en 2
Artikel 5, lid 9, tweede alinea	Artikel 15, lid 11
Artikel 6, lid 1, eerste alinea	Artikel 5, lid 1, eerste alinea
Artikel 6, lid 1, tweede alinea	Artikel 5, leden 2 en 3
Artikel 6, lid 1, derde alinea	—
Artikel 6, lid 2	Artikel 5, lid 4
Artikel 6, leden 3 en 4	—
Artikel 7	Artikel 13, lid 1, onder b)
Artikel 8	Artikel 17
Artikel 9, lid 1	Artikel 4, lid 3
Artikel 9, lid 2	Artikel 10, leden 2 en 3, onder a)
Artikel 9, lid 3	Artikel 16, lid 2
Artikel 10, lid 1	Artikel 25, lid 1
Artikel 10, leden 2 en 3	Artikel 25, lid 2
Artikel 11, eerste en tweede alinea	Artikel 28, lid 1, eerste en tweede alinea
Artikel 11, derde alinea	Artikel 28, lid 2, eerste alinea
Artikel 11, vierde alinea	Artikel 28, lid 3
Artikel 12	—
Artikel 13, lid 1	Artikel 24, lid 1
Artikel 13, lid 2	Artikel 24, lid 2
Artikel 13, lid 3	
Artikel 14, lid 1, eerste alinea	Artikel 29, lid 1, eerste alinea

Richtlijn 2001/37/EG	Deze richtlijn
Artikel 14, lid 1, tweede alinea	Artikel 29, lid 2
Artikel 14, leden 2 en 3	Artikel 30, onder a)
Artikel 14, lid 4	Artikel 29, lid 3
Artikel 15	Artikel 31
Artikel 16	Artikel 32
Artikel 17	Artikel 33
Bijlage I (Lijst van bijkomende waarschuwingen)	Bijlage I (Lijst van waarschuwende teksten)
Bijlage II (Termijnen voor de omzetting en de uitvoering van de ingetrokken richtlijnen)	—
Bijlage III (Concordantietabel)	Bijlage III (Concordantietabel)

RICHTLIJN 2014/42/EU VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**van 3 april 2014****betreffende de bevrozing en confiscatie van hulpmiddelen en opbrengsten van misdrijven in de Europese Unie**

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 82, lid 2, en artikel 83, lid 1,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

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

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ⁽¹⁾,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's ⁽²⁾,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure ⁽³⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De voornaamste drijfveer van grensoverschrijdende, georganiseerde criminaliteit, met inbegrip van maffia-achtige criminele organisaties, is financieel gewin. De bevoegde autoriteiten moeten bijgevolg de middelen krijgen om de opbrengsten van misdrijven op te sporen, te bevrozen, te beheren en te confisqueren. De doeltreffende preventie en bestrijding van georganiseerde criminaliteit dient echter te geschieden door het neutraliseren van de opbrengsten van misdrijven en dient in bepaalde gevallen tevens te worden uitgebreid tot alle voorwerpen die uit activiteiten van criminele aard zijn verkregen.
- (2) Georganiseerde criminele groepen opereren over de grenzen heen en verwerven steeds meer vermogen in lidstaten waar zij niet zijn gevestigd en in derde landen. Er is een groeiende behoefte aan doeltreffende internationale samenwerking op het gebied van de ontneming van vermogensbestanddelen en aan wederzijdse rechtshulp.
- (3) Enkele van de meest doeltreffende methoden in de strijd tegen de georganiseerde criminaliteit zijn het instellen van strenge rechtsgevolgen voor het begaan van misdrijven, doeltreffende opsporing, en de bevrozing en confiscatie van hulpmiddelen en opbrengsten van misdrijven.
- (4) Hoewel er weinig statistische gegevens voorhanden zijn, lijkt er in de Unie een te klein deel van de geraamde opbrengsten van misdrijven te worden ontnomen. Uit studies blijkt dat, hoewel er op uniaal en nationaal niveau een wettelijke regeling bestaat voor confiscatieprocedures, deze procedures nog steeds te weinig worden gebruikt.
- (5) Met de vaststelling van minimumvoorschriften zullen de regelingen van de lidstaten inzake bevrozing en confiscatie onderling worden aangepast, waardoor het wederzijdse vertrouwen en de doeltreffende grensoverschrijdende samenwerking worden versterkt.

⁽¹⁾ PB C 299 van 4.10.2012, blz. 128.

⁽²⁾ PB C 391 van 18.12.2012, blz. 134.

⁽³⁾ Standpunt van het Europees Parlement van 25 februari 2014 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en besluit van de Raad van 14 maart 2014.

- (6) In het Stockholmprogramma en in de conclusies die de Raad Justitie en Binnenlandse Zaken in juni 2010 heeft aangenomen over confiscatie en ontneming van vermogensbestanddelen, wordt beklemtoond hoe belangrijk het is dat crimineel vermogen efficiënter wordt opgespoord, geconfisqueerd, en hergebruikt.
- (7) Het huidige rechtskader van de Unie inzake bevrozing, inbeslagneming en confiscatie van vermogensbestanddelen bestaat uit Gemeenschappelijk Optreden 98/699/JBZ ⁽¹⁾, Kaderbesluit 2001/500/JBZ van de Raad ⁽²⁾, Kaderbesluit 2003/577/JBZ van de Raad ⁽³⁾, Kaderbesluit 2005/212/JBZ van de Raad ⁽⁴⁾ en Kaderbesluit 2006/783/JBZ van de Raad ⁽⁵⁾.
- (8) De verslagen van de Commissie over de tenuitvoerlegging van de Kaderbesluiten 2003/577/JBZ, 2005/212/JBZ en 2006/783/JBZ tonen aan dat de bestaande regelingen voor ruimere confiscatie en voor de wederzijdse erkenning van beslissingen tot bevrozingen confiscatie niet geheel doeltreffend zijn. Confiscatie wordt bemoeilijkt door de verschillen in het recht van de lidstaten.
- (9) Deze richtlijn heeft tot doel de bepalingen van de Kaderbesluiten 2001/500/JBZ en 2005/212/JBZ te wijzigen en uit te breiden. Deze kaderbesluiten moeten gedeeltelijk worden vervangen voor de lidstaten die gebonden zijn aan deze richtlijn.
- (10) Het staat de lidstaten vrij confiscatieprocedures die verband houden met een strafzaak aanhangig te maken bij elke bevoegde rechter.
- (11) Het huidige begrip „opbrengsten van misdrijven” moet nader worden bepaald zodat het de directe opbrengsten van criminele activiteiten en alle indirecte voordelen omvat, met inbegrip van de latere herbelegging of omzetting van directe opbrengsten. Opbrengsten kunnen dus alle voorwerpen omvatten, ook die welke geheel of gedeeltelijk in andere zijn omgezet of tot andere zijn verwerkt, en die welke zijn vermengd met uit legale bronnen verworven voorwerpen, ten bedrage van de geschatte waarde van de vermengde opbrengsten. Opbrengsten kunnen ook het inkomen of andere voordelen uit de opbrengsten van misdrijven omvatten, of uit voorwerpen waarin deze opbrengsten zijn omgezet, tot welke zij zijn verwerkt, of waarmee zij zijn vermengd.
- (12) Deze richtlijn bevat een ruime definitie van voorwerpen die kunnen worden bevroren en geconfisqueerd. Die definitie omvat ook rechtsbescheiden waaruit de eigendom of andere rechten ten aanzien van deze voorwerpen blijken. Zulke bescheiden kunnen bijvoorbeeld zijn financiële instrumenten, of documenten die ten grondslag kunnen liggen aan een schuldvordering en die doorgaans in het bezit worden gevonden van de persoon op wie de bedoelde procedures betrekking hebben. Deze richtlijn doet geen afbreuk aan de bestaande nationale procedures voor het bewaren van rechtsbescheiden of akten waaruit de eigendom of andere rechten ten aanzien van voorwerpen blijken, zoals deze door de bevoegde nationale instanties of overheidsorganen overeenkomstig het nationale recht worden toegepast.
- (13) Bevrozing en confiscatie in de zin van deze richtlijn zijn autonome begrippen, die de lidstaten er niet van mogen weerhouden deze richtlijn uit te voeren aan de hand van instrumenten die volgens nationale recht een sanctie of een andersoortige maatregel zijn.

⁽¹⁾ Gemeenschappelijk Optreden 98/699/JBZ van 3 december 1998 door de Raad vastgesteld op grond van artikel K.3 van het Verdrag betreffende de Europese Unie inzake het witwassen van geld, de identificatie, opsporing, bevrozing, inbeslagneming en confiscatie van hulpmiddelen en van de opbrengsten van misdrijven (PB L 333 van 9.12.1998, blz. 1).

⁽²⁾ Kaderbesluit 2001/500/JBZ van de Raad van 26 juni 2001 inzake het witwassen van geld de identificatie, opsporing, bevrozing, inbeslagneming en confiscatie van hulpmiddelen en van opbrengsten van misdrijven (PB L 182 van 5.7.2001, blz. 1).

⁽³⁾ Kaderbesluit 2003/577/JBZ van de Raad van 22 juli 2003 inzake de tenuitvoerlegging in de Europese Unie van beslissingen tot bevrozing van voorwerpen of bewijsstukken (PB L 196 van 2.8.2003, blz. 45).

⁽⁴⁾ Kaderbesluit 2005/212/JBZ van de Raad van 24 februari 2005 inzake de confiscatie van opbrengsten van misdrijven, alsmede van de daarbij gebruikte hulpmiddelen en de door middel daarvan verkregen voorwerpen (PB L 68 van 15.3.2005, blz. 49).

⁽⁵⁾ Kaderbesluit 2006/783/JBZ van de Raad van 6 oktober 2006 inzake de toepassing van het beginsel van wederzijdse erkenning op beslissingen tot confiscatie (PB L 328 van 24.11.2006, blz. 59).

- (14) Met betrekking tot de confiscatie van hulpmiddelen en opbrengsten van misdrijven na een definitieve rechterlijke beslissing en de confiscatie van voorwerpen ter waarde van deze hulpmiddelen en opbrengsten, moet de ruime definitie van strafbare feiten waarin deze richtlijn voorziet, van toepassing zijn. Krachtens Kaderbesluit 2001/500/JBZ moeten de lidstaten de confiscatie van hulpmiddelen en van opbrengsten uit misdrijven na een definitieve veroordeling mogelijk maken, alsmede de confiscatie van voorwerpen met een waarde die overeenkomt met die van de hulpmiddelen en opbrengsten van misdrijven. Die verplichtingen moeten ook blijven gelden voor de strafbare feiten die niet onder deze richtlijn vallen, en het in deze richtlijn gedefinieerde begrip „opbrengsten” moet op gelijkaardige manier als ten aanzien van strafbare feiten die onder deze richtlijn vallen, worden uitgelegd. Het staat de lidstaten vrij om, in voorkomend geval overeenkomstig het nationale recht, de confiscatie van voorwerpen ter waarde van de hulpmiddelen en opbrengsten van misdrijven te definiëren als ondergeschikt aan of als alternatief voor directe confiscatie.
- (15) De confiscatie van hulpmiddelen en opbrengsten van misdrijven, of van voorwerpen ter waarde van deze hulpmiddelen en opbrengsten, zou onder voorbehoud van definitieve veroordeling wegens een strafbaar feit mogelijk moeten zijn. Deze definitieve veroordeling kan ook bij een verstekveroordeling zijn. Wanneer confiscatie niet mogelijk is op grond van een definitieve veroordeling, zou het in bepaalde omstandigheden niettemin nog mogelijk moeten zijn hulpmiddelen en opbrengsten te confisqueren, althans in gevallen van ziekte of vlucht van de verdachte of beklaagde. Voor dergelijke gevallen van ziekte en vlucht is het echter voldoende dat lidstaten over verstekprocedures beschikken om aan deze verplichting te voldoen. In het geval dat de verdachte of beklaagde is gevlucht moeten de lidstaten alle redelijke maatregelen treffen en kunnen zij dat de betrokkene wordt gedagvaard voor de confiscatieprocedure of daarvan in kennis wordt gesteld.
- (16) In het kader van deze richtlijn is er sprake van ziekte wanneer de verdachte of beklaagde gedurende lange tijd in de onmogelijkheid verkeert de strafprocedure bij te wonen, waardoor deze niet in normale omstandigheden kan worden voortgezet. Er kan van verdachten of beklaagden worden geëist dat zij een bewijs van ziekte leveren, bijvoorbeeld in de vorm van een medisch attest, dat de rechter buiten beschouwing kan laten indien hij dit als bewijs ontoereikend acht. Er mag geen afbreuk gedaan worden aan het recht van die personen om zich tijdens de procedure te laten vertegenwoordigen door een advocaat.
- (17) Wat betreft de confiscatie van voorwerpen waarvan de waarde overeenkomt met die van hulpmiddelen, zouden de relevante bepalingen kunnen worden toegepast wanneer een dergelijke maatregel omwille van de specifieke omstandigheden als evenredig kan worden beschouwd, met name gezien de waarde van de betrokken hulpmiddelen. Lidstaten kunnen daarbij ook overwegen of en in welke mate de veroordeelde de confiscatie van de hulpmiddelen onmogelijk heeft gemaakt.
- (18) Bij de uitvoering van deze richtlijn kunnen de lidstaten bepalen dat in uitzonderlijke omstandigheden geen confiscatie mag worden bevolen voor zover die de betrokkene volgens het nationale recht onnodig nadeel zou berokkenen; hierbij dienen telkens de omstandigheden van het specifieke geval doorslaggevend te zijn. Lidstaten dienen zeer beperkt van deze mogelijkheid gebruik te maken, en alleen in gevallen waarin de confiscatie de betrokken persoon in een positie zou brengen waarin het voor hem zeer moeilijk zou zijn te overleven.
- (19) Criminele groepen ontplooiën tal van criminele activiteiten. Met het oog op een doeltreffende bestrijding van georganiseerde criminaliteit, kan het passend zijn dat na een strafrechtelijke veroordeling niet alleen de voorwerpen die verband houden met een specifiek misdrijf worden geconfisqueerd, maar ook aanvullende voorwerpen die volgens de rechter voortvloeien uit andere misdrijven. Deze benadering heet ruimere confiscatie. Volgens Kaderbesluit 2005/212/JBZ konden de lidstaten voor de toepassing van ruimere confiscatie kiezen uit drie reeksen minimumvoorschriften. Bij de omzetting van dat kaderbesluit hebben de lidstaten bijgevolg uiteenlopende opties gekozen, waardoor het concept ruimere confiscatie niet steeds dezelfde betekenis heeft in de nationale rechtstelsels. Die verschillen belemmeren de grensoverschrijdende samenwerking bij confiscatie. Bijgevolg moeten de bepalingen inzake ruimere confiscatie verder worden geharmoniseerd, door vaststelling van één enkele minimumnorm.
- (20) Wanneer de lidstaten bepalen of een strafbaar feit tot economisch voordeel kan leiden, kunnen zij rekening houden met de werkwijze, bijvoorbeeld wanneer een voorwaarde voor het strafbaar feit is dat het werd gepleegd in het kader van een georganiseerde misdrijf, of met de bedoeling regelmatige winsten te halen uit strafbare feiten. Dit zou echter geen afbreuk mogen doen aan de mogelijkheid om tot ruimere confiscatie over te gaan.

- (21) Ruimere confiscatie zou mogelijk moeten zijn wanneer een rechter ervan overtuigd is dat het betrokken voorwerp uit crimineel gedrag voortkomt. Dit houdt niet in dat het moet vast staan dat het betrokken voorwerp uit crimineel gedrag voortkomt. Wanneer de rechter op grond van waarschijnlijkheidsafwegingen van oordeel is, of er redelijkerwijze kan van uitgaan, dat het veel waarschijnlijker is dat het betrokken voorwerp door crimineel dan door andere gedrag werd verworven, kan dit voor de lidstaten bijvoorbeeld als regel volstaan. De rechter dient in dit verband de specifieke omstandigheden van de zaak te onderzoeken, met name de feiten en het beschikbare bewijsmateriaal op basis waarvan ruimere confiscatie kan worden bevolen. Het feit dat de voorwerpen die de persoon toebehoren niet in verhouding staan tot zijn legale inkomen, kan een van de feiten zijn op basis waarvan de rechter beslist dat de voorwerpen uit crimineel gedrag voortkomt. De lidstaten kunnen als regel ook stellen dat binnen een bepaalde termijn verkregen voorwerpen geacht kunnen worden uit crimineel gedrag voort te komen.
- (22) Bij deze richtlijn worden minimumvoorschriften vastgesteld. Zij verhindert de lidstaten niet in hun nationale recht meer uitgebreide bevoegdheden vast te leggen, onder andere wat betreft hun regels inzake bewijslast.
- (23) Deze richtlijn is van toepassing op de strafbare feiten die onder de in deze richtlijn vermelde rechtsinstrumenten vallen. De lidstaten dienen, binnen de werkingssfeer van deze rechtsinstrumenten te voorzien in ruimere confiscatie, althans met betrekking tot bepaalde strafbare feiten als in deze richtlijn omschreven.
- (24) Het is een gebruikelijke en steeds algemenere praktijk dat de verdachte of beklaagde voorwerpen overdraagt aan een derde, medewetende partij om confiscatie te vermijden. Het huidige rechtskader van de Unie bevat geen bindende voorschriften over de confiscatie van aan derden overgedragen voorwerpen. Het is daarom steeds noodzakelijker om de confiscatie van aan derden overgedragen of door derden verworven voorwerpen toe te staan. Met verwerving door derden wordt bijvoorbeeld bedoeld dat voorwerpen direct of indirect, bijvoorbeeld via een tussenpersoon, door de derde partij zijn verkregen van een verdachte of beklaagde, ook indien het strafbare feit in zijn opdracht of te zijnen voordele is gepleegd, en wanneer een beklaagde geen voorwerpen heeft die kunnen worden geconfisqueerd. Een dergelijke confiscatie zou ten minste mogelijk moeten zijn in gevallen waarin de derden wisten of hadden moeten weten dat het doel van de overdracht of de verwerving het vermijden van confiscatie was, en dit op grond van concrete feiten en omstandigheden, bijvoorbeeld het feit dat de overdracht kosteloos werd uitgevoerd, of tegen een bedrag dat beduidend onder de marktwaarde lag. De regels inzake confiscatie bij derden gelden zowel voor natuurlijke personen als voor rechtspersonen. Er mag in geen geval afbreuk worden gedaan aan de rechten van derden te goeder trouw.
- (25) Het staat de lidstaten vrij om, in voorkomend geval overeenkomstig het nationale recht, confiscatie bij derden te definiëren als ondergeschikt aan of als alternatief voor directe confiscatie.
- (26) Confiscatie leidt tot definitieve ontneming van voorwerpen. Het is mogelijk dat een voorwerp niet geconfisqueerd en een confiscatiebevel niet ten uitvoer gelegd kan worden als het behoud van dat voorwerp niet wordt verzekerd. Het behoud van een voorwerp wordt verzekerd door middel van bevrozing. Om te voorkomen dat voorwerpen worden weggemaakt voordat bevrozing kan worden bevolen, moeten de bevoegde instanties van de lidstaten in staat worden gesteld onmiddellijk op te treden om zulke voorwerpen veilig te stellen.
- (27) Aangezien het behoud van een voorwerp vaak worden verzekerd met het oog op confiscatie, zijn bevrozing en confiscatie onderling nauw verbonden. In sommige rechtsstelsels geldt bevrozing die met het oog op confiscatie wordt gelast als een aparte proceduremaatregel met een voorlopig karakter, die gevolgd kan worden door een confiscatiebevel. Onverminderd de verschillende nationale rechtsstelsels en Kaderbesluit 2003/577/JBZ, moeten bepaalde aspecten van die nationale systemen, betreffende bevrozing met het oog op confiscatie, onderling worden aangepast.
- (28) Bevrozing laat onverlet dat een bepaald voorwerp gedurende de procedure als bewijsmateriaal moet kunnen worden beschouwd, op voorwaarde dat het nadien uiteindelijk wordt vrijgegeven zodat het confiscatiebevel daadwerkelijk kan worden uitgevoerd.

- (29) Een voorwerp kan ook worden bevroren in het kader van een strafprocedure, ook met het oog op eventuele teruggave achteraf of vergoeding van de schade ten gevolge van een strafbaar feit.
- (30) Vaak houdt de verdachte of beklagde voorwerpen tijdens de gehele duur van de strafprocedure verborgen. Het confiscatiebevel kan dan niet ten uitvoer worden gelegd, zodat degene tegen wie de confiscatie is bevolen opnieuw over de voorwerpen beschikt nadat hij zijn straf heeft ondergaan. Bijgevolg moet het mogelijk zijn zelfs na een definitieve strafrechtelijke veroordeling nog de precieze omvang te bepalen van de voorwerpen die kunnen worden geconfisqueerd, teneinde de volledige tenuitvoerlegging van het confiscatiebevel mogelijk te maken indien aanvankelijk geen of onvoldoende voorwerpen zijn geïdentificeerd en het confiscatiebevel dus niet ten uitvoer is gelegd.
- (31) Aangezien het bevroeringsbevel een beperking van het eigendomsrecht inhoudt, mag een dergelijke voorlopige maatregel niet langer worden gehandhaafd dan noodzakelijk is om de voorwerpen met het oog op latere confiscatie veilig te stellen. Daartoe kan vereist zijn dat de beslissing door de rechter wordt getoetst aan het doel ervan, namelijk te voorkomen dat de voorwerpen worden weggemaakt.
- (32) Voorwerpen die met het oog op eventuele latere confiscatie zijn bevroren, moeten adequaat worden beheerd, zodat zij hun economische waarde niet verliezen. De lidstaten moeten de nodige maatregelen nemen, met name voorzien in de mogelijkheid dat de voorwerpen worden verkocht of overgedragen, teneinde die verliezen tot een minimum te beperken. De lidstaten moeten passende maatregelen nemen, zoals bijvoorbeeld het opzetten van nationale centrale bureaus voor vermogensbeheer, een reeks gespecialiseerde bureaus, of soortgelijke mechanismen, opdat in afwachting van een rechterlijke beslissing, de vermogensbestanddelen die vóór confiscatie zijn bevroren, doeltreffend worden beheerd en de waarde ervan behouden blijft.
- (33) Deze richtlijn raakt in aanzienlijke mate de rechten van personen, niet alleen die van de verdachte of beklagde, maar ook van derden die zelf niet worden vervolgd. Bijgevolg moeten specifieke waarborgen en rechtsmiddelen worden bepaald, die garanderen dat hun grondrechten bij de uitvoering van deze richtlijn worden geëerbiedigd. Dit houdt onder andere in dat derden die beweren eigenaar van de betrokken voorwerpen te zijn, of die aanspraak menen te kunnen maken op andere rechten op het voorwerp („zakelijke rechten”, „ius in re”), zoals het recht op vruchtgebruik, het recht hebben om te worden gehoord. De bevroeringsbeslissing moet zo spoedig mogelijk na de tenuitvoerlegging ervan aan de betrokkene worden meegedeeld. De bevoegde instanties kunnen de kennisgeving van de beslissing aan de betrokkene echter uitstellen als dat in verband met het onderzoek vereist is.
- (34) Het doel van de kennisgeving is onder andere de betrokkene de kans te geven de beslissing te betwisten. In de kennisgeving moeten derhalve ten minste heel beknopt de reden(en) voor de beslissing worden aangehaald.
- (35) De lidstaten moeten maatregelen overwegen waardoor geconfisqueerde voorwerpen voor het publiek belang of voor maatschappelijke doeleinden kunnen worden gebruikt. De voorwerpen zouden bijvoorbeeld prioritair kunnen worden gereserveerd voor projecten op het vlak van wetshandhaving en misdaadpreventie alsmede voor andere projecten van publiek belang en maatschappelijk nut. De verplichting tot het overwegen van zulke maatregelen brengt een procedure verplichting voor de lidstaten met zich mee zoals het uitvoeren van een juridische analyse of het bespreken van de voor- en nadelen van de invoering van maatregelen. De lidstaten moeten, wanneer zij bevroren voorwerpen beheren en regels uitvaardigen betreffende het gebruik van geconfisqueerde voorwerpen, passende maatregelen nemen om criminele of illegale infiltratie te voorkomen.
- (36) Er zijn bijna geen betrouwbare gegevens over de bevroering en de confiscatie van opbrengsten van misdrijven. Om deze richtlijn te kunnen evalueren, moeten ten minste bepaalde vergelijkbare, adequate statistische gegevens worden verzameld over de bevroering en de confiscatie van eigendom, de opsporing en verkoop van vermogensbestanddelen en over het justitiewerk.

- (37) De lidstaten moeten op centraal niveau bepaalde statistieken verzamelen om die vervolgens aan de Commissie toe te zenden. Dit houdt in dat de lidstaten een redelijke inspanning moeten leveren om de gegevens in kwestie te verzamelen. Het houdt evenwel niet in dat de lidstaten verplicht zijn tot het daadwerkelijk verzamelen van deze gegevens wanneer daar een buitensporige administratieve last of hoge kosten voor de betrokken lidstaat aan verbonden zijn.
- (38) Deze richtlijn eerbiedigt de grondrechten en neemt de beginselen in acht die met name zijn erkend in het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie („het Handvest”) en in het Europees Verdrag voor de bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden („EVRM”), zoals uitgelegd in de vaste rechtspraak van het Europees Hof voor de rechten van de mens. Deze richtlijn moet overeenkomstig die rechten en beginselen worden toegepast. Deze richtlijn dient het nationale recht inzake rechtsbijstand onverlet te laten en geen verplichtingen ten laste van de rechtsbijstandsregelingen van de lidstaten in het leven te roepen; deze regelingen moeten worden toegepast overeenkomstig het Handvest en het EVRM.
- (39) Voorzien moet worden in specifieke waarborgen, die ertoe strekken dat in het algemeen confiscatiebeslissingen worden gemotiveerd, behalve indien de betrokkene, bij vereenvoudigde strafprocedures voor minder ernstige gevallen, afziet van zijn recht op motivering.
- (40) Bij de uitvoering van deze richtlijn moet rekening worden gehouden met de bepalingen van Richtlijn 2010/64/EU van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾, Richtlijn 2012/13/EU van het Europees Parlement en de Raad ⁽²⁾ en Richtlijn 2013/48/EU van het Europees Parlement en de Raad ⁽³⁾, betreffende procedurele rechten in strafprocedures.
- (41) Daar de doelstelling van deze richtlijn, namelijk de confiscatie van voorwerpen in strafzaken vergemakkelijken, niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt maar beter door de Unie kan worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel, gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om deze doelstelling te verwezenlijken.
- (42) Overeenkomstig artikel 3 en artikel 4 bis, lid 1, van Protocol (nr. 21) betreffende de positie van het Verenigd Koninkrijk en Ierland ten aanzien van de ruimte van vrijheid, veiligheid en recht, dat is gehecht aan het VEU en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU), heeft Ierland te kennen gegeven dat het wenst deel te nemen aan de aanneming en toepassing van deze richtlijn. Overeenkomstig dit protocol dient deze richtlijn voor Ierland enkel bindend te zijn wat betreft de strafbare feiten die vallen onder de rechtsinstrumenten waaraan Ierland is gebonden.
- (43) Overeenkomstig de artikelen 1 en 2 en artikel 4 bis, lid 1, van Protocol (nr. 21) betreffende de positie van het Verenigd Koninkrijk en Ierland ten aanzien van de ruimte van vrijheid, veiligheid en recht, dat is gehecht aan het VEU en het VWEU, en onverminderd artikel 4 van dat protocol, neemt het Verenigd Koninkrijk niet deel aan de aanneming van deze richtlijn, en is deze richtlijn niet bindend voor, noch van toepassing in het Verenigd Koninkrijk. Onder voorbehoud van zijn deelname overeenkomstig artikel 4 van dit protocol dient deze richtlijn voor het Verenigd Koninkrijk enkel bindend te zijn wat betreft de strafbare feiten die vallen onder de rechtsinstrumenten waaraan het Verenigd Koninkrijk is gebonden.
- (44) Overeenkomstig de artikelen 1 en 2 van het aan het VEU en het VWEU gehechte Protocol (nr. 22) betreffende de positie van Denemarken, neemt Denemarken niet deel aan de aanneming van deze richtlijn, en is deze richtlijn niet bindend voor, noch van toepassing in Denemarken,

⁽¹⁾ Richtlijn 2010/64/EU van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 betreffende het recht op tolk- en vertaaldiensten in strafprocedures (PB L 280 van 26.10.2010, blz. 1).

⁽²⁾ Richtlijn 2012/13/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 mei 2012 betreffende het recht op informatie in strafprocedures (PB L 142 van 1.6.2012, blz. 1).

⁽³⁾ Richtlijn 2013/48/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2013 betreffende het recht op toegang tot een advocaat in strafprocedures en in procedures ter uitvoering van een Europees aanhoudingsbevel en het recht om een derde op de hoogte te laten brengen vanaf de vrijheidsbeneming en om met derden en consulaire autoriteiten te communiceren tijdens de vrijheidsbeneming (PB L 294 van 6.11.2013, blz. 1).

HEBLEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Onderwerp

1. Bij deze richtlijn worden minimumvoorschriften vastgesteld betreffende de bevoorziening van voorwerpen met het oog op een eventuele confiscatie, en betreffende de confiscatie van voorwerpen in strafzaken.
2. Deze richtlijn laat de procedures die de lidstaten kunnen toepassen voor de confiscatie van de bedoelde voorwerpen onverlet.

Artikel 2

Definities

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

- 1) „opbrengst”, elk economisch voordeel dat al dan niet rechtstreeks uit een strafbaar feit is verkregen; dit kunnen voorwerpen van enigerlei aard zijn, met inbegrip van enige wederbelegging of omzetting van rechtstreekse opbrengsten en andere in geld waardeerbare voordelen;
- 2) „voorwerpen”, goederen van enigerlei aard, lichamelijk of onlichamelijk, roerend of onroerend, alsmede rechtsbescheiden waaruit de eigendom of andere rechten aanzien van die goederen blijken;
- 3) „hulpmiddelen”, alle voorwerpen die op enigerlei wijze, geheel of gedeeltelijk, zijn gebruikt of zijn bestemd om te worden gebruikt om een of meer strafbare feiten te plegen;
- 4) „confiscatie”, definitieve ontneming van voorwerpen, bevolen door een rechter in verband met een strafbaar feit;
- 5) „bevoorziening”, het tijdelijk verbieden van de overdracht, vernietiging, verwerking, beschikking of verplaatsing van voorwerpen of het tijdelijk aanvaarden van het beheer van of zeggenschap over voorwerpen;
- 6) „strafbaar feit”, een strafbaar feit dat valt onder een van de in artikel 3 vermelde instrumenten.

Artikel 3

Toepassingsgebied

Deze richtlijn is van toepassing op strafbare feiten die vallen onder:

- a) de overeenkomst opgesteld op basis van artikel K.3, lid 2, onder c), van het Verdrag betreffende de Europese Unie ter bestrijding van corruptie waarbij ambtenaren van de Europese Gemeenschappen of van de lidstaten van de Europese Unie betrokken zijn ⁽¹⁾ („Overeenkomst inzake fraudebestrijding waarbij ambtenaren betrokken zijn”);
- b) Kaderbesluit 2000/383/JBZ van de Raad van 29 mei 2000 tot versterking, door middel van strafrechtelijke en andere sancties, van de bescherming tegen valsemunterij in verband met het in omloop brengen van de euro ⁽²⁾;
- c) Kaderbesluit 2001/413/JBZ van de Raad van 28 mei 2001 betreffende de bestrijding van fraude en vervalsing in verband met andere betaalmiddelen dan contanten ⁽³⁾;

⁽¹⁾ PB C 195 van 25.6.1997, blz. 1.

⁽²⁾ PB L 140 van 14.6.2000, blz. 1.

⁽³⁾ PB L 149 van 2.6.2001, blz. 1.

- d) Kaderbesluit 2001/500/JBZ van de Raad van 26 juni 2001 inzake het witwassen van geld, de identificatie, opsporing, bevrozing, inbeslagneming en confiscatie van hulpmiddelen en van opbrengsten van misdrijven ⁽¹⁾;
- e) Kaderbesluit 2002/475/JBZ van de Raad van 13 juni 2002 inzake terrorismebestrijding ⁽²⁾;
- f) Kaderbesluit 2003/568/JBZ van de Raad van 22 juli 2003 inzake de bestrijding van corruptie in de privé-sector ⁽³⁾;
- g) Kaderbesluit 2004/757/JBZ van de Raad van 25 oktober 2004 betreffende de vaststelling van minimumvoorschriften met betrekking tot de bestanddelen van strafbare feiten en met betrekking tot straffen op het gebied van de illegale drugshandel ⁽⁴⁾;
- h) Kaderbesluit 2008/841/JBZ van de Raad van 24 oktober 2008 ter bestrijding van georganiseerde criminaliteit ⁽⁵⁾;
- i) Richtlijn 2011/36/EU van het Europees Parlement en de Raad van 5 april 2011 inzake de voorkoming en bestrijding van mensenhandel en de bescherming van slachtoffers daarvan, en ter vervanging van Kaderbesluit 2002/629/JBZ van de Raad ⁽⁶⁾;
- j) Richtlijn 2011/93/EU van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 2011 ter bestrijding van seksueel misbruik en seksuele uitbuiting van kinderen en kinderpornografie, en ter vervanging van Kaderbesluit 2004/68/JBZ van de Raad ⁽⁷⁾;
- k) Richtlijn 2013/40/EU van het Europees Parlement en de Raad van 12 augustus 2013 over aanvallen op informatiesystemen en ter vervanging van Kaderbesluit 2005/222/JBZ van de Raad ⁽⁸⁾,

alsmede andere rechtsinstrumenten waarin specifiek is bepaald dat deze richtlijn van toepassing is op de bij die rechtsinstrumenten geharmoniseerde strafbare feiten.

Artikel 4

Confiscatie

1. De lidstaten nemen de nodige maatregelen die de volledige of gedeeltelijke confiscatie mogelijk maken van hulpmiddelen en opbrengsten of voorwerpen waarvan de waarde overeenkomt met die van de hulpmiddelen of opbrengsten, onder voorbehoud van definitieve veroordeling wegens een strafbaar feit, die ook bij verstek kan gebeuren.
2. Indien confiscatie op grond van lid 1 niet mogelijk is, nemen de lidstaten, ten minste in gevallen waar deze onmogelijkheid het gevolg is van ziekte of vlucht van de verdachte of beklaagde, de nodige maatregelen om confiscatie van opbrengsten en hulpmiddelen mogelijk te maken voor gevallen waarin een strafprocedure is aangevangen met betrekking tot een strafbaar feit dat al dan niet rechtstreeks economisch voordeel kan opleveren, en waarin deze procedure zou kunnen hebben geleid tot een strafrechtelijke veroordeling indien de verdachte of beklaagde in staat was geweest voor de rechter te verschijnen.

Artikel 5

Ruimere confiscatie

1. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om de volledige of gedeeltelijke confiscatie mogelijk te maken van voorwerpen die toebehoren aan een persoon die is veroordeeld wegens een strafbaar feit dat al dan niet rechtstreeks economisch voordeel kan opleveren, indien een rechter, gezien de omstandigheden, met name bepaalde feiten en het beschikbare bewijsmateriaal, bijvoorbeeld het gegeven dat de waarde van de voorwerpen niet in verhouding staat tot het legale inkomen van de veroordeelde, ervan overtuigd is dat de bedoelde voorwerpen uit criminele gedragingen zijn verkregen.

⁽¹⁾ PB L 182 van 5.7.2001, blz. 1.

⁽²⁾ PB L 164 van 22.6.2002, blz. 3.

⁽³⁾ PB L 192 van 31.7.2003, blz. 54.

⁽⁴⁾ PB L 335 van 11.11.2004, blz. 8.

⁽⁵⁾ PB L 300 van 11.11.2008, blz. 42.

⁽⁶⁾ PB L 101 van 15.4.2011, blz. 1.

⁽⁷⁾ PB L 335 van 17.12.2011, blz. 1.

⁽⁸⁾ PB L 218 van 14.8.2013, blz. 8.

2. In het kader van lid 1 van dit artikel omvat het begrip „strafbaar feit” minstens het volgende:
- a) actieve en passieve corruptie in de privésector, zoals bedoeld in artikel 2 van Kaderbesluit 2003/568/JBZ, alsmede actieve en passieve corruptie waarbij ambtenaren van instellingen van de Unie of van de lidstaten zijn betrokken, zoals bepaald in respectievelijk de artikelen 2 en 3 van de overeenkomst ter bestrijding van corruptie waarbij ambtenaren betrokken zijn;
 - b) strafbare feiten die verband houden met de deelneming aan een criminele organisatie, als bepaald in artikel 2 van Kaderbesluit 2008/841/JBZ, ten minste in gevallen waar het strafbaar feit economisch voordeel heeft opgeleverd;
 - c) het bewerkstelligen van de deelname van een kind aan pornografische voorstellingen, of het werven van een kind hiervoor of het profiteren of anderszins uitbuiten van een kind voor dergelijke doeleinden indien het kind seksueel meerderjarig is, zoals bepaald in artikel 4, lid 2, van Richtlijn 2011/93/EU; de distributie, verspreiding of uitzending van kinderpornografie, als bepaald in artikel 5, lid 4, van die richtlijn; het aanbieden, leveren of ter beschikking stellen van kinderpornografie, als bepaald in artikel 5, lid 5, van die richtlijn; het vervaardigen van kinderpornografie, als bepaald in artikel 5, lid 6, van die richtlijn;
 - d) onrechtmatige systeemverstoring en onrechtmatige gegevensverstoring, als bepaald in respectievelijk de artikelen 4 en 5 van Richtlijn 2013/40/EU, indien een beduidend aantal informatiesystemen is getroffen door het gebruik van een in artikel 7 van die richtlijn bepaald instrument dat hoofdzakelijk daartoe is ontworpen of aangepast; het opzettelijk vervaardigen, verkopen, verkrijgen voor gebruik, invoeren, verspreiden of op andere wijze beschikbaar maken van instrumenten die worden gebruikt voor het plegen van strafbare feiten, althans voor gevallen die niet onbeduidend zijn, zoals bepaald in artikel 7 van die richtlijn;
 - e) een strafbaar feit waarop overeenkomstig het toepasselijke in artikel 3 vermelde instrument, of, indien het betrokken instrument geen drempelwaarde voor sancties bepaalt, uit hoofde van het toepasselijke nationale recht, een maximale vrijheidsstraf staat van ten minste vier jaar.

Artikel 6

Confiscatie bij een derde

1. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om de confiscatie mogelijk te maken van opbrengsten, of andere voorwerpen waarvan de waarde overeenkomt met opbrengsten, die door een verdachte of beklagde al dan niet rechtstreeks aan derden zijn overgemaakt, of die door derden zijn verworven van een verdachte of beklagde, ten minste wanneer die derden wisten of hadden moeten weten dat het doel van de overdracht of de verwerving het vermijden van confiscatie was, en dit op grond van concrete feiten en omstandigheden, bijvoorbeeld het feit dat de overdracht of verwerving kosteloos werd uitgevoerd, of tegen een bedrag dat beduidend onder de marktwaarde lag.
2. Lid 1 wordt aldus uitgelegd dat geen afbreuk wordt gedaan aan de rechten van derden te goeder trouw.

Artikel 7

Bevriezing

1. De lidstaten nemen de nodige maatregelen die bevriezing van voorwerpen met het oog op een eventuele confiscatie mogelijk maken. Deze maatregelen, die door een bevoegde autoriteit moeten worden bevolen, omvatten hetgeen dringend moet worden ondernomen om de voorwerpen veilig te stellen.
2. Ten aanzien van voorwerpen die in het bezit zijn van een derde, als bedoeld in artikel 6, kunnen bevroeringsmaatregelen worden gelast met het oog op een eventuele latere confiscatie.

*Artikel 8***Waarborgen**

1. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de personen tegen wie de in deze richtlijn bedoelde maatregelen zijn gericht, recht hebben op een doeltreffende voorziening in rechte en een eerlijk proces, om hun rechten te kunnen handhaven.
2. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de beslissing tot bevroering van voorwerpen zo spoedig mogelijk na de tenuitvoerlegging ervan aan de betrokkene wordt meegedeeld. Deze kennisgeving haalt minstens kort de reden(en) voor de beslissing in kwestie aan. De bevoegde autoriteiten kunnen de kennisgeving aan de betrokkene van de beslissing tot bevroering van voorwerpen echter uitstellen om het strafrechtelijk onderzoek niet te schaden.
3. De beslissing tot bevroering van voorwerpen blijft slechts zolang van kracht als nodig is om de voorwerpen met het oog op een eventuele latere confiscatie veilig te stellen.
4. De lidstaten bieden de personen wier voorwerpen zijn getroffen de effectieve mogelijkheid om de beslissing tot bevroering aan te vechten bij een rechter, overeenkomstig de in het nationale recht voorziene procedures. Deze procedures kunnen bepalen dat indien de aanvankelijke beslissing tot bevroering is genomen door een bevoegde niet-rechterlijke autoriteit, deze beslissing eerst ter bekrachtiging of herziening moet worden voorgelegd aan een rechterlijke instantie alvorens zij voor een rechter kan worden betwist.
5. Bevroren voorwerpen die naderhand niet worden geconfisqueerd, worden onmiddellijk teruggegeven. De voorwaarden of procedureregels voor de teruggave van de voorwerpen worden bij het nationale recht bepaald.
6. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat elk confiscatiebevel met redenen wordt omkleed en aan de betrokkene wordt meegedeeld. De lidstaten bieden de persoon tegen wie het confiscatiebevel is gericht, daadwerkelijk de mogelijkheid om het confiscatiebevel voor een rechter te betwisten.
7. Onverminderd Richtlijn 2012/13/EU en Richtlijn 2013/48/EU hebben de personen wier voorwerpen zijn getroffen door een confiscatiebevel, tijdens de gehele confiscatieprocedure betreffende het bepalen van de opbrengsten en hulpmiddelen recht op toegang tot een advocaat, ter verdediging van zijn rechten. De betrokkenen zullen ervan in kennis gesteld worden dat zij over dit recht beschikken.
8. In de in artikel 5 bedoelde procedures heeft de betrokkene daadwerkelijk de mogelijkheid om de omstandigheden, met name de specifieke feiten en het beschikbare bewijsmateriaal op grond waarvan de betrokken voorwerpen worden geacht voort te komen uit crimineel gedrag, te betwisten.
9. Derden hebben het recht het eigendom of enige ander zakelijk recht op te eisen, ook in de in artikel 6 bedoelde gevallen.
10. Indien slachtoffers ingevolge een strafbaar feit vorderingen tot schadevergoeding indienen tegen een persoon tegen wie een in deze richtlijn voorziene confiscatiemaatregel zich richt, nemen de lidstaten de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de confiscatiemaatregel deze slachtoffers niet belet schadeloosstelling te vragen.

*Artikel 9***Daadwerkelijke confiscatie en tenuitvoerlegging**

De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de voorwerpen die moeten worden bevroren en geconfisqueerd kunnen worden geïdentificeerd en opgespoord, zelfs na een definitieve veroordeling wegens een strafbaar feit of na een procedure waarin artikel 4, lid 2, wordt toegepast, en dat een eenmaal uitgevaardigd confiscatiebevel daadwerkelijk ten uitvoer wordt gelegd.

*Artikel 10***Beheer van bevroren en geconfisqueerde voorwerpen**

1. De lidstaten nemen de nodige maatregelen, bijvoorbeeld door het oprichten van gecentraliseerde bureaus, een reeks gespecialiseerde bureaus of gelijkwaardige mechanismen, om te zorgen voor een goed beheer van de voorwerpen die zijn bevroren met het oog op een eventuele latere confiscatie.
2. De lidstaten zorgen ervoor dat de in lid 1 bedoelde maatregelen ook de mogelijkheid omvatten om voorwerpen indien nodig te verkopen of over te dragen.
3. De lidstaten overwegen maatregelen waardoor geconfisqueerde voorwerpen voor het publiek belang of voor maatschappelijke doeleinden kunnen worden gebruikt.

*Artikel 11***Statistieken**

1. De lidstaten houden uitgebreide statistieken van bij de bevoegde instanties verzamelde gegevens bij, die zij regelmatig actualiseren. De statistieken worden elk jaar aan de Commissie toegezonden en omvatten:
 - a) het aantal ten uitvoer gelegde beslissingen tot bevroering;
 - b) het aantal ten uitvoer gelegde beslissingen tot confiscatie;
 - c) de geschatte waarde van de bevroren voorwerpen, minstens van de voorwerpen die op het tijdstip van bevroering met het oog op een eventuele confiscatie zijn bevroren;
 - d) de op het tijdstip van confiscatie geschatte waarde van de ontnomen voorwerpen.
2. De lidstaten zenden ook elk jaar volgende statistieken toe aan de Commissie, voor zover die statistieken in de betrokken lidstaat op centraal niveau beschikbaar zijn:
 - a) het aantal verzoeken om een beslissing tot bevroering die in een andere lidstaat moet worden ten uitvoer gelegd;
 - b) het aantal verzoeken om een beslissing tot confiscatie die in een andere lidstaat moet worden ten uitvoer gelegd;
 - c) de waarde of geschatte waarde van de goederen die zijn ontnomen na tenuitvoerlegging in een andere lidstaat.
3. De lidstaten streven ernaar de in lid 2 bedoelde gegevens op een centraal niveau te verzamelen.

*Artikel 12***Omzetting**

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk 4 oktober 2018 aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld mee.
2. Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in de bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking daarvan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.
3. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

*Artikel 13***Verslaglegging**

De Commissie dient uiterlijk 4 oktober 2018 een verslag in bij het Europees Parlement en de Raad waarin wordt nagegaan wat het effect van het bestaande nationale recht op de confiscatie en ontneming van vermogensbestanddelen is; dit verslag gaat indien nodig vergezeld van passende voorstellen.

In haar verslag beoordeelt de Commissie ook of het nodig is de lijst van strafbare feiten in artikel 5, lid 2, te herzien.

*Artikel 14***Vervanging van Gemeenschappelijk Optreden 98/699/JBZ en van een aantal bepalingen van Kaderbesluiten 2001/500/JBZ en 2005/212/JBZ**

1. Gemeenschappelijk Optreden 98/699/JBZ, artikel 1, punt a), en de artikelen 3 en 4 van Kaderbesluit 2001/500/JBZ, en artikel 1, eerste vier streepjes, en artikel 3 van Kaderbesluit 2005/212/JBZ worden vervangen ten aanzien van de lidstaten die aan deze richtlijn gebonden zijn, onverminderd de verplichtingen van de lidstaten wat betreft de termijn voor de omzetting van de kaderbesluiten in nationaal recht.
2. Ten aanzien van de lidstaten die aan deze richtlijn gebonden zijn, gelden verwijzingen naar Gemeenschappelijk Optreden 98/699/JBZ en naar de bepalingen van Kaderbesluiten 2001/500/JBZ en 2005/212/JBZ, bedoeld in lid 1, als verwijzingen naar deze richtlijn.

*Artikel 15***Inwerkingtreding**

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

*Artikel 16***Adressaten**

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten overeenkomstig de Verdragen.

Gedaan te Brussel, 3 april 2014.

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

M. SCHULZ

Voor de Raad

De voorzitter

D. KOURKOULAS

RICHTLIJN 2014/45/EU VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**van 3 april 2014****betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG****(Voor de EER relevante tekst)**

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

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

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ⁽¹⁾,

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure ⁽²⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In haar witboek van 28 maart 2011 getiteld „Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte — werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem” heeft de Commissie de doelstelling vastgesteld om het aantal verkeersdoden tegen 2050 tot nagenoeg nul terug te dringen. Om die doelstelling te verwezenlijken wordt van de voertuigtechnologie verwacht dat zij een grote bijdrage levert tot een betere veiligheid van het wegvervoer.
- (2) In haar mededeling getiteld „Naar een Europese verkeersveiligheidsruimte — Strategische beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020”, heeft de Commissie voorgesteld om het totale aantal verkeersdoden tussen 2010 en 2020 te halveren. Om dit doel te verwezenlijken heeft de Commissie zeven strategische doelstellingen vastgesteld, en identificeerde zij acties om de veiligheid van voertuigen te vergroten, een strategie om het aantal letselgevallen te verminderen en de verbetering van de veiligheid van kwetsbare weggebruikers, met name motorrijders.
- (3) Technische controles maken deel uit van een breder regelgevingskader dat ervoor moet zorgen dat voertuigen tijdens het gebruik ervan aan bepaalde veiligheids- en milieunormen blijven voldoen. Deze regelgeving moet periodieke technische controles van voertuigen en technische controles langs de weg van voertuigen die worden gebruikt voor commerciële vervoersactiviteiten over de weg omvatten, alsmede bepalingen inzake een voertuiginschrijvingsprocedure om ervoor te zorgen dat de toestemming om een voertuig in het wegverkeer te gebruiken kan worden ingetrokken wanneer dat voertuig een onmiddellijk gevaar voor de verkeersveiligheid vormt. Periodieke controles moeten het voornaamste technische controle-instrument zijn. Technische inspecties van bedrijfsvoertuigen langs de weg moeten slechts een aanvulling vormen op periodieke controles.
- (4) De lidstaten moeten de mogelijkheid hebben om hogere normen voor technische controles vast te stellen dan op grond van deze richtlijn is vereist.
- (5) De versterking van de maatregelen inzake technische controles kan gepaard gaan met op voertuigeigenaren gerichte bewustmakingscampagnes met als doel goede praktijken te ontwikkelen en basisvoertuigcontroles tot een gewoonte te maken.
- (6) Voertuigen met slecht functionerende technische systemen hebben een effect op de verkeersveiligheid en kunnen leiden tot verkeersongevallen met gewonden of dodelijke slachtoffers. Dit effect kan worden beperkt indien het systeem van technische controles op adequate wijze wordt verbeterd. Vroegtijdige vaststelling van voor de verkeersveiligheid relevante gebreken van een motorvoertuig zorgt ervoor dat dergelijke gebreken verholpen worden en draagt daarmee bij aan het voorkomen van ongevallen.

⁽¹⁾ PB C 44 van 15.2.2013, blz. 128.

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

- (7) Voertuigen met slecht functionerende emissiebeperkingsystemen hebben een groter effect op het milieu dan naar behoren onderhouden voertuigen. Een stelsel van periodieke technische controles zal daarom bijdragen tot een beter milieu door het terugdringen van de gemiddelde emissies van voertuigen.
- (8) De lidstaten moeten passende maatregelen overwegen om nadelige manipulatie van of knoeien met delen en onderdelen van het voertuig te voorkomen die een negatief effect zouden kunnen hebben op de vereiste veiligheids- en milieukeurmerken van het voertuig, met name door middel van de periodieke technische controles, met inbegrip van doeltreffende, evenredige, afschrikkende en niet-discriminerende sancties.
- (9) De afgelopen twee decennia zijn de eisen inzake voertuigemissies voor typegoedkeuring voortdurend aangescherpt. Niettemin is de luchtkwaliteit met de aanscherping van de emissienormen voor voertuigen niet zoveel verbeterd als voorspeld, met name wat betreft stikstofoxiden (NO_x) en fijne zwevende deeltjes. Mogelijkheden om testcycli zodanig aan te passen dat zij overeenkomen met de daadwerkelijke omstandigheden op de weg moeten nauwkeurig worden onderzocht teneinde toekomstige oplossingen te ontwikkelen, met inbegrip van de invoering van testmethoden om de NO_x-niveaus te meten en van grenswaarden voor NO_x-emissies.
- (10) Voor voertuigen die voldoen aan de emissieclasses Euro 6 en Euro VI, worden OBD-systemen („on-board diagnostic systems”) doeltreffender bij het beoordelen van emissies hetgeen het mogelijk maakt deze systemen te gebruiken als een equivalent van de gebruikelijke emissieproeven in het kader van de technische controles. Om te voorzien in het gebruik van OBD-systemen bij technische controles van voertuigen tot emissieclasses Euro 5 en Euro V, moeten de lidstaten deze testmethode in overeenstemming met de aanbevelingen van de fabrikant en andere vereisten voor dergelijke voertuigen kunnen toestaan, indien de gelijkwaardigheid, rekening houdend met de desbetreffende wetgeving inzake typegoedkeuring, waar aangewezen, op onafhankelijke wijze is vastgesteld.
- (11) In de Unie zijn een aantal technische normen en eisen met betrekking tot de veiligheid van voertuigen aangenomen. Er moet voor worden gezorgd, door middel van een stelsel van periodieke technische controles, dat voertuigen aan de veiligheidsnormen blijven voldoen. Dit stelsel moet van toepassing zijn op bepaalde categorieën van voertuigen als omschreven in de Richtlijnen 2002/24/EG ⁽¹⁾, 2003/37/EG ⁽²⁾ en 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽³⁾.
- (12) Trekkers op wielen met een door het ontwerp bepaalde maximumsnelheid van meer dan 40 km/h worden steeds vaker gebruikt ter vervanging van vrachtwagens in lokale transportactiviteiten en voor commercieel goederenvervoer over de weg. Hun risicopotentieel is vergelijkbaar met dat van vrachtwagens en daarom moeten voertuigen van deze categorie, die voornamelijk op de openbare weg worden gebruikt, aan dezelfde technische controles worden onderworpen.
- (13) Motorvoertuigen van historisch belang worden verondersteld het industrieel erfgoed uit de tijd dat ze zijn gebouwd in stand te houden en worden geacht nauwelijks op de openbare weg te worden gebruikt. Het moet aan de lidstaten worden overgelaten om de termijn voor periodieke technische controles voor dergelijke voertuigen te bepalen. Ook moet het aan de lidstaten worden overgelaten om de technische controle van andere typen gespecialiseerde voertuigen te reguleren.
- (14) Voertuigen die uitsluitend worden gebruikt in afgelegen gebieden van lidstaten, met name op kleine eilanden met een bevolking van minder dan 5 000 inwoners of in dunbevolkte gebieden met een bevolkingsdichtheid van minder dan vijf inwoners per vierkante kilometer, worden gebruikt onder voorwaarden die een specifieke regeling voor technische controle kunnen vereisen. Daarom moet aan de lidstaten de bevoegdheid worden toegekend om deze voertuigen vrij te stellen van de toepassing van deze richtlijn.
- (15) Technische controles zijn een soevereine activiteit en moeten derhalve worden verricht door de lidstaten of door publieke of particuliere organen onder hun toezicht waaraan deze controles zijn toevertrouwd. De lidstaten moeten in alle gevallen verantwoordelijk blijven voor de uitvoering van technische controles, ook als het nationale systeem het verlenen van een vergunning aan particuliere organen toestaat, met inbegrip van organen die tevens reparaties van voertuigen verrichten.

⁽¹⁾ Richtlijn 2002/24/EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 maart 2002 betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen en de intrekking van Richtlijn 92/61/EEG van de Raad (PB L 124 van 9.5.2002, blz. 1).

⁽²⁾ Richtlijn 2003/37/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 mei 2003 betreffende de typegoedkeuring van landbouw- of bosbouwtrekkers en aanhangwagens, verwisselbare getrokken machines, systemen, onderdelen en technische eenheden daarvan en tot intrekking van Richtlijn 74/150/EEG van de Raad (PB L 171 van 9.7.2003, blz. 1).

⁽³⁾ Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1).

- (16) De lidstaten moeten de bevoegdheid krijgen om controlecentra die niet op hun grondgebied zijn gelegen, aan te wijzen om technische controles te verrichten van voertuigen die op hun grondgebied zijn ingeschreven, indien deze controlecentra reeds een vergunning hebben verkregen van de lidstaat waarin ze zijn gelegen om controles van voertuigen te verrichten.
- (17) Voor de controle van voertuigen, en in het bijzonder van hun elektronische veiligheidsonderdelen, is het van cruciaal belang om toegang te hebben tot de technische specificaties van elk afzonderlijk voertuig. Daarom moeten fabrikanten van voertuigen gegevens verstrekken die nodig zijn om de functionaliteit van veiligheids- en milieugerelateerde onderdelen te controleren. De bepalingen inzake de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie moeten ook voor dit doel worden toegepast, door controlecentra toegang te geven tot alle informatie die nodig is voor de technische controles. Deze gegevens moeten de details omvatten waarmee de functionaliteit van de veiligheidssystemen van voertuigen zodanig kan worden gecontroleerd dat ze kunnen worden getest in het kader van een periodieke technische keuring. Dit is van essentieel belang, met name op het gebied van elektronische systemen, en moet alle door de fabrikant geïnstalleerde elementen omvatten.
- (18) Voertuigen die op de openbare weg worden gebruikt, dienen bij gebruik geschikt voor het gebruik in het verkeer te zijn. De van het kentekenbewijs en, in voorkomend geval, de gebruiker van het voertuig moeten ervoor verantwoordelijk zijn dat het voertuig in verkeersgeschikte toestand wordt gehouden.
- (19) Voor de verkeersveiligheid en voor het effect ervan op de samenleving is het van belang dat voertuigen die op de wegen worden gebruikt in een goede technische staat zijn. Derhalve moet lidstaten de mogelijkheid niet worden ontzegd om, op vrijwillige basis, aanvullende technische controles toe te staan.
- (20) Om tenaamgestelden van een kentekenbewijs en marktdeelnemers enige flexibiliteit te bieden, moeten de lidstaten de mogelijkheid hebben om een termijn van meerdere weken vast te stellen waarin de technische controles moeten worden verricht.
- (21) De controle na ingebruikneming van het voertuig moet betrekkelijk eenvoudig, snel en goedkoop zijn, en tegelijkertijd doeltreffend wat betreft de verwezenlijking van de doelstellingen van deze Richtlijn.
- (22) Technische controles moeten betrekking hebben op alle punten die relevant zijn voor het specifieke ontwerp, de constructie en de uitrusting van het gecontroleerde voertuig. Compatibiliteit tussen delen en onderdelen, zoals tussen wielen en wielnaven, moet als een kritiek veiligheidspunt worden behandeld en moet derhalve worden gecontroleerd tijdens de technische controle. In het kader van deze punten en gezien de huidige stand van de voertuigtechnologie moeten moderne elektronische systemen in de lijst met controlepunten worden opgenomen. Om de technische controles te harmoniseren, moeten voor elk van de controlepunten aanbevolen controlemethoden worden ingevoerd. Deze punten moeten worden bijgewerkt op basis van voortschrijdend onderzoek en technische vooruitgang op het gebied van voertuigveiligheid.
- (23) Om de harmonisatie te vergemakkelijken en eenvormigheid van normen te bereiken, moet voor alle controlepunten een niet-limitatieve lijst van de voornaamste redenen voor afkeuring worden opgesteld. Met het oog op de samenhang van het oordeel over de toestand van het gecontroleerde voertuig moeten afkeuringen op basis van een gemeenschappelijke norm worden beoordeeld.
- (24) Met het oog op een betere toepassing van het beginsel van vrij verkeer binnen de Unie dienen lidstaten, ten behoeve van de herinschrijving van een voertuig, technische certificaten te erkennen die in andere lidstaten zijn afgegeven. Dit moet het recht van een lidstaat om het technische certificaat en de identificatie van het voertuig bij de herinschrijving te verifiëren en te vragen om een nieuwe technische controle voor te schrijven overeenkomstig de in deze richtlijn vastgelegde voorwaarden, onverlet te laten.
- (25) Fraude met de kilometerstand moet worden beschouwd als een strafbaar feit aangezien het manipuleren van de kilometerteller kan leiden tot een onjuiste beoordeling van de verkeersgeschikte toestand van voertuigen. Het vastleggen van de kilometerstand in het technisch certificaat en de toegang van controleurs tot deze informatie moet het gemakkelijker maken om geknoei met of manipulatie van de kilometerteller te ontdekken. De uitwisseling van informatie over kilometerstandgegevens tussen de bevoegde instanties van lidstaten moet door de Commissie worden onderzocht.

- (26) Na elke controle moet een technisch certificaat worden afgegeven. Dat moet onder meer informatie over de identiteit van het voertuig en de resultaten van de controle bevatten. De resultaten van de controle dienen elektronisch beschikbaar te worden gemaakt. Met het oog op een behoorlijke follow-up van technische controles moeten de lidstaten deze informatie in een gegevensbank verzamelen en bewaren, in het bijzonder teneinde de resultaten van de periodieke technische controle te analyseren.
- (27) De tenaamgestelde van het kentekenbewijs en, in voorkomend geval, de gebruiker van een voertuig dat aan een technische controle wordt onderworpen waarbij gebreken worden geconstateerd, in het bijzonder gebreken die een risico voor de verkeersveiligheid vormen, moeten deze gebreken onverwijld verhelpen. In geval van gevaarlijke gebreken kan het noodzakelijk zijn om het gebruik van het voertuig te beperken totdat deze gebreken volledig zijn verholpen.
- (28) Indien het gecontroleerde voertuig tot een categorie voertuigen behoort waarvoor geen vereist is in de lidstaat van ingebruikneming, moet die lidstaat kunnen eisen dat het bewijs van controle op zichtbare wijze op het voertuig wordt aangebracht.
- (29) Om een hoog niveau van controle in de hele Unie te verwezenlijken, moeten de voor de controles te gebruiken controleapparatuur en het onderhoud en de ijking daarvan worden getoetst op grond van door de lidstaten of fabrikanten verstrekte specificaties.
- (30) Het moet mogelijk zijn om alternatieve apparatuur te gebruiken die op technologische vooruitgang en innovaties is gebaseerd, mits hiermee een gelijkwaardig hoog niveau van controle kan worden gewaarborgd.
- (31) Bij het afgeven van een vergunning aan controlecentra op hun grondgebied dienen de lidstaten er rekening mee te houden dat diensten van algemeen belang op vervoersgebied uitgesloten zijn van de werkingssfeer van Richtlijn 2006/123/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾.
- (32) De controlecentra moeten toezien op de objectiviteit en de hoge kwaliteit van de technische controle van voertuigen. Teneinde te voldoen aan de minimumvereisten wat betreft kwaliteitsbeheer dienen de controlecentra derhalve te voldoen aan de vereisten van de lidstaat die de vergunning verleent.
- (33) Hoge normen voor technische controles vereisen dat het controlerende personeel beschikt over een hoog niveau aan vaardigheden en competenties. Hiertoe moet een opleidingssysteem worden ingevoerd dat een basisopleiding en periodieke nascholing of passende examinering omvat. Met het oog op een soepele overgang naar het stelsel van periodieke opleidingen of examinering voor het bestaande controlepersoneel moet een overgangperiode worden vastgesteld. Om een hoog niveau van opleiding, competentie en controles te waarborgen, moeten de lidstaten in staat worden gesteld om aanvullende competentie-eisen en dienovereenkomstige opleidingseisen te stellen.
- (34) Wanneer controleurs technische controles verrichten, moeten zij onafhankelijk handelen en moet hun oordeel niet beïnvloed worden door belangenconflicten van economische, persoonlijke of andere aard. De beloning van de controleurs mag dan ook niet rechtstreeks gerelateerd zijn aan de resultaten van de technische controles. Lidstaten moeten voorschriften kunnen vaststellen betreffende de scheiding van activiteiten of een particulier orgaan toestaan zowel technische controles als reparaties van voertuigen te verrichten, zelfs wanneer het een en hetzelfde voertuig betreft, ingeval het toezichthoudende orgaan naar tevredenheid heeft vastgesteld dat een hoge mate van objectiviteit kan worden gewaarborgd.
- (35) De resultaten van de technische controles mogen niet worden gewijzigd voor commerciële doeleinden. Alleen indien de bevindingen van de door een controleur verrichte technische controle duidelijk niet correct zijn, moet het toezichthoudende orgaan bevoegd zijn om de resultaten van die controle te wijzigen.
- (36) Om ervoor te zorgen dat een hoge kwaliteit van de controles in de loop der tijd wordt gewaarborgd, moeten de lidstaten een kwaliteitsborgingssysteem opzetten dat de vergunningverlening, het toezicht en de intrekking, opschorting of annulering van de vergunning om technische controles te verrichten bestrijkt.

⁽¹⁾ Richtlijn 2006/123/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende diensten op de interne markt (PB L 376 van 27.12.2006, blz. 36).

- (37) De accreditatie van controlecentra overeenkomstig Verordening (EG) nr. 765/2008 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾ mag geen verplichting vormen voor de lidstaten.
- (38) In verschillende lidstaten voert een groot aantal erkende particuliere controlecentra de technische controles uit. Om voor een efficiënte uitwisseling van informatie tussen de lidstaten te zorgen, moeten nationale contactpunten worden aangewezen.
- (39) Technische controles maken deel uit van een breder stelsel van regelgeving dat op voertuigen van toepassing is tijdens hun hele levensduur, vanaf de goedkeuring, via inschrijvingen en controles, tot de sloop. Het delen van informatie uit nationale elektronische gegevensbanken en uit gegevensbanken van voertuigfabrikanten moet in beginsel bijdragen tot een grotere efficiëntie van de gehele voertuigadministratieketen en moet de kosten en de administratieve lasten verminderen. De Commissie moet de haalbaarheid, de kosten en de baten van het opzetten van een elektronisch voertuiginformatieplatform onderzoeken door haar voordeel te doen met bestaande en reeds geïmplementeerde IT-oplossingen met betrekking tot de internationale uitwisseling van gegevens, teneinde de kosten zo beperkt mogelijk te houden en doublures te vermijden. Bij dit onderzoek moet de Commissie kijken naar de meest geschikte manier om bestaande nationale systemen te koppelen met het oog op de uitwisseling van informatie met betrekking tot technische controles en kilometerstanden tussen de bevoegde instanties van lidstaten die verantwoordelijk zijn voor de controles, de inschrijving en de goedkeuring van het voertuig, de controlecentra, de fabrikanten van testapparatuur en de voertuigfabrikanten. De Commissie moet tevens de haalbaarheid, de kosten en de baten onderzoeken van de verzameling en opslag van beschikbare informatie over de belangrijkste veiligheidsgerelateerde onderdelen van voertuigen die betrokken zijn geweest bij ernstige ongevallen, evenals de mogelijkheid om, in geanonimiseerde vorm, informatie over ongevallen in het verleden en kilometerstandgegevens beschikbaar te maken voor controleurs, tenaamgestelden van kentekenbewijzen en onderzoekers van ongevallen.
- (40) Om eenvormige voorwaarden voor de tenuitvoerlegging van deze richtlijn te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend. De uitvoeringsbevoegdheden moeten worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad ⁽²⁾.
- (41) De Commissie moet geen uitvoeringshandelingen vaststellen betreffende de door voertuigfabrikanten met het oog op technische controles beschikbaar te stellen informatie, indien het bij deze richtlijn ingestelde comité geen advies uitbrengt over de door de Commissie ingediende ontwerphandeling.
- (42) Teneinde: de benamingen van de voertuigcategorieën in artikel 2, lid 1, en artikel 5, leden 1 en 2, te actualiseren, bijlage I, punt 3, inzake de controlemethoden te actualiseren en bijlage I, punt 3, aan te passen, met betrekking tot de lijst van de te controleren punten, methoden en de beoordeling van tekortkomingen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen. Het is van bijzonder belang dat de Commissie tijdens de voorbereiding tot passende raadpleging overgaat, onder meer met deskundigen. Bij het voorbereiden en opstellen van gedelegeerde handelingen dient de Commissie erop toe te zien dat de desbetreffende documenten gelijktijdig, tijdig en op passende wijze bij het Europees Parlement en de Raad worden ingediend.
- (43) De geschiktheid voor gebruik in het verkeer van voertuigen heeft een direct effect op de verkeersveiligheid en moet derhalve periodiek worden gecontroleerd. De Commissie moet verslag uitbrengen over de doeltreffendheid van de bepalingen van deze richtlijn, onder meer wat betreft het toepassingsgebied, de frequentie van de controles, de verdere versterking van stelsel van technische controles door middel van de elektronische uitwisseling van informatie, evenals de mogelijke wederzijdse erkenning van de technische certificaten in de toekomst.
- (44) Controlefaciliteiten en in controlecentra gebruikte apparatuur moeten voldoen aan de eisen voor het verrichten van technische controles. Aangezien dit omvangrijke investeringen en aanpassingen met zich meebrengt die mogelijk niet onmiddellijk kunnen worden uitgevoerd, moet een termijn van vijf jaar worden toegepast om aan deze eisen te voldoen. Aan de toezichthoudende organen moet eenzelfde termijn van vijf jaar worden verleend om aan alle criteria en eisen met betrekking tot het verlenen van vergunningen en het toezicht op controlecentra te voldoen.

⁽¹⁾ Verordening (EG) nr. 765/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 9 juli 2008 tot vaststelling van de eisen inzake accreditatie en markttoezicht betreffende het verhandelen van producten en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 339/93 (PB L 218 van 13.8.2008, blz. 30).

⁽²⁾ Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

- (45) Daar de doelstelling van deze richtlijn, namelijk de verbetering van de verkeersveiligheid door het vaststellen van gemeenschappelijke minimumvoorschriften en geharmoniseerde regels voor de uitvoering van technische controles van voertuigen binnen de Unie, niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt maar, vanwege de omvang van het optreden, beter door de Unie kan worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen treffen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om die doelstelling te verwezenlijken.
- (46) Deze richtlijn eerbiedigt de grondrechten en neemt de beginselen in acht die met name door het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie worden erkend, zoals bedoeld in artikel 6 van het Verdrag betreffende de Europese Unie.
- (47) Deze richtlijn integreert en actualiseert de voorschriften die zijn vervat in Aanbeveling 2010/378/EU van de Commissie ⁽¹⁾ teneinde de resultaten van de technische controles beter te reguleren.
- (48) Deze richtlijn actualiseert de technische voorschriften vastgelegd in Richtlijn 2009/40/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽²⁾ en breidt het toepassingsgebied daarvan uit om met name ook bepalingen inzake het opzetten van controlecentra en hun toezichhoudende organen te omvatten, evenals de benoeming van controleurs aan wie de uitvoering van de technische controles wordt toevertrouwd. Die richtlijn moet derhalve worden ingetrokken.

HEBLEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

HOOFDSTUK I

ONDERWERP, DEFINITIES EN TOEPASSINGSGEBIED

Artikel 1

Onderwerp

Bij deze richtlijn worden minimumvoorschriften voor een stelsel van periodieke technische controles van voertuigen voor gebruik op de openbare weg vastgesteld.

Artikel 2

Toepassingsgebied

1. Deze richtlijn is van toepassing op voertuigen met een door het ontwerp bepaalde maximumsnelheid van meer dan 25 km/h in de volgende categorieën, als bedoeld in Richtlijn 2002/24/EG, Richtlijn 2003/37/EG en Richtlijn 2007/46/EG:
- motorvoertuigen die in eerste instantie zijn ontworpen en gebouwd voor het vervoer van personen en hun bagage en waarvan het aantal zitplaatsen — die van de bestuurder niet meegerekend — niet meer dan acht bedraagt — voertuigcategorie M₁;
 - motorvoertuigen die in eerste instantie zijn ontworpen en gebouwd voor het vervoer van personen en hun bagage en waarvan het aantal zitplaatsen — die van de bestuurder niet meegerekend — meer dan acht bedraagt — voertuigcategorieën M₂ en M₃;
 - motorvoertuigen die in eerste instantie zijn ontworpen en gebouwd voor het vervoer van goederen en waarvan de maximummassa niet meer dan 3,5 ton bedraagt — voertuigcategorie N₁;
 - motorvoertuigen die in eerste instantie zijn ontworpen en gebouwd voor het vervoer van goederen en waarvan de maximummassa niet meer dan 3,5 ton bedraagt — voertuigcategorieën N₂ en N₃;
 - aanhangwagens die zijn ontworpen en gebouwd voor het vervoer van goederen of personen, alsook om woongelegenheden te bieden aan personen, en waarvan de maximummassa meer dan 3,5 ton bedraagt — voertuigcategorieën O₃ en O₄;
 - met ingang van 1 januari 2022, twee- en driewielige voertuigen — voertuigcategorieën L3e, L4e, L5e en L7e, met een cilinderinhoud van meer dan 125 cm³;
 - trekkers op wielen van categorie T5 die vooral op de openbare weg worden gebruikt en die een door het ontwerp bepaalde maximumsnelheid van meer dan 40 km/h hebben.

⁽¹⁾ Aanbeveling 2010/378/EU van de Commissie van 5 juli 2010 inzake de beoordeling van gebreken die worden vastgesteld tijdens technische controles overeenkomstig Richtlijn 2009/40/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens (PB L 173 van 8.7.2010, blz. 74).

⁽²⁾ Richtlijn 2009/40/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 mei 2009 betreffende de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens (PB L 141 van 6.6.2009, blz. 12).

2. De lidstaten mogen de volgende op hun grondgebied ingeschreven voertuigen uitsluiten van de toepassing van deze richtlijn:

- voertuigen die onder bijzondere voorwaarden worden geëxploiteerd of gebruikt, en voertuigen die nooit of nauwelijks op de openbare weg worden gebruikt, zoals voertuigen van historisch belang of wedstrijdvoertuigen;
- voertuigen die onder diplomatieke immuniteit vallen;
- voertuigen die worden gebruikt door strijdkrachten, diensten ter handhaving van de openbare orde, brandweerdiensten, civielebeschermingsdiensten of nood- en reddingsdiensten;
- voertuigen die voor landbouw-, tuinbouw-, bosbouw-, veeteelt- of visserijdoeleinden worden gebruikt, doch alleen op het grondgebied van de betrokken lidstaat en hoofdzakelijk op het terrein waar zulke activiteit plaatsvindt, met inbegrip van landwegen, bospaden of akkers;
- voertuigen die uitsluitend op kleine eilanden of in dunbevolkte gebieden worden gebruikt;
- speciaal voor het vervoer van circus- of kermismateriaal uitgeruste voertuigen met een door het ontwerp bepaalde maximumsnelheid van 40 km/u die alleen op het grondgebied van de betrokken lidstaat worden gebruikt;
- voertuigen in categorieën L3e, L4e, L5e en L7e, met een cilinderinhoud van meer dan 125 cm³, daar waar de lidstaten alternatieve verkeersveiligheidsmaatregelen hebben genomen voor twee- of driewielige voertuigen, in het bijzonder rekening houdend met de desbetreffende verkeersveiligheidsstatistieken van de afgelopen vijf jaar. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van dergelijke uitsluitingen.

3. De lidstaten mogen nationale voorschriften invoeren met betrekking tot de technische controle van de op hun grondgebied ingeschreven voertuigen die niet onder het toepassingsgebied van deze richtlijn vallen en van de in lid 2 opgesomde voertuigen.

Artikel 3

Definities

Uitsluitend voor de toepassing van deze richtlijn gelden de volgende definities:

1. „voertuig”: elk motorvoertuig dat niet op rails wordt voortbewogen of een aanhangwagen daarvan;
2. „motorvoertuig”: een door een motor aangedreven voertuig op wielen dat zich op eigen kracht voortbeweegt met een door het ontwerp bepaalde maximumsnelheid van meer dan 25 km per uur;
3. „aanhangwagen”: een voertuig zonder aandrijving op wielen dat is ontworpen en gebouwd om getrokken te worden door een motorvoertuig;
4. „oplegger”: een voertuig dat is bestemd om aan een motorvoertuig te worden gekoppeld op zodanige wijze dat een deel ervan op het motorvoertuig rust en dat een aanzienlijk deel van het gewicht van de oplegger en van zijn lading door het motorvoertuig wordt gedragen;
5. „twee- of driewielig voertuig”: een door een motor aangedreven voertuig op wielen met of zonder zijspan, drie- en vierwielers;
6. „in een lidstaat ingeschreven voertuig”: een voertuig dat in een lidstaat is ingeschreven of in gebruik is genomen;
7. „voertuig van historisch belang”: elk voertuig dat door de lidstaat van inschrijving of een aangewezen vergunningsinstantie daarvan als historisch wordt beschouwd en aan de volgende voorwaarden voldoet:
 - het is ten minste dertig jaar geleden vervaardigd of voor het eerst ingeschreven;
 - het specifieke voertuigtype, zoals omschreven in het relevante Unie- of nationale recht, wordt niet langer geproduceerd;
 - het is historisch bewaard gebleven en in de oorspronkelijke staat behouden en de technische kenmerken van de hoofdonderdelen hebben geen veranderingen ondergaan;

8. „tenaamgestelde van een kentekenbewijs”: de rechtspersoon of natuurlijke persoon op wiens naam het voertuig is ingeschreven;
9. „technische controle”: een inspectie overeenkomstig bijlage I die is ontworpen om na te gaan of een voertuig veilig kan worden gebruikt op de openbare weg en of het aan de voorgeschreven en verplichte veiligheids- en milieukennmerken voldoet;
10. „goedkeuring”: een procedure waarbij een lidstaat certificeert dat een voertuig voldoet aan de relevante bestuursrechtelijke bepalingen en technische voorschriften als bedoeld in Richtlijn 2002/24/EG, Richtlijn 2003/37/EG en Richtlijn 2007/46/EG;
11. „gebreken”: technische defecten of andere vormen van niet-naleving die tijdens een technische controle worden vastgesteld;
12. „technisch certificaat”: een door de bevoegde instantie of een controlecentrum afgegeven rapport van de technische controle, met het resultaat van de technische controle;
13. „controleur”: een persoon die door de lidstaat of de bevoegde instantie ervan is gemachtigd om technische controles uit te voeren in een controlecentrum of, in voorkomend geval, namens een bevoegde instantie;
14. „bevoegde instantie”: een instantie die, respectievelijk publiek orgaan dat door de lidstaat belast is met het beheer van het systeem van technische controles, met inbegrip van, indien van toepassing, het verrichten van technische controles;
15. „controlecentrum”: een openbaar of particulier orgaan dat of een openbare of particuliere instelling die van een lidstaat een vergunning heeft verkregen om technische controles te verrichten;
16. „toezichthoudend orgaan”: een door een lidstaat ingesteld orgaan dat, of door de lidstaat ingestelde organen die, belast is, respectievelijk zijn, met het toezicht op controlecentra. Toezichthoudende organen kunnen deel uitmaken van de bevoegde instantie of bevoegde instanties;
17. „klein eiland”: een eiland met minder dan 5 000 inwoners dat niet met bruggen of tunnels voor wegverkeer met de andere delen van het grondgebied is verbonden;
18. „dunbevolkt gebied”: een van tevoren afgebakend gebied met een bevolkingsdichtheid van minder dan vijf inwoners per vierkante kilometer;
19. „openbare weg”: een weg van algemeen openbaar nut, zoals lokale, regionale of nationale wegen, snelwegen, autowegen en autosnelwegen.

HOOFDSTUK II

ALGEMENE VERPLICHTINGEN

Artikel 4

Verantwoordelijkheden

1. Elke lidstaat ziet erop toe dat voertuigen die op zijn grondgebied zijn ingeschreven periodiek worden gecontroleerd overeenkomstig deze richtlijn door controlecentra die zijn gemachtigd door de lidstaat waar deze voertuigen zijn ingeschreven.
2. De technische controle wordt uitgevoerd door de lidstaat waar het voertuig is geregistreerd of door een door deze lidstaat met deze taak belast publiek orgaan of door organen of instellingen die door die lidstaat zijn aangewezen en die onder toezicht van die lidstaat staan, met inbegrip van gemachtigde particuliere organen.
3. Overeenkomstig de in Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾ en Verordening (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad ⁽²⁾ opgenomen beginselen stelt de Commissie, door middel van uitvoeringshandelingen en voor 20 mei 2018, het volgende vast:

⁽¹⁾ Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie (PB L 171 van 29.6.2007, blz. 1).

⁽²⁾ Verordening (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 18 juni 2009 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren met betrekking tot emissies van zware bedrijfsvoertuigen (Euro VI) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, tot wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 en Richtlijn 2007/46/EG en tot intrekking van de Richtlijnen 80/1269/EEG, 2005/55/EG en 2005/78/EG (PB L 188 van 18.7.2009, blz. 1).

- a) het geheel van technische informatie betreffende de remuitrusting, de stuurinrichting, het zicht, de lichten, de reflectoren, de elektronische apparatuur, de assen, de wielen, de banden, de ophanging, het chassis en met het chassis verbonden delen, overige uitrustingen en overlastfactoren die noodzakelijk is voor technische controles van de te controleren punten en het gebruik van de aanbevolen controlemethoden, overeenkomstig bijlage I, punt 3, en
- b) nadere regels betreffende het gegevensformaat en de procedures inzake de toegang tot de relevante technische informatie.

Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 19, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

De onder a) van de eerste alinea vermelde technische informatie wordt door de fabrikanten kosteloos of tegen een redelijke prijs aan de controlecentra en de desbetreffende bevoegde autoriteiten verstrekt, op niet-discriminerende wijze.

De Commissie onderzoekt de haalbaarheid van het inrichten van een centraal toegangspunt voor deze technische informatie.

4. De lidstaten dragen er zorg voor dat de verantwoordelijkheden voor het in veilige en verkeersgeschikte toestand houden van een voertuig in de nationale wetgeving worden gedefinieerd.

HOOFDSTUK III

MINIMUMVOORSCHRIFTEN INZAKE TECHNISCHE CONTROLES

Artikel 5

Data en frequentie van de controles

1. Onverminderd de in lid 3 bedoelde periode van flexibiliteit die in de lidstaten wordt toegepast, worden voertuigen onderworpen aan een technische controle, waarbij ten minste de volgende intervallen worden toegepast:

- a) voertuigen van de categorieën M_1 en N_1 : vier jaar na de datum waarop het voertuig voor het eerst is ingeschreven, en vervolgens om de twee jaar;
- b) voertuigen van categorie M_1 die worden gebruikt als taxi of ambulance, voertuigen van de categorieën M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O_3 en O_4 : een jaar na de datum waarop het voertuig voor het eerst is ingeschreven, en vervolgens jaarlijks.
- c) voertuigen van categorie T5 die voornamelijk gebruikt worden op de openbare weg voor commercieel goederenvervoer: vier jaar na de datum waarop het voertuig voor het eerst is ingeschreven, en vervolgens om de twee jaar.

2. De lidstaten stellen passende intervallen vast waarbinnen voertuigen van de categorieën L3e, L4e, L5e en L7e, met een cilinderinhoud van meer dan 125 cm^3 aan een technische controle worden onderworpen.

3. De lidstaat of de bevoegde instantie mag, zonder de in lid 1 bepaalde intervallen te overschrijden, een redelijke periode vaststellen waarbinnen de technische controle moet worden verricht.

4. In weerwil van de datum van de laatste technische controle van een voertuig mag de betrokken lidstaat of bevoegde instantie in de volgende gevallen voorschrijven dat een voertuig vóór de in de leden 1 en 2 bedoelde datums aan een technische controle wordt onderworpen:

- na een ongeval dat een effect heeft gehad op de voornaamste veiligheidsgerelateerde onderdelen van het voertuig, zoals de wielen, de ophanging, kreukelzones, de airbagsystemen, de stuurinrichting of het remsysteem;
- wanneer de veiligheids- en milieusystemen en -onderdelen van het voertuig zijn veranderd of gewijzigd;
- wanneer de tenaamgestelde van het kentekenbewijs van het voertuig is veranderd;
- wanneer het voertuig een kilometerstand van 160 000 km heeft bereikt;
- wanneer de verkeersveiligheid ernstig in gevaar wordt gebracht.

Artikel 6

Inhoud van de controles en controlemethoden

1. Wat betreft voertuigcategorieën die binnen het toepassingsgebied van deze Richtlijn vallen, met uitzondering van de categorieën L3e, L4e, L5e en L7e, met een cilinderinhoud van meer dan 125 cm^3 , zorgen de lidstaten ervoor dat de technische controles ten minste de in bijlage I, punt 2, bedoelde gebieden bestrijken.

2. Voor elk gebied als bedoeld in lid 1 verricht de bevoegde instantie van de lidstaat of het controlecentrum een technische controle die ten minste de in bijlage I, punt 3, bedoelde punten bestrijkt, waarbij de op de controle van deze punten van toepassing zijnde aanbevolen methode of een gelijkwaardige methode die is goedgekeurd door een bevoegde autoriteit wordt gebruikt, als beschreven in punt 3 van bijlage I. Bij deze controle mag tevens worden nagegaan of de respectieve onderdelen van het voertuig voldoen aan de toepasselijke veiligheids- en milieueisen die van kracht waren ten tijde van de goedkeuring of, in voorkomend geval, ten tijde van het aanpassen van het voertuig.

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

3. Voor de voertuigcategorieën L3e, L4e, L5e en L7e, met een cilinderinhoud van meer dan 125 cm³, stellen de lidstaten de te controleren gebieden en punten en de passende controlemethoden vast.

Artikel 7

Beoordeling van gebreken

1. Voor elk te controleren punt biedt bijlage I een minimumlijst van mogelijke gebreken en de ernst daarvan.
2. De gebreken die worden vastgesteld tijdens de periodieke controle van voertuigen worden ingedeeld in een van de volgende groepen:
 - a) kleine gebreken die geen belangrijke gevolgen hebben voor de veiligheid van het voertuig of geen gevolgen voor het milieu, en andere kleine vormen van niet-naleving;
 - b) grote gebreken die de veiligheid van het voertuig in gevaar brengen of gevolgen hebben voor het milieu, of andere weggebruikers in gevaar brengen en andere belangrijke gevallen van niet-naleving;
 - c) gevaarlijke gebreken die een direct en onmiddellijk gevaar voor de verkeersveiligheid vormen of gevolgen hebben voor het milieu, en die rechtvaardigen dat een lidstaat of zijn bevoegde instanties het gebruik van het voertuig op de openbare weg kan of kunnen verbieden.
3. Een voertuig dat gebreken vertoont die in meer dan één van de in lid 2 bedoelde groepen van gebreken vallen, wordt ingedeeld in de groep die overeenstemt met het ernstigste gebrek. Een voertuig met verscheidene gebreken binnen dezelfde controlegebieden als geïdentificeerd in het toepassingsgebied van de controle bedoeld in punt 2 van bijlage I, mag in de volgende groep van ernstigste gebreken worden ingedeeld indien kan worden aangetoond dat het gecombineerde effect van de gebreken resulteert in een hoger risico voor de verkeersveiligheid.

Artikel 8

Technisch certificaat

1. De lidstaten zien erop toe dat de controlecentra, of, indien relevant, de bevoegde instanties die een technische controle van een voertuig hebben verricht, een technisch certificaat voor dat voertuig afgeven dat ten minste de gestandaardiseerde elementen van de desbetreffende geharmoniseerde Unie-codes van bijlage II aanduidt.
2. De lidstaten zien erop toe dat de controlecentra of, indien relevant, de bevoegde instanties, de persoon die het voertuig voor een controle heeft gebracht het technisch certificaat of, in geval van een elektronisch technisch certificaat, een gecertificeerde gedrukte versie van het certificaat ter beschikking stellen.
3. Wanneer een voertuig dat in een andere lidstaat reeds is, opnieuw wordt ingeschreven, erkent elke lidstaat, onverminderd artikel 5, het technisch certificaat dat door die andere lidstaat is afgegeven als een zelf afgegeven certificaat, op voorwaarde dat het technisch certificaat nog geldig is wat betreft de frequentie-intervallen die voor periodieke technische controles zijn ingesteld door de lidstaat waar het voertuig opnieuw wordt ingeschreven. In geval van twijfel kan de lidstaat waar het voertuig opnieuw wordt, de geldigheid van het technisch certificaat nagaan alvorens het te erkennen. De lidstaten doen de Commissie vóór 20 mei 2018 een beschrijving van hun technisch certificaat toekomen. De Commissie stelt het in artikel 19 bedoelde comité hiervan in kennis. Dit lid is niet van toepassing op de voertuigcategorieën L3e, L4e, L5e en L7e.
4. Onverminderd artikel 5, lid 4, en lid 3 van dit artikel, erkennen de lidstaten in beginsel de geldigheid van het technisch certificaat wanneer het voertuig — waarvoor een geldig bewijs van periodieke technische controle beschikbaar is — van eigenaar verandert.

5. Met ingang van 20 mei 2018 en uiterlijk op 20 mei 2021 delen de controlecentra de in de door hen afgegeven technische certificaten vermelde informatie langs elektronische weg mee aan de bevoegde instantie van de lidstaat. Deze mededeling geschiedt binnen een redelijke termijn na de afgifte van elk technische certificaat. Tot laatstgenoemde datum kunnen de controlecentra deze informatie via andere kanalen aan de bevoegde instantie meedelen. De lidstaten bepalen de termijn gedurende welke de bevoegde instantie de informatie dient te bewaren. Die termijn mag niet korter zijn dan 36 maanden, onverminderd de nationale belastingstelsels van de lidstaten.

6. De lidstaten zien erop toe dat, met het oog op de controle van de kilometerteller, voor zover die normaal aanwezig is, de informatie van de vorige technische controle ter beschikking van de controleurs wordt gesteld zodra deze elektronisch beschikbaar is. Wanneer manipulatie van de kilometerteller wordt vastgesteld, waarbij de geregistreerde afgelegde afstand is verminderd of de geregistreerde afgelegde afstand van een voertuig verkeerd wordt voorgesteld, wordt dit bestraft met doeltreffende, evenredige, afschrikkende en niet-discriminerende sancties.

7. De lidstaten zien erop toe dat de resultaten van de technische controle worden meegedeeld of zo spoedig mogelijk langs elektronische weg beschikbaar worden gesteld aan de instantie die verantwoordelijk is voor de van het voertuig. Deze kennisgeving dient de in het technisch certificaat vermelde informatie te bevatten.

Artikel 9

Follow-up van gebreken

1. Wanneer alleen kleine gebreken zijn vastgesteld, wordt geacht dat het voertuig de controle heeft doorstaan, worden de gebreken verholpen en wordt het voertuig niet opnieuw gecontroleerd.

2. Wanneer grote gebreken zijn vastgesteld, wordt geacht dat het voertuig de controle niet heeft doorstaan. De lidstaat of de bevoegde instantie neemt een besluit over de termijn waarbinnen het voertuig verder mag worden gebruikt voordat het opnieuw moet worden gecontroleerd. De volgende controle vindt plaats binnen een door de lidstaat of de bevoegde instantie vast te stellen periode doch niet later dan twee maanden na de eerste controle.

3. Wanneer gevaarlijke gebreken zijn vastgesteld, wordt geacht dat het voertuig de controle niet heeft doorstaan. De lidstaat of de bevoegde instantie kan besluiten dat het voertuig niet mag worden gebruikt op de openbare weg en dat de vergunning voor het gebruik in het wegverkeer moet worden opgeschort voor een beperkte periode, zonder dat een nieuwe inschrijving vereist is, totdat de gebreken zijn verholpen en een nieuw technisch certificaat is afgegeven ten bewijze van het feit dat het voertuig geschikt is voor het verkeer.

Artikel 10

Bewijs van de controle

1. Het controlecentrum dat, of, indien relevant, de bevoegde instantie van de lidstaat die, de technische controle van een op zijn grondgebied ingeschreven voertuig heeft verricht, geeft een bewijs af voor elk voertuig dat een dergelijke controle heeft doorstaan, bijvoorbeeld een aanduiding in het inschrijvingsdocument van het voertuig, een sticker, een certificaat of enige andere gemakkelijk toegankelijke informatie. Het bewijs bevat een indicatie van de uiterste datum waarop de volgende technische controle plaats moet vinden.

De lidstaten doen de Commissie vóór 20 mei 2018 een beschrijving van het bewijs toekomen. De Commissie stelt het in artikel 19 bedoelde comité hiervan in kennis.

2. Indien het gecontroleerde voertuig tot een categorie voertuigen behoort waarvoor geen inschrijving vereist is in de lidstaat van ingebruikneming, mag die lidstaat eisen dat het bewijs van controle op zichtbare wijze op dat voertuig wordt aangebracht.

3. Met het oog op het vrije verkeer erkent elke lidstaat het bewijs dat overeenkomstig lid 1 door een controlecentrum of bevoegde instantie van een andere lidstaat is afgegeven.

HOOFDSTUK IV

ADMINISTRATIEVE MAATREGELEN

Artikel 11

Controlefaciliteiten en -apparatuur

1. De lidstaten zien erop toe dat de voor de technische controles gebruikte controlefaciliteiten en -apparatuur voldoen aan de in bijlage III vastgestelde minimale technische voorschriften.

2. De lidstaten zien erop toe dat het controlecentrum of, indien relevant, de bevoegde instantie de controlefaciliteiten en -apparatuur onderhoudt overeenkomstig de door de fabrikant ervan verstrekte specificaties.
3. Apparatuur die wordt gebruikt voor metingen wordt periodiek geïjkt overeenkomstig bijlage III en wordt gecontroleerd overeenkomstig de specificaties die door de betrokken lidstaat of door de fabrikant van de apparatuur zijn verstrekt.

Artikel 12

Controlecentra

1. Aan de controlecentra waarin controleurs technische controles uitvoeren, wordt een vergunning verleend door een lidstaat of de bevoegde instantie van die lidstaat.
2. Teneinde te voldoen aan de minimumvereisten wat betreft kwaliteitszorg dienen de controlecentra te voldoen aan de vereisten van de lidstaat die de vergunning verleent. De controlecentra waarborgen de objectiviteit en de hoge kwaliteit van de technische controles.

Artikel 13

Controleurs

1. De lidstaten zien erop toe dat technische controles worden uitgevoerd door controleurs die voldoen aan de in bijlage IV neergelegde minimumvereisten inzake competentie en opleiding. De lidstaten mogen bijkomende eisen stellen op het vlak van competentie en relevante opleiding.
2. De bevoegde instanties of, in voorkomend geval, de erkende opleidingscentra geven een certificaat af aan de controleurs die voldoen aan de minimumvereisten inzake competentie en opleiding. Dit certificaat bevat ten minste de in bijlage IV, punt 3, genoemde informatie.
3. Controleurs die op 20 mei 2018 in dienst zijn bij of erkend zijn door de bevoegde instanties van de lidstaat of een controlecentrum worden vrijgesteld van de in bijlage IV, punt 1, neergelegde vereisten.
4. Bij de uitvoering van een technische controle heeft de controleur geen belangenconflict zodat voldaan wordt aan de eis van de betrokken lidstaat of bevoegde instantie dat een hoog niveau van onpartijdigheid en objectiviteit wordt gehandhaafd.
5. De persoon die het voertuig voor controle brengt wordt in kennis gesteld van de gebreken die moeten worden verholpen.
6. De resultaten van een technische controle kunnen in voorkomend geval alleen worden veranderd door het toezichthoudende orgaan of overeenkomstig de door de bevoegde instantie ingestelde procedure indien de bevindingen van de technische controle duidelijk niet correct zijn.

Artikel 14

Toezicht op controlecentra

1. De lidstaten zorgen ervoor dat toezicht op de controlecentra wordt uitgeoefend.
2. Een toezichthoudend orgaan vervult ten minste de taken waarin in bijlage IV, punt 1, wordt voorzien en voldoet aan de in punt 2 en 3 van dezelfde bijlage neergelegde vereisten.

De lidstaten maken de voorschriften en procedures voor de organisatie, taken en op het personeel van een toezichthoudend orgaan van toepassing zijnde eisen, inclusief de onafhankelijkheidsvereisten, toegankelijk voor het publiek.

3. Controlecentra die rechtstreeks worden geëxploiteerd door een bevoegde instantie worden vrijgesteld van de eisen inzake vergunning en toezicht wanneer het toezichthoudend orgaan deel uitmaakt van de bevoegde instantie.
4. De in de leden 2 en 3 van dit artikel genoemde vereisten worden geacht te zijn vervuld in door lidstaten die vereisen dat controlecentra worden geaccrediteerd op grond van Verordening (EG) nr. 765/2008.

HOOFDSTUK V

SAMENWERKING EN UITWISSELING VAN INFORMATIE

Artikel 15

Administratieve samenwerking tussen de lidstaten

1. De lidstaten wijzen een nationaal contactpunt aan dat verantwoordelijk is voor de uitwisseling van informatie met de andere lidstaten en de Commissie met betrekking tot de toepassing van deze richtlijn.
2. De lidstaten delen de Commissie uiterlijk op 20 mei 2015 de namen en contactgegevens van hun nationale contactpunt mee en stellen de Commissie onverwijld in kennis van eventuele wijzigingen daarvan. De Commissie stelt een lijst op van alle nationale contactpunten en zendt deze de lidstaten toe.

Artikel 16

Elektronisch voertuiginformatieplatform

De Commissie onderzoekt de haalbaarheid, de kosten en de baten van de opzet van een elektronisch voertuiginformatieplatform door haar voordeel te doen met bestaande en reeds geïmplementeerde IT-oplossingen met betrekking tot de internationale uitwisseling van gegevens, teneinde de kosten zo beperkt mogelijk te houden en doublures te vermijden. Bij dit onderzoek kijkt de Commissie naar de meest geschikte manier om bestaande nationale systemen te koppelen met het oog op het bevorderen van de uitwisseling van informatie met betrekking tot technische controles en kilometerstanden tussen de bevoegde instanties van lidstaten die verantwoordelijk zijn voor de controles, de inschrijving en de goedkeuring van het voertuig, de controlecentra, de fabrikanten van testapparatuur en de voertuigfabrikanten.

De Commissie onderzoekt tevens de haalbaarheid, de kosten en de baten van de verzameling en opslag van beschikbare informatie over de belangrijkste veiligheidsgerelateerde onderdelen van voertuigen die betrokken zijn geweest bij ernstige ongevallen, evenals de mogelijkheid om, in geanonimiseerde vorm, informatie over ongevallen in het verleden en kilometerstandgegevens beschikbaar te maken voor controleurs, tenaamgestelden van kentekenbewijzen en onderzoekers van ongevallen.

HOOFDSTUK VI

GEDELEGEERDE EN UITVOERINGSBEVOEGDHEDEN

Artikel 17

Gedelegeerde handelingen

De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 18 van deze richtlijn gedelegeerde handelingen vast te stellen teneinde:

- in voorkomend geval uitsluitend de benamingen van de voertuigcategorieën bedoeld in artikel 2, lid 1, en artikel 5, leden 1 en 2 te actualiseren, in geval van wijzigingen van de voertuigcategorieën die voortvloeien uit de in artikel 2, lid 1, bedoelde wijzigingen van de wetgeving inzake typegoedkeuring, zonder daarbij het toepassingsgebied en de frequenties van de controles te wijzigen,
- bijlage I, punt 3, inzake de controlemethoden te actualiseren indien er efficiëntere en doeltreffendere controlemethoden beschikbaar worden, zonder de lijst van de te controleren punten uit te breiden,
- bijlage I, punt 3, na een positieve kosten-batenbeoordeling aan te passen wat betreft de lijst van te controleren punten, de methoden, de redenen voor afkeuring en de beoordeling van gebreken in geval van veranderingen in de verplichte, voor typegoedkeuring relevante vereisten in de wetgeving van de Unie op het gebied van veiligheid of milieu.

Artikel 18

Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.
2. De in artikel 17 bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van vijf jaar met ingang van 19 mei 2014. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.

3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 17 bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.

4. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.

5. Een overeenkomstig artikel 17 vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben meegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

Artikel 19

Comité voor technische controles

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité (het „comité technische controle voertuigen”). Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.

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

HOOFDSTUK VII

SLOTBEPALINGEN

Artikel 20

Verslaglegging

1. Uiterlijk op 30 april 2020 dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over de toepassing en de effecten van deze richtlijn, met name wat betreft de mate van harmonisering van de periodieke technische controles, de effectiviteit van de bepalingen betreffende het toepassingsgebied, de frequentie van de controles, de wederzijdse erkenning van de technische certificaten in geval van herinschrijving van voertuigen uit een andere lidstaat, en de resultaten van het onderzoek naar de haalbaarheid van de invoering van een elektronisch voertuiginformatieplatform in de zin van artikel 16. In het verslag wordt ook nagegaan of de bijlagen moeten worden geactualiseerd, met name in het licht van technische vooruitgang en praktijken. Het verslag wordt ingediend na raadpleging van het in artikel 19 bedoelde comité en gaat, in voorkomend geval, vergezeld van wetgevingsvoorstellen.

2. Uiterlijk op 30 april 2019 dient de Commissie, op basis van onafhankelijke studies, een verslag in bij het Europees Parlement en de Raad over de doeltreffendheid van de uitbreiding van het toepassingsgebied van deze verordening tot lichte aanhangwagens en twee- en driewielige voertuigen. In het verslag wordt de ontwikkeling van de verkeersveiligheidsituatie in de Unie beoordeeld, voor iedere subcategorie van L-voertuigen, en de resultaten van nationale verkeersveiligheidsmaatregelen vergeleken waarbij rekening wordt gehouden met de gemiddelde afstand die deze voertuigen hebben afgelegd. In het bijzonder beoordeelt de Commissie of de normen en kosten van periodieke technische controles van iedere voertuigcategorie evenredig zijn met de vastgestelde doelstellingen op het gebied van de verkeersveiligheid. Het verslag gaat vergezeld van een gedetailleerde effectbeoordeling waarin de kosten en baten in de hele Unie worden geanalyseerd, rekening houdend met de specifieke bijzonderheden in de lidstaten. Het verslag wordt ten minste zes maanden voordat er, indien van toepassing, eventueel een wetgevingsvoorstel wordt ingediend met het oog op de opnemings van nieuwe categorieën in het toepassingsgebied van deze richtlijn, ter beschikking gesteld.

Artikel 21

Sancties

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

Artikel 22

Overgangsbepalingen

1. De lidstaten mogen het gebruik, gedurende een termijn van ten hoogste vijf jaar na 20 mei 2018, toestaan van controlefaciliteiten en -apparatuur als bedoeld in artikel 11 die niet voldoen aan de in bijlage III neergelegde minimum-eisen voor het verrichten van technische controles.

2. De lidstaten passen de in bijlage V neergelegde vereisten toe uiterlijk 1 januari 2023.

Artikel 23

Omzetting

1. De lidstaten dienen uiterlijk op 20 mei 2017 de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen vast te stellen en bekend te maken om aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie hiervan onverwijld in kennis.

Zij passen die bepalingen toe met ingang van 20 mei 2018.

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

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

Artikel 24

Intrekking

Richtlijn 2009/40/EG wordt ingetrokken met ingang van 20 mei 2018.

Artikel 25

Inwerkingtreding

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

Artikel 26

Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, 3 april 2014.

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

M. SCHULZ

Voor de Raad

De voorzitter

D. KOURKOULAS

BIJLAGE I

MINIMUMVOORSCHRIFTEN BETREFFENDE DE INHOUD VAN CONTROLES EN AANBEVOLEN CONTROLEMETHODEN

1. ALGEMEEN

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

De controle moet op zijn minst betrekking hebben op de in punt 3 hieronder vermelde punten, mits deze de uitrusting betreffen van het voertuig dat in de betrokken lidstaat wordt goedgekeurd. Bij deze controle mag tevens worden nagegaan of de respectieve onderdelen van het voertuig voldoen aan de toepasselijke veiligheids- en milieueisen die van kracht waren ten tijde van de goedkeuring of, in voorkomend geval, ten tijde van het aanpassen van het voertuig.

Als de controlemethodes in deze bijlage vanwege het ontwerp van het voertuig niet kunnen worden toegepast, gebeurt de controle overeenkomstig de door de bevoegde instanties aanvaarde aanbevolen controlemethodes. De bevoegde instantie moet ervan overtuigd zijn dat de veiligheids- en milieueisen worden nageleefd.

Alle opgesomde punten worden verplicht 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 de geschiktheid ervan om deel te nemen aan het verkeer, maar die niet essentieel zijn bij een 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 inschrijving of de eerste ingebruikname, of indien zij verwijzen naar aanpassingsvereisten.

Indien er bij controlemethode „visuele controle” staat, impliceert dit dat de controleur niet alleen naar de betreffende punten kijkt, maar deze ook, indien nodig, bedient, het geluid beoordeelt of andere geschikte controlemethoden toepast zonder apparatuur te gebruiken.

2. TOEPASSINGSGBIED VAN DE CONTROLE

De controle omvat ten minste de volgende gebieden:

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

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

De controle bestrijkt ten minste de punten en het gebruik van de minimumnormen en aanbevolen methoden die in de volgende tabel worden opgesomd.

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

Niet in deze bijlage vermelde gebreken worden beoordeeld ten aanzien van de risico's ervan voor de verkeersveiligheid.

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
0. IDENTIFICATIE VAN HET VOERTUIG					
0.1. Kentekenplaten, indien dit in de eisen is voorgeschreven ¹	Visuele controle.	a) Kentekenplaat (-platen) ontbreekt (ontbreken) of zit(ten) zo los dat de plaat (platen) ervan af zou(den) kunnen vallen.		X	
		b) Opschrift ontbreekt of is onleesbaar.		X	
		c) Is niet in overeenstemming met voertuigdocumenten of geregistreerde gegevens.		X	
0.2. Voertuigidentificatie-/chassis-/serienummer	Visuele controle.	a) Ontbreekt of is onvindbaar.		X	
		b) Onvolledig, onleesbaar, duidelijk vervalst, of komt niet overeen met de voertuigdocumenten.		X	
		c) Onleesbare voertuigdocumenten of onnauwkeurige gegevens.	X		
1. REMUITRUSTING					
1.1. Mechanische toestand en werking					
1.1.1. Draaipunt van de bedrijfsrem/handrem	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend. Noot: Voor de controle van voertuigen met een bekrachtigde reminstallatie moet de motor worden afgezet.	a) Draaipunt zit te strak.		X	
		b) Vertoont te veel slijtage/speling.		X	
1.1.2. Staat en slag van het bedieningspedaal/de handrem	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend. Noot: Voor de controle van voertuigen met een bekrachtigde reminstallatie moet de motor worden afgezet.	a) De vrije slag is te groot of te klein.		X	
		b) Het rempedaal of de handrem komt niet goed vrij. Functioneert niet goed	X		X
		c) Het antisliprubber op het rempedaal ontbreekt, zit los of is door slijtage glad geworden.		X	

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
1.1.3. Vacuümpomp of compressor en reservoirs	Visuele controle van de onderdelen bij normale werkdruk. Controle hoe lang het duurt totdat het vacuüm of de luchtdruk een veilige waarde heeft bereikt; controle van de werking van de signaalinrichting, de veiligheidsklep voor het gescheiden remcircuit en de overdrukkelep.	a) Er is te weinig druk of vacuüm voor het ten minste viermaal bedienen van de rem nadat het waarschuwingssignaal in werking is getreden (of een meetinstrument gevaar signaleert); ten minste tweemaal bedienen van de rem nadat het waarschuwingssignaal in werking is getreden (of een meetinstrument gevaar signaleert).		X	
		b) Het tot stand komen van de benodigde druk of vacuüm voor het bereiken van veilige waarden duurt te lang volgens de vereisten ¹ .		X	
		c) De veiligheidsklep voor het gescheiden remcircuit of overdrukkelep functioneert niet.		X	
		d) Er is duidelijk drukverlies ten gevolge van luchtlekkage of er is waarneembare luchtlekkage.		X	
		e) Er is uitwendige schade die het functioneren van de reminstallatie negatief kan beïnvloeden. Prestaties van de hulprem onvoldoende.		X	X
1.1.4. Lagedrukverklikker of manometer	Functionele controle.	Verklikker of manometer werkt slecht of is defect. Lage druk kan niet worden vastgesteld.	X		X
1.1.5. Handbediende remregelklep	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend.	a) De regelklep vertoont barsten, beschadiging of te grote slijtage.		X	
		b) De bediening is niet goed op de klep bevestigd of de klep zit los.		X	
		c) De koppelingen zitten los of het systeem lekt.		X	
		d) Functioneert niet behoorlijk.		X	

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
1.1.6. Parkeerremregelaar, bedieningshendel, parkeerremvergrendeling, elektronische parkeerrem	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend.	a) De vergrendeling blijft niet goed vastzitten.		X	
		b) Slijtage aan de scharnierpin van de hefboom of de vergrendeling vertoont slijtage. Buitensporige slijtage.	X		
		c) Te grote beweeglijkheid van de hendel wijst op een verkeerde afstelling.		X	
		d) Regelaar ontbreekt, is beschadigd of werkt niet.		X	
		e) Slechte werking, verklikker defect.		X	
1.1.7. Remkleppen (voetkleppen, ontluichtingsventielen, regelkleppen)	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend.	a) Klep is beschadigd of er is een te grote luchtlekkage. Functioneert niet goed.		X	X
		b) Het olieverlies uit de compressor is te groot.	X		
		c) Klep zit los of is slecht gemonteerd.		X	
		d) Verlies of lekkage van hydraulische vloeistof. Functioneert niet goed.		X	X
1.1.8. Koppelingskoppen voor aanhangwagenremsystemen (elektrisch en pneumatisch)	Koppel en ontkoppel de koppelingskoppen van de reminstallatie tussen het trekkende voertuig en de aanhangwagen.	a) Kraan of zelfsluitende klep defect. Functioneert niet goed.	X	X	
		b) Kraan of klep zit los of is slecht gemonteerd. Functioneert niet goed.	X	X	
		c) Ernstige lekkage. Functioneert niet goed.		X	X

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

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
1.1.11. Niet-flexibele remleidingen	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	a) Er is dreigend gevaar voor defecten en breuken.			X
		b) Leidingen of koppelingen lekken (pneumatische remsystemen). Leidingen of koppeling lekken (hydraulische remsystemen).		X	X
		c) Leidingen vertonen beschadiging of te veel corrosie. Tast de werking van de remmen aan door blokkering of een dreigend risico van lekkage.		X	X
		d) Leidingen zijn verkeerd gemonteerd. Risico van schade.	X	X	
1.1.12. Flexibele remleidingen	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	a) Er is dreigend gevaar voor defecten en breuken.			X
		b) De slangen zijn beschadigd, gescheurd, gedraaid of te kort. Slangen zijn beschadigd of gescheurd.	X	X	
		c) Slangen of koppelingen lekken (pneumatische remsystemen). Slangen of koppelingen lekken (hydraulische remsystemen).		X	X
		d) Slangen vertonen door de druk veroorzaakte verwijdingen. Koord beschadigd.		X	X
		e) Slangen zijn poreus.		X	
1.1.13. Remvoeringen en blokken	Visuele controle.	a) Remvoering of -blok vertoont te veel slijtage. (Minimum-teken zichtbaar). Remvoering of -blok vertoont te veel slijtage. (minimum mark not visible).		X	X

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
		b) Remvoering of -blok is vuil (olie, vet enz.). Remvermogen aangetast.		X	X
		c) Remvoering of -blok is niet aanwezig of verkeerd gemonteerd.			X
1.1.14. Remtrommels en -schijven	Visuele controle.	a) Trommel of schijf vertoont slijtage Trommel of schijf vertoont te veel slijtage, te veel kerven, gescheurd, zit los of is gebroken.		X	X
		b) Trommel of schijf is vuil (olie, vet enz.). Remvermogen aangetast		X	X
		c) Trommel of schijf ontbreekt.			X
		d) Ankerplaat zit los.		X	
1.1.15. Remkabels, stangen, hefbomen, overbrenging	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	a) Kabel is beschadigd of geknikt. Remvermogen aangetast.		X	X
		b) Onderdeel vertoont te veel slijtage of corrosie. Remvermogen aangetast.		X	X
		c) Kabel, stang of verbinding onveilig		X	
		d) Kabelgeleiding is defect.		X	
		e) Bewegingsvrijheid van de reminstallatie wordt belemmerd.		X	
		f) Abnormale beweeglijkheid van de hendels/overbrenging wijst op slechte afstelling of te veel slijtage.		X	

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
1.1.16. Remcilinders (veerremcilinders of hydraulische remcilinders inbegrepen)	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	a) Cilinder gescheurd of beschadigt. Remvermogen aangetast.		X	X
		b) Cilinder lekt. Remvermogen aangetast.		X	X
		c) Cilinder zit los of is niet goed gemonteerd. Remvermogen aangetast.		X	X
		d) Cilinder vertoont te veel corrosie. Kans op scheuren.		X	X
		e) De slag van de zuiger of van het diafragmamechanisme is te klein of te groot. Remprestaties aangetast (gebrek aan bewegingsruimte).		X	X
		f) Stofkap beschadigd. Stofkap ontbreekt of vertoont te veel beschadiging.	X	X	
1.1.17. Automatische lastafhankelijke remkrachtregelaar	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	a) Overbrenging is defect.		X	
		b) Overbrenging is niet juist afgesteld.		X	
		c) Remkrachtregelaar is geblokkeerd of werkt niet. (Werking van het ABS). Remkrachtregelaar is geblokkeerd of werkt niet.		X	X
		d) Remkrachtregelaar ontbreekt. (Indien voorgeschreven).			X
		e) Missing data plate.	X		

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
		f) Gegevens zijn niet leesbaar of niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .	X		
1.1.18. Remhefbomen en indicatoren	Visuele controle.	a) Remhefboom is beschadigd, geblokkeerd of vertoont abnormale beweeglijkheid, te veel slijtage of verkeerde afstelling.		X	
		b) Remhefboom is defect.		X	
		c) Niet correct geïnstalleerd of vervangen.		X	
1.1.19. Continuëreminstallatie (indien gemonteerd of voorgeschreven)	Visuele controle.	a) Onveilige koppelingen of bevestigingen. Functioneert niet goed.	X	X	
		b) Installatie is duidelijk defect of ontbreekt.		X	
1.1.20. Automatische bediening van remmen voor aanhangwagen	Verbreek de remkoppeling tussen trekkend voertuig en aanhangwagen	De rem van de aanhangwagen komt niet automatisch in werking wanneer de koppeling losgekoppeld is.			X
1.1.21. Volledige reminstallatie	Visuele controle.	a) Andere apparatuur (bv. antivriespomp, luchtdroger, enz.) vertoont uitwendige beschadiging of te veel corrosie waardoor de reminstallatie minder goed werkt. Remvermogen aangetast.		X	X
		b) Luchtlekkage of antivrieslekkage. Systeemfunctionaliteit aangetast.	X	X	
		c) Onderdelen zitten los of zijn slecht gemonteerd.		X	
		d) Onveilige wijziging van een onderdeel ³ . Remvermogen aangetast.		X	X

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
1.1.22. Testkoppelingen (indien gemonteerd of voorgeschreven)	Visuele controle.	a) Ontbreekt.		X	
		b) Beschadigd. Onbruikbaar of lekkend.	X	X	
1.1.23. Oplooprem	Visuele controle en controle door bediening.	Onvoldoende efficiënt.		X	

1.2. Remkracht en bedrijfszekerheid van de bedrijfsrem

1.2.1. Remkracht	Trap de rem geleidelijk in tot de maximale opgevoerde kracht tijdens een test op een remtestmachine, of indien onmogelijk tijdens een test op de weg.	a) Onvoldoende remkracht op een of meer wielen. Geen remkracht op een of meer wielen.		X	X
		b) De remkracht van een wiel is minder dan 70 % van de maximale geregistreerde remkracht voor het andere wiel op dezelfde as. Of het voertuig wijkt te veel van een rechte lijn af in het geval van een test op de weg. De remkracht van een wiel is minder dan 50 % van de maximaal geregistreerde remkracht van het andere wiel op dezelfde as in geval van gestuurde assen.		X	X
		c) De remkracht loopt niet geleidelijk op (blokkering).		X	
		d) Abnormaal hoge reactietijd van een wiel.		X	
		e) Remkracht vertoont te grote schommelingen tijdens een volledige wielwenteling.		X	

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
1.2.2. Efficiëntie	<p>Test met een remtestmachine of, indien door technische redenen een dergelijke machine niet kan worden gebruikt, een test op de weg met een registrerende vertragingmeter om het rempercentage vast te stellen dat gerelateerd is aan de maximaal toegestane massa of, in het geval van opleggers, aan de som van de toegestane belasting op de assen.</p> <p>Voertuigen of aanhangwagens met een toegestane maximummassa van meer dan 3,5 ton 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 weg.</p>	<p>Levert niet minstens de volgende waarden op ⁽¹⁾:</p> <p>1. Voertuigen die voor het eerst zijn geregistreerd na 1/1/2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Categorie M₁: 58 % — Categorie M₂ en M₃: 50 % — Categorie N₁: 50 % — Categorie N₂ en N₃: 50 % — Categorie O₂, O₃ en O₄: <ul style="list-style-type: none"> — voor opleggers: 45 % ⁽²⁾ — voor aanhangwagens met trekstang: 50 % 		X	
		<p>2. Voertuigen die voor het eerst zijn geregistreerd voor 1/1/2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Categorie M₁, M₂ en M₃: 50 % ⁽³⁾ — Categorie N₁: 45 % — Categorie N₂ en N₃: 43 % ⁽⁴⁾ — Categorie O₂, O₃ en O₄: 40 % ⁽⁵⁾ 		X	
		<p>3. Andere categorieën:</p> <p>Categorieën L (beide remmen samen):</p> <ul style="list-style-type: none"> — Categorie L1e: 42 % — Categorie L2e, L6e: 40 % — Categorie L3e: 50 % — Categorie L4e: 46 % — Categorie L5e, L7e: 44 % <p>Categorieën L (achterwielrem):</p> <p>25 % van totale voertuigmassa</p> <p>Minder dan 50 % van bovenstaande waarden bereikt.</p>		X	X

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
1.3. Remkracht en bedrijfszekerheid van de hulprem (indien afzonderlijk werkend systeem)					
1.3.1. Remkracht	Indien de hulprem afzonderlijk van de bedrijfsreminstallatie werkt, gebruik de methode in 1.2.1.	a) Onvoldoende remkracht op een of meer wielen. Geen remkracht op een of meer wielen.		X	X
		b) De remkracht van een wiel is minder dan 70 % van de maximale geregistreerde remkracht voor een ander wiel op dezelfde as. Of het voertuig wijkt te veel van een rechte lijn af in het geval van een test op de weg. De remkracht van een wiel is minder dan 50 % van de maximaal geregistreerde remkracht van het andere wiel op dezelfde as in geval van gestuurde assen.		X	X
		c) De remkracht loopt niet geleidelijk op (blokkering).		X	
1.3.2. Efficiëntie	Indien de hulprem afzonderlijk van de bedrijfsreminstallatie werkt, gebruik de methode in 1.2.2.	Remkracht minder dan 50 % ⁽⁶⁾ van de remkracht gedefinieerd in 1.2.2. in vergelijking met toegelaten maximummassa. Minder dan 50 % van bovenstaande remkrachtwaarden bereikt.		X	X
1.4. Remkracht en bedrijfszekerheid van de parkeerrem					
1.4.1. Remkracht	Trek de rem aan op een remtestmachine.	Rem werkt niet aan één kant of het voertuig wijkt te veel van een rechte lijn af in het geval van een test op de weg. Minder dan 50 % van de remkrachtwaarden als bedoeld in punt 1.4.2 bereikt in relatie tot de massa van het voertuig tijdens de controle.		X	X

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
1.4.2. Efficiëntie	Test op een remtestmachine. Als dat niet kan, dan met een test op de weg met een verdragingsmeter die slechts aanduidt of ook registreert, of met het voertuig op een helling met een bekende hellingsgraad.	Geeft voor alle categorieën voertuigen niet een rempercentage van minstens 16 % bij de maximaal toegestane massa, of, voor motorvoertuigen, van minstens 12 % bij de maximummassa van de voertuigcombinatie, waarbij moet worden uitgegaan van de grootste waarde. Minder dan 50 % van bovenstaande remkrachtwaarden bereikt.		X	X
1.5. Continuëreminstallatie	Visuele controle en, indien mogelijk, testen of de installatie werkt.	a) Niet regelbaar (niet van toepassing op motorremmen).		X	
		b) Installatie werkt niet.		X	
1.6. Antiblokkeersysteem (ABS)	Visuele controle en controle van het waarschuwingssignaal en/of met gebruikmaking van elektronische voertuiginterface.	a) Waarschuwingssignaal is defect.		X	
		b) Waarschuwingssignaal vertoont systeemstoringen.		X	
		c) Wielsnelheidssensoren ontbreken of zijn beschadigd.		X	
		d) Bedrading is beschadigd.		X	
		e) Andere onderdelen ontbreken of zijn beschadigd.		X	
		f) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.		X	

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
1.7. Elektronisch remsysteem (EBS)	Visuele controle en controle van het waarschuwingssignaal en/of met gebruikmaking van elektronische voertuiginterface.	a) Waarschuwingssignaal is defect.		X	
		b) Waarschuwingssignaal vertoont systeemstoringen.		X	
		c) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.		X	
1.8 Remvloeistof	Visuele controle.	Remvloeistof vervuild of bezonken. Dreigend gevaar op falen.		X	X

2. STUURINRICHTING

2.1. Mechanische toestand

2.1.1. Toestand van de stuurinrichting	Plaats het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting en draai met de wielen van de grond of op draaischijven het stuurwiel tot de aanslag aan beide kanten. Visuele controle van werking van de stuurinrichting.	a) De werking van de stuurinrichting verloopt ruw.		X	
		b) Stuuras gedraaid of speassen vertonen slijtage. Aantasting van de functionaliteit.		X	X
		c) Stuuras vertoont te veel slijtage. Aantasting van de functionaliteit.		X	X
		d) Stuuras heeft teveel speling. Aantasting van de functionaliteit.		X	X
		e) Lekt. Vorming van druppels.	X	X	

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
2.1.2. Bevestiging van stuurhuis	Plaats het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting met het gewicht van de wielen van het voertuig op de grond en draai aan het stuur met de wijzers van de klok mee en tegen de wijzers van de klok in of gebruik een wiel spelingsdetector. Visuele controle van de bevestiging van het stuurhuis aan het chassis.	a) Stuurhuis niet correct bevestigd. Bevestigingen gevaarlijk los of beweging ten opzichte van het chassis/de carrosserie zichtbaar.		X	X
		b) Bevestigingsgaten in het chassis uitgeslagen. Bevestigingen ernstig aangetast.		X	X
		c) Bevestigingsbouten ontbreken of zijn gebroken. Bevestigingen ernstig aangetast.		X	X
		d) Stuurhuis is gebroken. Stabiliteit van bevestiging of behuizing aangetast.		X	X
2.1.3. Toestand stuuroverbrenging	Plaats het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting en draai met de wielen op de grond het stuurwiel met de wijzers van de klok mee en tegen de wijzers van de klok in of gebruik een wiel spelingsdetector. Visuele controle of de stuuronderdelen geen slijtage, breuken of veiligheidsproblemen vertonen.	a) Relatieve beweging tussen onderdelen die vast zouden moeten zitten. Buitensporige beweging of grote kans op losraken.		X	X
		b) Verbindingen vertonen te veel slijtage. Groot gevaar op losraken.		X	X
		c) Onderdelen zijn gebroken of vervormd. Negatieve gevolgen voor de aantasting van de functionaliteit.		X	X
		d) Borgmiddelen niet aanwezig.		X	
		e) Foutieve uitlijning van de onderdelen (bv. spoorstang of stuurstang).		X	
		f) Onveilige modificatie ³ Negatieve gevolgen voor de aantasting van de functionaliteit..		X	X

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
		g) Stofkap beschadigd of versleten. Stofkap ontbreekt of is ernstig versleten.	X	X	
2.1.4. Werking stuuroverbrenging	Plaats het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting met de wielen op de grond en draai het stuurwiel met de wijzers van de klok mee en tegen de wijzers van de klok in of gebruik een wiel spelingsdetector. Visuele controle of de stuuronderdelen geen slijtage, breuken of veiligheidsproblemen vertonen.	a) De bewegende stuuroverbrenging schuurt tegen een onderdeel dat aan het chassis vastzit.		X	
		b) Stuuraanslag werkt niet of ontbreekt.		X	
2.1.5. Stuurbevestiging	Controleer de stuurinrichting op lekkage en controleer het peil van de hydraulische vloeistof in het reservoir (indien zichtbaar). Controleer met de wielen op de grond, en draaiende motor of de stuurbevestiging werkt.	a) Vloeistof lekkage of werking aangetast.		X	
		b) Onvoldoende vloeistof, onder MIN-teken Ontoereikend reservoir.	X	X	
		c) Mechanisme werkt niet. Besturing aangetast.		X	X
		d) Mechanisme is gebroken of zit los. Besturing aangetast		X	X
		e) Foutieve uitlijning of schurende onderdelen. Besturing aangetast.		X	X
		f) Onveilige modificatie ³ Besturing aangetast.		X	X

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
		g) Leidingen/slangen vertonen beschadiging of te veel corrosie. Besturing aangetast.		X	X

2.2. Stuur, stuurkolom

2.2.1. Toestand van het stuur	Plaats het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting met het gewicht van het voertuig op de grond, duw en trek aan het stuur in een rechte lijn ten opzichte van de stuurkolom, duw het stuur in verschillende richtingen met rechte hoeken ten opzichte van de kolom/voork. Visuele controle van de speling en de toestand van flexibele koppelingen of kruiskoppelingen.	a) Relatieve beweging tussen stuur en stuurkolom die wijst op losraken. Zeer groot gevaar op losschieten.		X	X
		b) Bevestiging op stuurwielnaaf ontbreekt. Zeer groot gevaar op losschieten.		X	X
		c) Stuurwielnaaf, -rand of -spaken vertonen breuken of zitten los. Zeer groot gevaar op losschieten.		X	X
2.2.2. Stuurwiel/kruiskoppelingen en vorken en stuurdemperen	Plaats het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting met het gewicht van het voertuig op de grond, duw en trek aan het stuur in een rechte lijn ten opzichte van de stuurkolom, duw het stuur in verschillende richtingen met rechte hoeken ten opzichte van de kolom/voork. Visuele controle van de speling en de toestand van flexibele koppelingen of kruiskoppelingen.	a) Midden van het stuur beweegt te veel op- of neerwaarts.		X	
		b) Bovendeel van kolom beweegt te veel radiaal van de kolomas.		X	
		c) Flexibele koppeling is stuk.		X	
		d) Bevestiging is defect. Zeer groot gevaar op losschieten.		X	X
		e) Onveilige modificatie ³			X

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
2.3. Speling in de stuurinrichting	Plaats het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting met het gewicht van het voertuig op de wielen de motor, indien mogelijk, draaiend bij voertuigen met stuurbevrachting 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, bijv. een bepaald punt op de rand overschrijdt bij beweging een vijfde van de diameter van het stuurwiel of beweegt niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Besturing aangetast		X	X
2.4. Wieluitlijning (X) ²	Controleer de uitlijning van de bestuurde wielen met de juiste apparatuur.	Uitlijning niet in overeenstemming met de informatie of de vereisten van de fabrikant ¹ Rechtdoor rijden aangetast; verminderde richtingstabieleit.	X	X	
2.5. Draaikrans van de aanhangwagen	Visuele controle of met gebruik van een wiel spelingsdetector.	a) Onderdeel enigszins beschadigd. Onderdeel vertoont zware beschadiging of barsten.		X	X
		b) Te veel speling. Rechtdoor rijden aangetast; verminderde richtingsstabieleit.		X	X
		c) Bevestiging is defect. Bevestiging ernstig aangetast.		X	X
2.6. Elektronische stuurbevrachting (EPS)	Visuele controle en controle van de consistentie tussen de hoek van het stuurwiel en de hoek van de wielen bij het aan- en uitzetten van de motor en/of met gebruikmaking van elektronische voertuiginterface	a) Het waarschuwingslampje van de EPS-stuurbevrachting wijst op een defect in de installatie.		X	
		b) Inconsistentie tussen de hoek van het stuurwiel en de hoek van de wielen. Besturing aangetast		X	X

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
		c) Bekrachtiging werkt niet.		X	
		d) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.		X	
3. ZICHT					
3.1. Gezichtsveld	Visuele controle vanaf de bestuurderszitplaats.	Obstakel in het gezichtsveld van de bestuurder dat het zicht naar voren of opzij aanzienlijk belemmert (buiten schoonmaakgebied van de ruitenwissers). Binnen schoonmaakgebied van de ruitenwissers verminderd zicht en buitenspiegels niet zichtbaar.	X		
				X	
3.2. Toestand van de ruiten	Visuele controle.	a) Ruiten of transparante panelen (indien toegestaan) zijn gebarsten of verkleurd (buiten schoonmaakgebied van de ruitenwissers). Binnen schoonmaakgebied van de ruitenwissers verminderd zicht en buitenspiegels niet zichtbaar.	X		
				X	
		b) Ruiten of transparante panelen (reflecterende of gekleurde folie inbegrepen) zijn niet in overeenstemming met de vereisten ¹ , (buiten schoonmaakgebied van de ruitenwissers). Binnen schoonmaakgebied van de ruitenwissers verminderd zicht en buitenspiegels niet zichtbaar.	X		
				X	
		c) Ruiten of transparante panelen in onaanvaardbare toestand. Zichtbaarheid binnen schoonmaakgebied van de ruitenwissers ernstig aangetast.		X	
					X
3.3. Achteruitkijkspiegels of inrichtingen	Visuele controle.	a) Spiegel of inrichting ontbreekt of is niet bevestigd volgens de vereisten ¹ (ten minste twee achteruitkijkmogelijkheden beschikbaar). Minder dan twee achteruitkijkmogelijkheden beschikbaar.		X	
				X	

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
		b) Spiegel of inrichting licht beschadigd of los. Spiegel of inrichting werkt niet, is zwaar beschadigd, zit los of onveilig.	X	X	
		c) Noodzakelijk blikveld is er niet		X	
3.4. Ruitenwissers	Visuele controle en controle door bediening.	a) Wissers werken niet, ontbreken of zijn niet in overeenstemming met de vereisten. ¹		X	
		b) Wisserblad is defect. Wisserblad ontbreekt of is duidelijk defect.	X	X	
3.5. Ruitensproeiers	Visuele controle en controle door bediening.	Sproeiers werken niet adequaat (gebrek aan vloeistof maar de pomp werkt, of waterstraal verkeerd afgesteld). Sproeiers werken niet.	X	X	
3.6. Ontwasemingssysteem (X) ²	Visuele controle en controle door bediening.	Systeem werkt niet of is duidelijk defect.	X		
4. LICHTEN, REFLECTERENDE INRICHTINGEN EN ELEKTRISCHE INSTALLATIES					
4.1. Koplampen					
4.1.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a) Het licht/de lichtbron is defect of ontbreekt (meerdere lampen/lichtbronnen); in geval van LED werkt minder dan 1/3 niet. Eén enkel(e) licht/lichtbron; in geval van LED ernstig aangetaste zichtbaarheid.	X	X	
		b) Projectiesysteem (reflector en lens) is licht defect. Projectiesysteem (reflector en lens) is ernstig defect of ontbreekt.	X	X	

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
		c) Lamp is niet stevig bevestigd.		X	
4.1.2. Afstelling	Bepaal het horizontale eindpunt van elke koplamp bij gedimd licht met behulp van een speciaal hiervoor bestemd toestel of een scherm of met gebruik van de elektronische voertuiginterface.	a) Het eindpunt van de koplamp ligt niet binnen de grenzen die in de vereisten zijn bepaald ¹ .		X	
		b) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.		X	
4.1.3. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening of met gebruikmaking van elektronische voertuiginterface.	a) Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten ¹ (aantal oplichtende koplampen op hetzelfde moment). Overschrijding van de maximaal toegestane lichthelderheid aan de voorkant.	X		
		b) Verminderde functie van schakelaar.		X	
		c) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.		X	
4.1.4. Overeenstemming met vereisten ¹	Visuele controle en controle door bediening.	a) Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .		X	
		b) Producten op lens of lichtbron die de lichthelderheid duidelijk verminderen of de kleur van het licht wijzigen.		X	
		c) Lichtbron en lamp zijn niet compatibel.		X	
4.1.5. Verstelinrichting (indien verplicht)	Visuele controle en indien mogelijk controle door bediening, of met gebruikmaking van elektronische voertuiginterface.	a) Inrichting werkt niet.		X	
		b) Manuele inrichting kan niet vanaf de bestuurderszitplaats worden bediend.		X	
		c) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.		X	

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

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
4.3. Remlichten					
4.3.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a) Lichtbron defect (meerdere lichtbronnen; in geval van LED werkt minder dan 1/3 niet) Eén enkele lichtbron; in geval van LED werkt minder dan 2/3. Alle lichtbronnen defect.	X	X	X
		b) Licht defecte lens (geen invloed op uitgestraald licht) Ernstig defecte lens (invloed op uitgestraald licht).	X	X	
		c) Lamp is niet stevig bevestigd. Zeer groot gevaar dat hij eraf valt.	X	X	
4.3.2. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening of met gebruikmaking van elektronische voertuiginterface.	a) Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Vertraagde werking. Geen enkele werking.	X	X	X
		b) Verminderde functie van schakelaar.		X	
		c) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.		X	
		d) Het noodremlicht functioneert niet of niet correct.		X	
4.3.3. Overeenstemming met vereisten ¹	Visuele controle en controle door bediening.	Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten ⁽¹⁾ . Wit licht aan de achterzijde; sterk verminderde lichthelderheid.	X	X	

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
4.4. Richtingaanwijzers en waarschuwingsknipperlichten					
4.4.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a) Lichtbron defect (meerdere lichtbronnen; in geval van LED werkt tot 1/3 niet) Eén enkele lichtbron; in geval van LED werkt minder dan 2/3.	X	X	
		b) Licht defecte lens (geen invloed op uitgestraald licht). Ernstig defecte lens (invloed op uitgestraald licht).	X	X	
		c) Lamp is niet stevig bevestigd. Zeer groot gevaar dat hij eraf valt.	X	X	
4.4.2. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening.	Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Geen enkele werking	X	X	
4.4.3. Overeenstemming met vereisten ¹	Visuele controle en controle door bediening.	Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .		X	
4.4.4. Knippersnelheid	Visuele controle en controle door bediening.	Knippersnelheid is niet in overeenstemming met de vereisten ¹ (frequentie wijkt meer dan 25 % af).	X		
4.5. Mistlichten voor en achter					
4.5.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a) Lichtbron defect. (meerdere bronnen; in geval van LED werkt minder dan 1/3 niet) Eén enkele lichtbron; in geval van LED werkt minder dan 2/3.	X	X	
		b) Licht defecte lens (geen invloed op uitgestraald licht). Ernstig defecte lens (invloed op uitgestraald licht).	X	X	

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
		c) Lamp is niet stevig bevestigd. Zeer groot gevaar dat hij eraf valt of tegemoetkomend verkeer verblindt.	X	X	
4.5.2 Afstelling (X) ²	Door bediening en met het gebruik van een koplampstestapparaat.	Mistlicht vooraan schijnt niet meer horizontaal wanneer het lichtpatroon een scheidingslijn heeft (scheidingslijn te laag). Scheidingslijn boven die van de koplampen.	X	X	
4.5.3. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening.	Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Werkt niet.	X	X	
4.5.4. Overeenstemming met vereisten ¹	Visuele controle en controle door bediening.	a) Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .		X	
		b) Inrichting werkt niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .		X	
4.6. Achteruitrijlichten					
4.6.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a) Lichtbron defect.	X		
		b) Lens is defect.	X		
		c) Lamp is niet stevig bevestigd. Zeer groot gevaar dat hij eraf valt.	X	X	
4.6.2. Overeenstemming met vereisten ¹	Visuele controle en controle door bediening.	a) Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .		X	
		b) Inrichting werkt niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .		X	

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
4.6.3. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening.	Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Achteruitrijlicht kan worden aangezet zonder dat de versnelling in zijn achteruit is gezet.	X	X	
4.7. Achterkentekenplaatverlichting					
4.7.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a) Lamp werpt rechtstreeks, of wit licht naar achteren.	X		
		b) Lichtbron defect. Meerdere lichtbronnen. Lichtbron defect. Eén enkele lichtbron.	X	X	
		c) Lamp is niet stevig bevestigd. Zeer groot gevaar dat hij eraf valt.	X	X	
4.7.2. Overeenstemming met vereisten ¹	Visuele controle en controle door bediening.	Inrichting werkt niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .	X		
4.8. Retroreflectoren, veiligheidsmarkeringen (retroreflecterend) en markeringsborden					
4.8.1. Toestand	Visuele controle.	a) Reflecterende inrichting is defect of beschadigd. Reflecterende werking aangetast.	X	X	
		b) Reflector is niet stevig bevestigd. Zou eraf kunnen vallen.	X	X	
4.8.2. Overeenstemming met vereisten ¹	Visuele controle.	Toestel, gereflecteerde kleur of positie is niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Ontbreekt of reflecterende rode kleur aan de voorzijde of witte kleur aan de achterzijde.	X	X	

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
4.9. Verklippersignalen voor lichtinrichting					
4.9.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	Werkt niet. Werkt niet voor niet-gedimd licht of een mistlamp aan de achterzijde.	X	X	
4.9.2. Overeenstemming met vereisten ¹	Visuele controle en controle door bediening.	Niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .	X		
4.10. Elektrische verbindingen tussen trekkend voertuig en aanhangwagens of oplegger	Visuele controle: onderzoek indien mogelijk de elektrische continuïteit van de verbinding.	a) Vaste onderdelen zijn niet stevig bevestigd. Losse contactdoos.	X	X	
		b) Isolatie is beschadigd of stuk. Kan kortsluiting veroorzaken.	X	X	
		c) De elektrische verbindingen van de aanhangwagen of het trekkend voertuig functioneren niet correct. Remlichten van aanhangwagens werken in het geheel niet.		X	X
4.11. Elektrische bedrading	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting, ook in het motorcompartiment (indien van toepassing).	a) Bedrading zit los of is niet goed beveiligd. Bevestigingen los, draden raken scherpe randen, grote kans dat connectoren losraken. Grote kans dat bedrading hete delen, roterende onderdelen of de grond raakt, connectoren zijn ontkoppeld (relevante onderdelen voor remmen, sturen).	X	X	X
		b) Bedrading is licht versleten. Bedrading is sterk versleten. Bedrading is extreem versleten (relevante onderdelen voor remmen, sturen).	X	X	X

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
		c) Isolatie is beschadigd of stuk. Kan kortsluiting veroorzaken. Hoog brandrisico, ontstaan van vonken.	X	X	X
4.12. Niet-verplichte lichten en retroreflectoren (X) ²	Visuele controle en controle door bediening.	a) Een licht/retroreflector is niet in overeenstemming met de vereisten bevestigd ¹ . Uitstralend/reflecterend rood licht aan de voorzijde of wit licht aan de achterzijde.	X	X	
		b) Bediening van het licht is niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Aantal koplampen, dat tegelijk werkt, overschrijdt de toegestane lichthelderheid; uitstralend rood licht aan de voorzijde of wit licht aan de achterzijde.	X	X	
		c) Licht/retroreflector is niet stevig bevestigd. Zeer groot gevaar dat hij eraf valt.	X	X	
4.13. Accu(s)	Visuele controle.	a) Zit los. Niet correct bevestigd; Kan kortsluiting veroorzaken.	X	X	
		b) Lekt. Verlies van gevaarlijke stoffen.	X	X	
		c) Schakelaar (indien vereist) is defect.		X	
		d) Zekeringen (indien vereist) zijn defect.		X	
		e) Onvoldoende luchtcirculatie (indien vereist).		X	

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
5. ASSEN, WIELEN, BANDEN EN OPHANGING					
5.1. Assen					
5.1.1. Assen	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting. Testbanken voor wielspelings kunnen worden gebruikt en zijn aanbevolen voor voertuigen met een maximummassa van meer dan 3,5 ton.	a) As is gebroken of vervormd.			X
		b) As is niet goed aan het voertuig bevestigd. Verminderde stabiliteit, functionaliteit aangetast: Te veel beweging ten opzichte van bevestigingspunten.		X	X
		c) Onveilige modificatie ³ . Verminderde stabiliteit, functionaliteit aangetast, onvoldoende afstand tot andere onderdelen of de grond.		X	X
5.1.2. Asstomp	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting. Testbanken voor wielspelings kunnen worden gebruikt en zijn aanbevolen voor voertuigen met een maximummassa van meer dan 3,5 ton. Oefen verticale of zijdelingse kracht uit op elk wiel en noteer de mate van beweging tussen het aslichaam en de fusee.	a) Asstomp is gebroken.			X
		b) Fuseepen en/of bussen vertonen te veel slijtage. Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit.		X	X
		c) Te veel beweging tussen asstomp en ashuis. Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit.		X	X
		d) De fusee zit los in as. Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit.		X	X
5.1.3. Wiellagers	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting. Testbanken voor wielspelings kunnen worden gebruikt en zijn aanbevolen voor voertuigen met een maximummassa van meer dan 3,5 ton. Schud het wiel of oefen zijdelingse kracht uit op elk wiel en noteer de mate van opwaartse beweging van het wiel ten opzichte van de fusee.	a) Te veel speling in een wiellager. verminderde richtingstabiliteit; gevaar van kapotgaan.		X	X
		b) Wiellager zit te strak of is geblokkeerd. Gevaar van oververhitting; gevaar van kapotgaan.		X	X

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
5.2. Wielen en banden					
5.2.1. Wielnaaf	Visuele controle.	a) Moeren of bouten van het wiel ontbreken of zitten los. Ontbrekende bevestiging of deze zit zo los dat de verkeersveiligheid ernstig wordt aangetast.		X	X
		b) Naaf vertoont slijtage of beschadiging. Naaf vertoont slijtage of beschadiging op een zodanige wijze dat de veilige bevestiging van wielen wordt aangetast.		X	X
5.2.2. Wielen	Visuele controle van beide zijden van elk wiel met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting.	a) Breuken of ondeugdelijk laswerk.			X
		b) Velgringen niet correct bevestigd. Grote kans op losraken.		X	X
		c) Wiel is ernstig vervormd of versleten. Veilige bevestiging aan de naaf aangetast; veilige bevestiging van band aangetast.		X	X
		d) Wielmaat, ontwerp, compatibiliteit of -soort niet in overeenstemming met de vereisten ¹ en is niet veilig.		X	
5.2.3. Banden	Visuele controle van de volledige band door ofwel het wiel te draaien met het voertuig van de grond boven een inspectieput of op een hefinrichting of door het voertuig achteruit en vooruit boven een inspectieput te rijden.	a) Bandenmaat, laadvermogen, goedkeuringsmerk of snelheidscategorie is niet in overeenstemming met de vereisten ¹ en tast verkeersveiligheid aan. Onvoldoende laadvermogen of snelheid voor feitelijk gebruik, band raakt andere vaste onderdelen van het voertuig, waardoor gebruik op de weg minder veilig wordt.		X	X
		b) Banden op dezelfde as of dubbel gemonteerde wielen hebben niet dezelfde maat.		X	

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
		c) Banden op dezelfde as hebben een verschillende structuur (radiaal/diagonaal).		X	
		d) Band vertoont ernstige schade of insnijdingen. Koord zichtbaar of beschadigd.		X	X
		e) Bandenslijtage-indicator wordt zichtbaar. Diepte van het bandprofiel niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .		X	X
		f) Band schuurt tegen andere onderdelen (flexibele opspataf schermingsmiddelen). Band schuurt tegen andere onderdelen (veilig rijden niet belemmerd).	X	X	
		g) Geherprofileerde banden die niet aan de voorwaarden voldoen ¹ . Beschermingslaag koord aangetast		X	X
		h) Controlesysteem voor bandenspanning werkt niet goed of band is duidelijk te zacht. Werkt duidelijk niet.	X	X	

5.3. Ophangingsysteem

5.3.1. Veren en stabilisator	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting. Testbanken voor wielspelning kunnen worden gebruikt en zijn aanbevolen voor voertuigen met een maximummassa van meer dan 3,5 ton.	a) Veren zijn niet goed aan het chassis of de as bevestigd. Relatieve beweging zichtbaar. Bevestigingen veel te los.		X	X
		b) Een veeronderdeel is beschadigd of gebroken. Voornaamste veer (-blad), of overige bladen zeer ernstig aangetast.		X	X

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
		c) Een veer ontbreekt. Voornaamste veer (-blad), of overige bladen zeer ernstig aangetast.		X	X
		d) Onveilige modificatie ³ . Onvoldoende afstand tot andere voertuigonderdelen; veersysteem werkt niet.		X	X
5.3.2. schokdempers	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting of, indien beschikbaar, met het gebruik van speciale apparatuur.	a) Schokdempers zijn niet goed aan het chassis of de as bevestigd. Schokdemper los.	X	X	
		b) Beschadigde schokdemper met sporen van ernstige lekkage of defect.		X	
5.3.2.1 Controle van de bedrijfszekerheid van demping (X) ²	Gebruik speciale apparatuur en vergelijk de verschillen tussen links/rechts	a) Er is een aanzienlijk verschil tussen links en rechts.		X	
		b) De gegeven minimumwaarden worden niet bereikt.		X	
5.3.3. Torsiebuizen, reactiearmen, wieldraagarmen en ophangarmen	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting. Testbanken voor wielspelings kunnen worden gebruikt en zijn aanbevolen voor voertuigen met een maximummassa van meer dan 3,5 ton.	a) Onderdeel is niet goed aan het chassis of de as bevestigd. Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit.		X	X
		b) Onderdeel vertoont schade of te veel corrosie. Stabiliteit van onderdeel verminderd of onderdeel vertoont breuken.		X	X
		c) Onveilige modificatie ³ . Onvoldoende afstand tot andere voertuigonderdelen; systeem werkt niet.		X	X

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
5.3.4. Draaipunten wielophanging	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting. Testbanken voor wielspel kunnen worden gebruikt en zijn aanbevolen voor voertuigen met een maximummassa van meer dan 3,5 ton.	a) Fuseepen en/of bussen of draaipunten wielophanging vertonen te veel slijtage. Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit.		X	X
		b) De stofkap is ernstig versleten. De stofkap ontbreekt of vertoont scheuren.	X	X	
5.3.5. Luchtvering	Visuele controle	a) Systeem werkt niet.			X
		b) Een onderdeel vertoont beschadiging, is gemodificeerd, of versleten zodat het systeem minder goed werkt. Werking van het systeem ernstig verminderd.		X	X
		c) Het systeem lekt hoorbaar.		X	
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 boven een inspectieput of op een hefinrichting.	a) Een van de langs- of dwarsliggers vertoont lichte breuken of is licht vervormd. Een van de langs- of dwarsliggers vertoont ernstige breuken of is sterk vervormd.		X	X
		b) Verstevigingsplaten of bevestigingen zitten los. Meeste bevestigingen los; onvoldoende sterke onderdelen.		X	X
		c) Te veel corrosie waardoor het geheel aan stijfheid verliest. Onvoldoende sterke onderdelen.		X	X

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
6.1.2. Uitlaatpijpen en dempers	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting.	a) Uitlaatsysteem zit los of lekt.		X	
		b) Emissies komen in de cabine of in het passagiersgedeelte. Gevaar voor de gezondheid van personen aan boord.		X	X
6.1.3. Brandstoftanks en -leidingen (incl. tanks en brandstofleidingen voor verwarming)	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting, gebruik van apparatuur voor het vaststellen van lekkage in het geval van LPG/CNG/LNG-systemen.	a) De tank of leidingen zitten los, wat brandgevaar oplevert.			X
		b) Brandstof lekkage, tankdop ontbreekt of sluit niet goed af. Brandgevaar; buitensporig verlies van gevaarlijk materiaal.		X	X
		c) Gescheurde leidingen. Beschadigde leidingen.	X	X	
		d) Brandstofkraan (indien vereist) werkt niet correct.		X	
		e) Brandgevaar door: — lekkende brandstof — onvoldoende afscherming van brandstoftank of uitlaat — toestand van het motorcompartiment			X
		f) LPG-/CNG/LNG- of waterstofsysteem is niet in overeenstemming met de vereisten, deel van het systeem defect ¹ .			X
6.1.4. Bumpers, zijdelingse afscherming en onderrijbeveiliging aan de achterzijde	Visuele controle.	a) Onderdelen zitten los of zijn beschadigd waardoor zij door (lichte) aanraking kunnen verwonden. Onderdelen zouden eraf kunnen vallen; functionaliteit ernstig aangetast.		X	X
		b) Inrichting is duidelijk niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .		X	

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
6.1.5. Bevestiging van het reservewiel (indien aanwezig)	Visuele controle.	a) Bevestiging is in slechte toestand.	X		
		b) Bevestiging is gebroken of zit los.		X	
		c) Een reservewiel is niet stevig bevestigd. Zeer groot gevaar dat het eraf valt.		X	X
6.1.6. Mechanische koppeling en trekinrichting	Visuele controle op slijtage en correcte bediening met speciale aandacht voor aanwezige veiligheidsvoorzieningen/of het gebruik van meetapparatuur.	a) Onderdeel vertoont beschadiging, defecten of gebroken (indien niet in gebruik). Onderdeel vertoont beschadiging, defecten of gebroken (indien in gebruik).		X	X
		b) Onderdeel vertoont te veel slijtage. Onder de slijtagelimiet.		X	X
		c) Bevestiging is defect. Losse bevestigingen die er gemakkelijk af kunnen vallen.		X	X
		d) Veiligheidsvoorziening ontbreekt of werkt niet goed.		X	
		e) Koppelingindicator werkt niet.		X	
		f) Kentekenplaat of licht wordt bedekt (indien niet in gebruik). Kentekenplaat niet leesbaar (indien niet in gebruik).	X	X	
		g) Onveilige modificatie ³ (secundaire onderdelen). Onveilige modificatie ³ (primaire onderdelen).		X	X
		h) Koppeling te zwak.		X	

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
6.1.7. Overbrenging	Visuele controle.	a) Borgschroeven zitten los of ontbreken. Borgschroeven zitten los of ontbreken waardoor de verkeersveiligheid ernstig wordt aangetast.		X	X
		b) Aslagering voor overbrenging vertoont te veel slijtage. Zeer groot gevaar op losraken of breuken.		X	X
		c) Kruiskoppelingen of de overbrengingskettingen of -riemen vertonen te veel slijtage. Zeer groot gevaar op losraken of breuken.		X	X
		d) Flexibele koppelingskoppen beschadigd.. Zeer groot gevaar op losraken of breuken.		X	X
		e) As is beschadigd of gebogen.		X	
		f) Lagerbehuizing is gebroken of zit los. Zeer groot gevaar op losraken of breuken.		X	X
		g) De stofkap is ernstig versleten. De stofkap ontbreekt of vertoont scheuren.	X	X	
		h) Illegale modificatie van de aandrijving.		X	
6.1.8. Bevestiging van de motor	Visuele controle hoeft niet boven een inspectieput of op een hefinrichting.	Defecte, duidelijk en ernstig beschadigde bevestigingen. Loszittende of gebroken bevestigingen.		X	X
6.1.9 Motorprestaties (X) ²	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a) Regelmodule gewijzigd wat de veiligheid en/of het milieu aantast.		X	

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
		b) Motor gewijzigd wat de veiligheid en/of het milieu aantast.			X
6.2. Cabine en koetswerk					
6.2.1. Toestand	Visuele controle	a) Paneel of onderdeel zit los of is beschadigd en kan verwondingen veroorzaken. Zou eraf kunnen vallen.		X	X
		b) Bovenbouwondersteuning zit los. Verminderde stabiliteit.		X	X
		c) Uitlaatemissies komen binnen. Gevaar voor de gezondheid van personen aan boord.		X	X
		d) Onveilige modificatie ³ Onvoldoende afstand tot roterende of bewegende onderdelen en de weg.		X	X
6.2.2. Bevestiging	Visuele controle boven een inspectieput of op een hefinrichting.	a) Bovenbouw of cabine zit los. Verminderde stabiliteit.		X	X
		b) Bovenbouw/cabine zit niet recht op het chassis.		X	
		c) Bevestiging van bovenbouw/cabine op het chassis of de dwarsliggers zit los of ontbreekt en indien symmetrisch. De bevestiging van het bovenbouw/de cabine op het chassis of de dwarsliggers zit los of ontbreekt wat de veiligheid zeer ernstig aantast.		X	X
		d) Bevestigingspunten aan integrale bovenbouw-onderdelen vertonen te veel roest. Verminderde stabiliteit.		X	X

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
6.2.3. Portieren en portiervangers	Visuele controle.	a) Een portier opent en sluit niet correct.		X	
		b) Een portier kan plots opengaan of blijft niet gesloten (schuifdeuren). Een portier kan plots opengaan of blijft niet gesloten (openslaande deuren).		X	X
		c) Portier, scharnieren, portiervangers of stijlen is/zijn stuk. Portier, scharnieren, portiervangers of stijlen ontbreekt/ontbreken of zit/zitten los.	X	X	
6.2.4. Bodem	Visuele controle boven een inspectieput of op een hefinrichting.	Bodem zit los of is stuk. Onvoldoende stabiliteit.		X	X
6.2.5. Bestuurderszitplaats	Visuele controle.	a) Zitplaats met defecte structuur. Losse zitplaats.		X	X
		b) Afstelmechanisme functioneert niet correct. Zitplaats beweegt of rugleuning niet vast te zetten.		X	X
6.2.6. Overige zitplaatsen	Visuele controle.	a) Zitplaatsen zijn defect of zitten los (secundaire onderdelen). Zitplaatsen zijn defect of zitten los (hoofdonderdelen).	X	X	
		b) Zitplaatsen zijn niet bevestigd in overeenstemming met de vereisten ¹ . Toegestaan aantal zitplaatsen overschreden; plaatsing niet in overeenstemming met goedkeuring.	X	X	
6.2.7. Bedieningsapparatuur voor de bestuurder	Visuele controle en controle door bediening.	Bedieningsapparatuur die nodig is voor de veilige besturing van het voertuig werkt niet correct. Veilige bediening aangetast.		X	X

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
6.2.8. Cabinetreden	Visuele controle.	a) Trede of bevestiging zit los. Onvoldoende stabiliteit.	X	X	
		b) Toestand van trede of opstapring zou gebruikers kunnen verwonden.		X	
6.2.9. Andere binnen- en buitenvoorzieningen en uitrusting	Visuele controle.	a) Bevestiging of andere voorzieningen of inrichtingen zijn defect.		X	
		b) Andere voorzieningen of inrichtingen zijn niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Gemonteerde onderdelen zouden letsel kunnen veroorzaken; veilige werking aangetast.	X	X	
		c) Hydraulische inrichting lekt. Buitensporig verlies van gevaarlijk materiaal.	X	X	
6.2.10. Spatborden, opspatafchermingsuitrusting	Visuele controle.	a) Ontbreken, zitten los of zijn ernstig verroest. Zou letsel kunnen veroorzaken; Zou eraf kunnen vallen.	X	X	
		b) Onvoldoende afstand tot band/wiel (opspatafcherming). Onvoldoende afstand tot band/wiel (spatborden).	X	X	
		c) Niet in overeenstemming met de vereisten ¹ Onvoldoende afdekking van band.	X	X	
6.2.11 Standaard	Visuele controle.	a) Ontbreekt, zit los of is ernstig verroest.		X	
		b) Niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .		X	
		c) Gevaar voor uitklappen als het voertuig in beweging is.			X

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
6.1.12 Handgrepen en voetsteunen	Visuele controle.	a) Ontbreken, zitten los of zijn ernstig verroest.		X	
		b) Niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .		X	
7. DIVERSE UITRUSTINGEN					
7.1. Veiligheidsgordels/sluitingen en gordelspansystemen voor inzittenden					
7.1.1. Veiligheid van de bevestiging van veiligheidsgordels/sluitingen	Visuele controle.	a) Verankeringspunt is stuk. Verminderde stabiliteit.		X	X
		b) Verankering zit los.		X	
7.1.2. Toestand van veiligheidsgordels/sluitingen	Visuele controle en controle door bediening.	a) Verplichte veiligheidsgordel ontbreekt of is niet bevestigd.		X	
		b) Veiligheidsgordel is beschadigd. Scheur of teken van uitrekking.	X	X	
		c) Veiligheidsgordel is niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .		X	
		d) Sluiting van de veiligheidsgordel is beschadigd of werkt niet correct.		X	
		e) Oprolmechanisme van de veiligheidsgordel is beschadigd of werkt niet correct.		X	
7.1.3. Krachtbegrenzer veiligheidsgordel	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a) Krachtbegrenzer ontbreekt of is niet aan het voertuig aangepast.		X	
		b) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.		X	

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

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
7.5. Verbandtrommel (indien vereist) (X) ²	Visuele controle.	Ontbreekt, is onvolledig of is niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .	X		
7.6. Wielblokken (wiggen) (indien vereist) (X) ²	Visuele controle.	Ontbreken of zijn niet in goede toestand, onvoldoende stabiliteit of te klein.		X	
7.7. Geluidssignaalinrichting	Visuele controle en controle door bediening.	a) Werkt niet goed. Werkt helemaal niet.	X	X	
		b) Bediening onbetrouwbaar.	X		
		c) Niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Kans dat geluid wordt verward met officiële sirenes.	X	X	
7.8. Snelheidsmeter	Visuele controle of door bediening tijdens een test op de weg of door middel van elektronica.	a) Niet afgesteld in overeenstemming met de vereisten ¹ Ontbreekt, indien vereist.	X	X	
		b) Verminderde werking. Werkt helemaal niet.	X	X	
		c) Kan niet voldoende worden verlicht. Kan in het geheel niet worden verlicht.	X	X	
7.9. Tachograaf (indien aanwezig/vereist)	Visuele controle.	a) Niet afgesteld in overeenstemming met de vereisten ¹ .		X	
		b) Werkt niet.		X	
		c) Zegels zijn stuk of ontbreken.		X	

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
		d) Installatieplaat ontbreekt, is onleesbaar of verlopen.		X	
		e) Duidelijke vervalsing of manipulatie.		X	
		f) Maat van banden niet compatibel met ijkparameters.		X	
7.10. Snelheidsbegrenzer (indien aanwezig/vereist)	Visuele controle en, indien uitrusting beschikbaar is, controle door bediening.	a) Niet afgesteld in overeenstemming met de vereisten ¹ .		X	
		b) Werkt duidelijk niet.		X	
		c) Snelheid foutief ingesteld (indien gecontroleerd).		X	
		d) Zegels zijn stuk of ontbreken.		X	
		e) Installatieplaatje ontbreekt of is onleesbaar.		X	
		f) Maat van banden niet compatibel met ijkparameters.		X	
7.11 Kilometer teller indien beschikbaar (X) ²	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a) Duidelijk gemanipuleerd (fraude) om de geregistreerde afgelegde afstand van het voertuig te verminderen of verkeerd weer te geven.		X	
		b) Werkt duidelijk niet.		X	
7.12 Elektronische stabiliteitscontrole (ESC) indien aanwezig/vereist	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a) Wielsnelheidssensoren ontbreken of zijn beschadigd.		X	
		b) Bedrading is beschadigd.		X	
		c) Andere onderdelen ontbreken of zijn beschadigd.		X	

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
		d) Schakelaar is beschadigd of werkt niet correct.		X	
		e) Het waarschuwinglampje van de elektronische stabiliteitscontrole wijst op een defect in het systeem.		X	
		f) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface		X	

8. OVERLASTFACTOREN

8.1. Geluidshinder

8.1.1 Geluiddemping	Subjectieve beoordeling, tenzij de controleur van mening is dat het geluidsniveau overschreden wordt. In dat geval mag een staande geluidstest met een geluidsmeter worden uitgevoerd.	a) Geluidsniveaus overschrijden de niveaus in de vereisten ¹ .		X	
		b) Onderdeel van het geluidsonderdrukkingssysteem zit los, is beschadigd, niet juist aangebracht, afwezig of duidelijk aangepast met een nadelige invloed op de geluidsniveaus. Zeer groot gevaar dat hij eraf valt.		X	X

8.2. Uitlaatemissies

8.2.1. Emissies van motoren met elektrische ontsteking

8.2.1.1 Uitlaatemissieregelsysteem	Visuele controle.	a) Het door de fabrikant gemonteerde uitlaatemissieregelsysteem is afwezig, aangepast of duidelijk defect.		X	
		b) Lekken die emissiemetingen kunnen beïnvloeden.		X	

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
8.2.1.2 Gasemissies	<p>— voor voertuigen tot emissieklasse Euro 6 en Euro V ⁽⁷⁾:</p> <p>Meting met een uitlaatgasanalysator in overeenstemming met de vereisten¹ of uitlezing van OBD De uitlaatpijptest is de standaardmethode voor de beoordeling van de uitlaatgassen. Op basis van een gelijkwaardigheidsbeoordeling en rekening houdend met de desbetreffende wetgeving inzake typegoedkeuring kunnen lidstaten het gebruik van OBD toestaan in overeenstemming met de aanbevelingen van de fabrikant en andere vereisten.</p> <p>— Voor voertuigen van emissieklasse Euro 6 en Euro VI ⁽⁸⁾:</p> <p>Meting met een uitlaatgasanalysator in overeenstemming met de vereisten.¹ of uitlezing OBD overeenkomstig de aanbevelingen van de fabrikant en andere vereisten¹.</p> <p>Metingen niet toepasbaar voor tweetaktmotoren.</p>	a) Ofwel overschrijden de gasemissies de door de fabrikant vastgelegde niveaus,		X	
		b) ofwel, indien deze gegevens niet beschikbaar zijn, overschrijden de CO-emissies,		X	
		c) Lambdacoëfficiënt buiten de waarde $1 \pm 0,03$ of niet overeenkomstig de specificaties van fabrikant.		X	
		d) Uitgelezen OBD wijst op ernstig defect.		X	

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
8.2.2. Emissies van motoren met compressieontsteking					
8.2.2.1 Uitlaatemissieregelsysteem	Visuele controle	a) Een door de fabrikant gemonteerd uitlaatemissieregelsysteem is afwezig of duidelijk defect.		X	
		b) Lekken die emissiemetingen kunnen beïnvloeden.		X	
8.2.2.2. Opaciteit Voertuigen die vóór 1 januari 1980 zijn geregistreerd of in gebruik genomen, hoeven niet aan deze vereiste voldoen.	<p>— voor voertuigen tot emissieklasse Euro 5 en Euro V ⁽⁷⁾:</p> <p>De opaciteit van de uitlaatgassen wordt gemeten tijdens een vrije acceleratie (bij niet-belaste motor wordt het toerental opgevoerd van het stationair toerental tot het toerental waarbij de regelaar van de brandstoftoevoer in werking treedt) met de versnellingspook in de vrije stand en niet-ontkoppelde motor of uitlezing OBD. De uitlaatpijptest is de standaardmethode voor de beoordeling van de uitlaatgassen. Op basis van een gelijkwaardigheidsbeoordeling kunnen lidstaten het gebruik van OBD toestaan in overeenstemming met de aanbevelingen van de fabrikant en andere vereisten.</p> <p>— voor voertuigen van emissieklasse Euro 6 en Euro VI ⁽⁸⁾:</p> <p>De opaciteit van de uitlaatgassen wordt gemeten tijdens een vrije acceleratie (bij niet-belaste motor wordt het toerental opgevoerd van het stationair toerental tot het toerental waarbij de regelaar van de brandstoftoevoer in werking treedt) met de versnellingspook in de vrije stand en niet-ontkoppelde motor of uitlezing OBD overeenkomstig de aanbevelingen van de fabrikant en andere vereisten¹.</p> <p>Vorbereitung van het voertuig:</p> <p>1. Voertuigen kunnen worden gecontroleerd zonder voorbereiding, maar om veiligheidsredenen moet eerst worden nagegaan of de motor warm is en in een bevredigende mechanische staat verkeert.</p>	a) Bij voertuigen die voor de eerste keer na de datum in de vereisten ¹ zijn geregistreerd of in gebruik genomen, overschrijdt de opaciteit het niveau dat op de plaat van de fabrikant op het voertuig staat genoteerd;		X	

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
	<p>2. Voorbereidings-voorschriften:</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>b) Wanneer deze gegevens niet beschikbaar zijn of de vereisten¹ het gebruik van referentiewaarden niet toelaten,</p> <ul style="list-style-type: none"> — voor motoren met natuurlijke aanzuiging: 2,5 m⁻¹, — voor motoren met drukvulling: 3,0 m⁻¹, — bij voertuigen die in de vereisten staan¹ of voor de eerste keer na de datum in de vereisten zijn ingeschreven of in gebruik zijn genomen¹: 1,5 m⁻¹ ⁽⁹⁾ of 0,7 m⁻¹ ⁽¹⁰⁾ 		X	

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
	<p>Controleprocedure</p> <p>1. De motor en de eventueel gemonteerde turbolader moeten stationair draaien voor het begin van elke vrije acceleratiecyclus. Bij zware dieselmotoren moet ten minste 10 seconden worden gewacht na het loslaten van het gaspedaal.</p> <p>2. Bij de aanvang van elke vrije acceleratiecyclus moet het gaspedaal snel en ononderbroken (d.w.z. in minder dan 1 seconde) maar wel rustig volledig worden ingedrukt, teneinde een maximum brandstof-toevoer door de injectiepomp te verkrijgen.</p> <p>3. Tijdens elke vrije acceleratiecyclus moet de motor het toerental bereiken waarbij de regelaar van de brandstoftoevoer in werking treedt of, voor voertuigen met een automatische transmissie, het door de fabrikant voorgeschreven toerental dan wel, indien dit niet bekend is, een toerental dat twee derde bedraagt van het toerental waarbij de regelaar van de brandstoftoevoer in werking treedt, alvorens het gaspedaal wordt losgelaten. Dit kan worden gecontroleerd door bijvoorbeeld het toerental te meten of door voldoende tijd te laten verlopen tussen het indrukken en het loslaten van het gaspedaal, namelijk, bij voertuigen van de categorie M₂, M₃, N₂ en N₃, ten minste 2 seconden.</p> <p>4. Voertuigen dienen alleen te worden afgekeurd, indien het rekenkundig gemiddelde van ten minste de laatste drie vrije acceleratiecycli meer bedraagt dan de grenswaarde. Dit kan worden berekend, wanneer sterk van het gemeten gemiddelde afwijkende metingen of het resultaat van een andere statistische berekening die rekening houdt met de verstrooiing van de metingen buiten beschouwing worden gelaten. De lidstaten kunnen het aantal testcycli aan een maximum verbinden.</p>				

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
	5. Om onnodige tests te vermijden kunnen de lidstaten voertuigen afkeuren waarbij aanzienlijk hogere waarden dan de grenswaarden zijn gemeten na minder dan drie vrije acceleratiecycli of na het doorblazen. Om onnodige controles te vermijden kunnen de lidstaten ook voertuigen goedkeuren waarbij na minder dan drie vrije acceleratiecycli of na het doorblazen aanzienlijke lagere waarden dan de grenswaarden zijn gemeten.				
8.3. Onderdrukking elektromagnetische storingen					
Radiostoring (X) ²		Niet in overeenstemming met alle vereisten ¹ .	X		
8.4. Andere punten die betrekking hebben op het milieu					
8.4.1. Vloeistoflekken		Te veel vloeistoflekken, behalve water, die het milieu zouden kunnen schaden of een gevaar zouden kunnen vormen voor de veiligheid van andere weggebruikers. Gestage vorming van druppels die een zeer ernstig gevaar oplevert.		X	X
9. AANVULLENDE CONTROLES VOOR PASSAGIERSVOERTUIGEN CATEGORIEËN M ₂ , M ₃					
9.1. Deuren					
9.1.1. In- en uitgang	Visuele controle en controle door bediening.	a) Bediening is defect.		X	
		b) Toestand is slecht. Zou letsel kunnen veroorzaken.	X	X	
		c) Noodbediening is defect.		X	
		d) Afstandsbediening van portieren of waarschuwingsinstallaties zijn defect.		X	
		e) Niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Te smalle deur.	X	X	

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
9.1.2 Nooduitgangen	Visuele controle en controle door bediening (indien van toepassing).	a) Bediening is defect.		X	
		b) Borden met opschrift „nooduitgang” zijn onleesbaar. Borden met opschrift „nooduitgang” ontbreken.	X		
		c) Hamer om ruiten in te slaan ontbreekt.	X		
		d) Niet in overeenstemming met de vereisten ¹ Te smalle of geblokkeerde toegang.	X	X	
9.2. Ontwasemings- en ontdooisysteem (X) ²	Visuele controle en controle door bediening.	a) Functioneert niet correct. Nadelige invloed op het veilige gebruik van het voertuig.	X		
		b) Emissie van giftige gassen of uitlaatgassen in het bestuurders- of passagiersgedeelte. Gevaar voor de gezondheid van personen aan boord.		X	X
		c) Ontdooisysteem (indien verplicht) is defect.		X	
9.3. Ventilatie- en verwarmingssysteem (X) ²	Visuele controle en controle door bediening.	a) Bediening is defect. Risico voor de gezondheid van personen aan boord.	X		
		b) Emissie van giftige gassen of uitlaatgassen in het bestuurders- of passagiersgedeelte. Gevaar voor de gezondheid van personen aan boord.		X	X
9.4. Zitplaatsen					
9.4.1 Passagierszitplaatsen (zitplaatsen voor begeleidend personen inbegrepen)	Visuele controle.	Klapstoelen (indien toegestaan) werken niet automatisch. Blokkeren een nooduitgang.	X		X
9.4.2 Bestuurderszitplaats (aanvullende vereisten)	Visuele controle.	a) Speciale voorzieningen zoals zonneschermen of zonnekleppen zijn defect. Belemmerd gezichtsveld.	X		X
		b) Bescherming voor bestuurder zit los of is niet in overeenstemming met de vereisten ¹ Zou letsel kunnen veroorzaken.	X		X

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
9.5. Binnenverlichting en bestemmingsapparatuur (X) ²	Visuele controle en controle door bediening.	Apparatuur is defect of niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Werkt helemaal niet.	X		
9.6. Gangpaden, staanplaatsen	Visuele controle.	a) Bodem zit los. Verminderde stabiliteit.		X	X
		b) Handrails of handvaten zijn defect. Zitten los of zijn niet bruikbaar.	X	X	
		c) Niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Te smal of te weinig ruimte.	X	X	
9.7. Trappen en treden	Visuele controle en controle door bediening (indien van toepassing).	a) In slechte toestand. In beschadigde toestand. Verminderde stabiliteit.	X	X	X
		b) Inklapbare treden functioneren niet correct.		X	
		c) Niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Te smal of te hoog.	X	X	
9.8. Communicatiesysteem met passagiers (X) ²	Visuele controle en controle door bediening.	Systeem is defect. Werkt helemaal niet.	X	X	
9.9. Bordjes met tekst (X) ²	Visuele controle.	a) Bordje ontbreekt, is foutief of onleesbaar.	X		
		b) Niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Verkeerde informatie.	X	X	
9.10. Vereisten voor het vervoer van kinderen. (X) ²					
9.10.1. Deuren	Visuele controle.	Bescherming van portieren niet in overeenstemming met de vereisten ⁽¹⁾ voor deze vorm van vervoer.		X	
9.10.2 Signaleerinrichtingen en speciale uitrusting	Visuele controle.	Signaleerinrichtingen en speciale uitrusting is niet aanwezig of is niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .	X		

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
9.11. Vereisten voor het vervoer van personen met verminderde mobiliteit (X) ²					
9.11.1. Portieren, laadplatforms en liften	Visuele controle en bediening.	a) Werkt niet goed. Werking minder veilig.	X	X	
		b) Toestand is slecht. Verminderde stabiliteit; zou letsel kunnen veroorzaken.	X	X	
		c) Bediening is defect. Bediening minder veilig.	X	X	
		d) Waarschuwingstoestel(len) is (zijn) defect. Werkt/werken helemaal niet.	X	X	
		e) Niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .		X	
9.11.2 Bevestigingssysteem voor rolstoelen.	Visuele controle en, indien van toepassing, controle door bediening.	a) Werkt niet goed. Werking minder veilig.	X	X	
		b) Toestand is slecht. Verminderde stabiliteit; zou letsel kunnen veroorzaken.	X	X	
		c) Bediening is defect. Bediening minder veilig.	X	X	
		d) Niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .		X	
9.11.3 Signaleerinrichtingen en speciale uitrusting	Visuele controle.	Signaleerinrichtingen en speciale uitrusting is niet aanwezig of is niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .		X	
9.12. Andere speciale uitrusting (X) ²					
9.12.1. Installaties voor maaltijdbereiding	Visuele controle.	a) Installatie is niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .		X	
		b) Installatie is dermate beschadigd dat het gebruik ervan gevaarlijk is.		X	

Punt	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
9.12.2. Sanitaire installatie	Visuele controle.	Installatie is niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Zou letsel kunnen veroorzaken.	X	X	
9.12.3 Andere toestellen (bv. audiovisuele systemen)	Visuele controle.	Niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Veilige bediening van het voertuig wordt belemmerd.	X	X	

⁽¹⁾ De voertuigcategorieën die buiten de richtlijn vallen worden vermeld als richtsnoer.

⁽²⁾ 43 % voor opleggers, goedgekeurd voor 1 januari 2012.

⁽³⁾ 48 % voor voertuigen die niet zijn uitgerust met ABS of die voor 1 oktober 1991 zijn goedgekeurd.

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

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

⁽⁶⁾ Bijv. 2,5 m/s² voor voertuigen van de categorie N₁, N₂ en N₃ die voor de eerste keer zijn geregistreerd na 1.1.2012

⁽⁷⁾ Type goedgekeurd volgens Richtlijn 70/220/EEG, Verordening (EG) nr. 715/2007, bijlage I, tabel 5 (Euro 5), Richtlijn 88/77/EEG en Richtlijn 2005/55/EG.

⁽⁸⁾ Type goedgekeurd volgens Verordening (EG) nr. 715/2007, bijlage I, tabel 2 (Euro 6) en Verordening (EG) nr. 595/2009 (Euro VI).

⁽⁹⁾ Type goedgekeurd volgens de grenswaarden in rij B van hoofdstuk 5.3.1.4. an bijlage I bij Richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 98/69/EG of later; rij B1, B2 of C van hoofdstuk 6.2.1 van bijlage I bij Richtlijn 88/77/EEG, of voor het eerst ingeschreven of in gebruik genomen na 1 juli 2008.

⁽¹⁰⁾ Type goedgekeurd overeenkomstig Verordening (EG) nr.715/2007, bijlage I, tabel 2 (Euro 6). Type goedgekeurd volgens Verordening (EG) nr. 595/2009 (Euro VI).

NOTES:

¹ „Vereisten” zijn bepaald in de typegoedkeuring op de datum van goedkeuring, de eerste inschrijving of de eerste ingebruikneming, alsook in aanpassingsverplichtingen of in nationale wetgevingen in het land van inschrijving. Deze redenen voor afkeuring gelden alleen wanneer is gecontroleerd of de vereisten van toepassing zijn..

² (X) wijst op punten die betrekking hebben op de toestand van het voertuig en zijn geschiktheid voor gebruik op de weg, maar die niet belangrijk zijn bij een technische controle.

³ Onveilige modificatie is een modificatie die de veiligheid van het voertuig vermindert of die een onevenredig nadelige invloed op het milieu heeft.

BIJLAGE II

MINIMUMINHOUD VAN EEN TECHNISCH CERTIFICAAT

Het technisch certificaat dat na een technische controle word afgegeven, bevat ten minste de volgende elementen, voorafgegaan door de overeenkomstige geharmoniseerde Unie-codes:

- 1) voertuigidentificatienummer (VIN of chassisnummer);
 - 2) kentekenplaatnummer van het voertuig en kenletters van het land van inschrijving;
 - 3) plaats en datum van controle;
 - 4) stand van de kilometerteller op het tijdstip van de controle, indien beschikbaar;
 - 5) voertuigcategorie, indien beschikbaar;
 - 6) vastgestelde gebreken en de graad van ernst daarvan;
 - 7) resultaat van de technische controle;
 - 8) datum van de volgende technische controle of datum waarop huidig certificaat verstrijkt, 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.
 - 10) Overige informatie
-

BIJLAGE III

**MINIMUMVOORSCHRIFTEN BETREFFENDE FACILITEITEN VOOR TECHNISCHE CONTROLES EN
CONTROLEAPPARATUUR**

I Faciliteiten en apparatuur

Technische controles, uitgevoerd overeenkomstig de aanbevolen methoden in bijlage I gebeuren met gebruikmaking van goede faciliteiten en apparatuur. Zo nodig kunnen mobiele controle-installaties worden gebruikt. Welke apparatuur nodig is hangt af van de te controleren voertuigcategorieën, zoals beschreven in Tabel I. Faciliteiten en apparatuur voldoen aan de volgende minimumvoorschriften:

- 1) een controlefaciliteit met een ruimte die toereikend is voor de controle van voertuigen en die voldoet aan de noodzakelijke gezondheids- en veiligheidsvoorschriften;
- 2) een keuringsstraat van voldoende omvang voor elke controle, een werkput of hefinrichting voor voertuigen met een maximummassa van meer dan 3,5 ton om een voertuig op een as te tillen, passende verlichting en, indien nodig, een ventilatie-inrichting;
- 3) voor het controleren van alle voertuigen een rolremtestbank waarmee de remkrachten en de luchtdruk in pneumatische remsystemen kunnen worden gemeten, weergegeven en vastgelegd overeenkomstig bijlage A van ISO-norm 21069-1 inzake de technische voorschriften voor rolremtestbank, of gelijkwaardige normen;
- 4) voor controle van voertuigen met een maximummassa van ten hoogste 3,5 ton, een rolremtestbank overeenkomstig punt 3, met uitzondering van het vermogen om de remkrachten, de pedaalkracht en de luchtdruk in pneumatische remsystemen vast te leggen en weer te geven;

of

een platenremtestbank die gelijkwaardig is aan de rolremtestbank overeenkomstig punt 3, met uitzondering van het vermogen om de remkrachten en de pedaalkracht vast te leggen en de luchtdruk in pneumatische remsystemen weer te geven;

- 5) een instrument om de remvertraging vast te leggen, terwijl niet-continue meetinstrumenten de metingen ten minste 10 keer per seconde moeten vastleggen/opslaan;
- 6) Faciliteiten voor de controle van pneumatische remsystemen, zoals manometers, koppelingen en slangen;
- 7) Meetapparatuur voor wiel/asdruk om de asbelasting te bepalen (facultatieve faciliteiten voor het meten van de belasting van twee wielen, zoals wiel- en asgewicht);
- 8) een inrichting om de wielasophanging (testbank voor wielspeling) te controleren zonder de as op te tillen, die voldoet aan de volgende vereisten:
 - a) de inrichting moet zijn uitgerust met ten minste twee elektrisch bediende platen die in tegenovergestelde richting kunnen bewegen, zowel in de lengte- als in de dwarsrichting;
 - b) de beweging van de platen moet door de bediener vanuit de controlepositie kunnen worden beheerst;
 - c) voor voertuigen met een maximummassa van meer dan 3,5 ton moeten de platen voldoen aan de volgende technische voorschriften:
 - beweging in de lengte- en in de dwarsrichting van ten minste 95 mm;
 - bewegingssnelheid in lengte- en dwarsrichting 5 cm/s tot 15 cm/s;

- 9) Een geluidsniveaumeter van klasse II, als het geluidsniveau wordt gemeten;
- 10) Een 4-gasanalyseapparatuur overeenkomstig Richtlijn 2004/22/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende meetinstrumenten ⁽¹⁾;
- 11) Een inrichting waarmee de absorptiecoëfficiënt met een voldoende mate van nauwkeurigheid kan worden gemeten;
- 12) Een richtsysteem voor koplampen dat het mogelijk maakt om de koplampinrichting te controleren overeenkomstig de bepalingen inzake de installatie van de koplampen van motorvoertuigen (Richtlijn 76/756/EEG), waarbij de grens tussen donker en licht bij daglicht (zonder rechtstreeks zonlicht) gemakkelijk herkenbaar moet zijn;
- 13) Een inrichting voor het meten van de diepte van het bandprofiel;
- 14) Een apparaat om de elektronische voertuiginterface aan te sluiten, zoals een OBD-scanner;
- 15) Een apparaat om LPG/CNG/LNG-lekkages op te sporen, als er zulke voertuigen worden gecontroleerd.

Als deze apparaten kunnen worden gecombineerd in één apparaat, als dat maar niet de nauwkeurigheid van elk van de apparaten aantast.

II Kalibratie van meetapparatuur

Tenzij anders wordt vermeld in de desbetreffende Unie-wetgeving, mag de periode tussen twee achtereenvolgende kalibraties niet langer zijn dan

- i) 24 maanden voor de meting van het gewicht, de druk en het geluidsniveau;
- ii) 24 maanden voor het meten van krachten;
- iii) twaalf maanden voor het meten van gasvormige emissies.

⁽¹⁾ Richtlijn 2004/22/EG van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende meetinstrumenten (PB L 135 van 30.4.2004, blz. 1).

Tabel I (1)

Minimaal vereiste apparatuur voor het verrichten van technische controles																		
Voertuigen		Categorie		Vereiste apparatuur voor elk in paragraaf I vermeld punt														
	Maximummassa			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1. Motorfietsen			1															
		L1e	B	x								x	x		x	x	x	
		L3e, L4e	B	x								x	x		x	x	x	
		L3e, L4e	D	x								x		x	x	x	x	
		L2e	B	x	x							x	x		x	x	x	
		L2e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L5e	B	x	x							x	x		x	x	x	
		L5e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L6e	B	x	x							x	x		x	x	x	
		L6e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L7e	B	x	x							x	x		x	x	x	
		L7e	D	x	x							x		x	x	x	x	
2. Voertuigen voor personenvervoer																		

Minimaal vereiste apparatuur voor het verrichten van technische controles

Voertuigen		Categorie		Vereiste apparatuur voor elk in paragraaf I vermeld punt														
	Maximummassa			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	Tot 3 500 kg	M ₁ ,M ₂	B	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Tot 3 500 kg	M ₁ ,M ₂	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	> 3 500 kg	M ₂ ,M ₃	B	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	M ₂ ,M ₃	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
3. Voertuigen voor goederenvervoer																		
	Tot 3 500 kg	N ₁	B	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Tot 3 500 kg	N ₁	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	> 3 500 kg	N ₂ ,N ₃	B	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	N ₂ ,N ₃	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
4. Speciale, van een categorie N-voertuig afgeleide voertuigen, T5																		
	Tot 3 500 kg	N ₁	B	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Tot 3 500 kg	N ₁	D	x	x		x					x		x	x	x	x	

Minimaal vereiste apparatuur voor het verrichten van technische controles																		
Voertuigen		Categorie		Vereiste apparatuur voor elk in paragraaf I vermeld punt														
	Maximummassa			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	> 3 500 kg	N ₂ ,N ₃ ,T5	B	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	N ₂ ,N ₃ ,T5	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
5. Aanhangwagens	Tot 750 kg	O ₁		x													x	
	> 750 tot 3 500 kg	O ₂		x	x		x										x	
	> 3 500 kg	O ₃ ,O ₄		x	x	x			x	x	x						x	

(¹) De voertuigcategorieën die buiten de richtlijn vallen worden vermeld als richtsnoer.

¹ B...Benzine (elektrische ontsteking); D...Diesel (compressieontsteking)

BIJLAGE IV

MINIMUMVOORSCHRIFTEN BETREFFENDE DE VAKBEKWAAMHEID, OPLEIDING EN CERTIFICERING VAN CONTROLEURS

1. Vakbekwaamheid

Voordat een sollicitant wordt benoemd tot controleur met de bevoegdheid om periodieke technische controles te verrichten, verifiëren de lidstaten of de bevoegde instanties dat deze persoon:

a) over gecertificeerde kennis en begrip beschikt die relevant is voor wegvoertuigen op de volgende gebieden:

- mechanica;
- dynamica;
- voertuigdynamiek;
- verbrandingsmotoren;
- materiaal en materiaalbewerking;
- elektronica;
- elektra;
- elektronische voertuigonderdelen;
- IT-toepassingen;

b) ten minste drie jaar gedocumenteerde ervaring heeft, of iets gelijkwaardigs, zoals een gedocumenteerd mentoraat of gedocumenteerde studies, en passende opleiding op bovengenoemd gebied inzake wegvoertuigen,

2. Basisopleiding en nascholing

De lidstaten of de bevoegde instanties zorgen ervoor dat controleurs de passende basisopleiding en nascholing krijgen of op passende wijze geëxamineerd worden, wat zowel theoretische als praktische elementen omvat, om technische controles te mogen verrichten.

De minimuminhoud van de basisopleiding en de nascholing of de passende examinering omvat de volgende onderwerpen:

a) Basisopleiding of passende examinering

De door de lidstaat of een bevoegd opleidingscentrum verstrekte basisopleiding omvat ten minste de volgende onderwerpen:

i) voertuigtechnologie:

- remsystemen,
- stuurinrichtingen,
- zichtvelden,
- lichtinstallatie, lichtapparatuur en elektronische onderdelen,
- assen, wielen en banden,
- chassis en carrosserie,
- overlastfactoren en emissies,
- aanvullende vereisten voor speciale voertuigen;

- ii) controlemethoden;
 - iii) beoordeling van gebreken;
 - iv) wettelijke vereisten voor goedkeuring die op het voertuig van toepassing zijn;
 - v) wettelijke vereisten betreffende technische controle van voertuigen;
 - vi) administratieve bepalingen betreffende de goedkeuring, registratie en technische controle van voertuigen;
 - vii) IT-toepassingen voor het verrichten van technische controles en voor administratieve doeleinden.
- b) Nascholing of passende examinering

De lidstaten zorgen ervoor dat controleurs geregeld nascholing krijgen of een passend examen afleggen, die of dat wordt verzorgd door de lidstaat of door een bevoegd opleidingscentrum van de lidstaat.

De lidstaten zorgen ervoor dat de inhoud van de nascholing of van het passend examen zodanig is dat controleurs de noodzakelijke kennis en vaardigheden met betrekking tot de in punt a), onder i) tot en met vii), genoemde onderwerpen kunnen onderhouden en opfrissen.

3. Getuigschrift van vakbekwaamheid

Het getuigschrift of een gelijkwaardige documentatie van een controleur die bevoegd is om technische controles te verrichten, omvat ten minste de volgende informatie:

- identificatie van de controleur (voor- en achternaam);
 - voertuigcategorieën waarvoor de controleur bevoegd is om technische controles te verrichten;
 - naam van de afgevende instantie;
 - datum van afgifte.
-

BIJLAGE V

TOEZICHTHOUDENDE ORGANEN

De door de lidstaten overeenkomstig artikel 14 vastgestelde voorschriften en procedures betreffende toezichthoudende organen omvatten de volgende minimumvereisten:

1. Taken en activiteiten van de toezichthoudende organen

Toezichthoudende organen vervullen ten minste de volgende taken:

a) Toezicht op controlecentra:

- controleren of de minimumvoorschriften voor bedrijfsruimten en controleapparatuur zijn vervuld;
- controleren of de verplichte eisen met betrekking tot de bevoegde entiteit zijn vervuld;

b) Verifiëren van het opleiden en examineren van controleurs:

- controleren van de basisopleiding van controleurs;
- controleren van de periodieke nascholing van controleurs;
- verzorgen van periodieke nascholing voor examinatoren van het toezichthoudende orgaan;
- examens organiseren en daarop toezicht houden.

c) Uitvoeren van audits:

- uitvoeren van preaudits van het controlecentrum voorafgaand aan de verlening van een vergunning;
- uitvoeren van periodiek herhaalde audits van het controlecentrum;
- uitvoeren van bijzondere audits in geval van onregelmatigheden;
- uitvoeren van audits van het opleidings-/examencentrum.

d) Monitoring, waarbij maatregelen worden toegepast zoals:

- opnieuw controleren van een statistisch relevant percentage gecontroleerde voertuigen;
- verrichten van onaangekondigde controles (gebruik van defect voertuig facultatief);
- analyseren van de resultaten van technische controles (statistische methoden);
- verrichten van controles in beroepsprocedures;
- onderzoeken van klachten.

e) Valideren van meetresultaten van technische controles.

f) Voorstel voor intrekken of opschorten van de vergunning van controlecentra en/of de licentie van controleurs vanwege:

- het niet-voldoen door het betrokken centrum of door de betrokken controleur aan een belangrijke vereiste voor de vergunning/licentie;
- geconstateerde ernstige onregelmatigheden;
- aanhoudend negatieve auditresultaten;
- verlies van de goede naam van het centrum of de inspecteur in kwestie.

2. Vereisten betreffende het toezichthoudend orgaan

De eisen die van toepassing zijn op het personeel van een toezichthoudend orgaan bestrijken de volgende gebieden:

- technische vakbekwaamheid;
- onpartijdigheid;
- normen voor de benodigde diploma's en opleiding.

3. Inhoud van de voorschriften en procedures

Elke lidstaat of diens bevoegde instantie stelt de relevante voorschriften en procedures vast, welke ten minste de volgende gebieden bestrijken:

a) Vereisten betreffende de vergunningverlening aan en het toezicht op controlecentra:

- aanvraag voor een vergunning om een controlecentrum te mogen worden;
- verantwoordelijkheden van het controlecentrum;
- pre-licentiebezoek of -bezoeken, om te controleren dat aan alle voorwaarden wordt voldaan;
- vergunningverlening aan het controlecentrum;
- periodieke hercontroles/audits van controlecentra;
- periodieke controles van controlecentra om te controleren of nog steeds aan de toepasselijke vereisten en voorwaarden wordt voldaan;
- op bewijs gebaseerde, onaangekondigde bijzondere controles en audits van controlecentra;
- analyse van controlegegevens om bewijs te vinden voor niet-naleving van de toepasselijke vereisten en voorwaarden;
- intrekking of opschorting van vergunningen van controlecentra.

b) Controleurs van controlecentra:

- vereisten om gecertificeerd controleur te worden;
- initiële opleiding, nascholing en examinering;
- intrekking of opschorting van de certificering van controleurs.

c) Apparatuur en bedrijfsruimten:

- voorschriften betreffende controleapparatuur;
- voorschriften betreffende bedrijfsruimten;
- voorschriften betreffende signaleringsborden;
- voorschriften betreffende onderhoud en kalibratie van controleapparatuur;
- voorschriften betreffende computersystemen.

d) Toezichthoudende organen:

- bevoegdheden van toezichthoudende organen;
 - voorschriften betreffende het personeel van toezichthoudende organen;
 - beroepsprocedures en klachten.
-

RICHTLIJN 2014/46/EU VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**van 3 april 2014****tot wijziging van Richtlijn 1999/37/EG van de Raad inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen**

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

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

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ⁽¹⁾,

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure ⁽²⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Technische controles maken deel uit van een breder regelgevingskader dat ervoor moet zorgen dat voertuigen tijdens het gebruik ervan aan bepaalde veiligheids- en milieunormen blijven voldoen. Dit regelgevingskader moet periodieke technische controles van voertuigen en technische controles langs de weg van voertuigen die worden gebruikt voor commerciële vervoersactiviteiten over de weg omvatten, alsmede bepalingen inzake een voertuig-registratieprocedure om ervoor te zorgen dat de vergunning voor het gebruik van een voertuig in het wegverkeer kan worden opgeschort wanneer het voertuig een onmiddellijk gevaar voor de verkeersveiligheid vormt.
- (2) De inschrijving van een voertuig betekent dat administratieve vergunning wordt verleend voor het gebruik ervan in het wegverkeer. Richtlijn 1999/37/EG van de Raad ⁽³⁾ is uitsluitend van toepassing op de toekenning van een inschrijving aan voertuigen. Desalniettemin moet het mogelijk zijn om de vergunning voor het gebruik van een voertuig gedurende een bepaalde tijd op te schorten, met name wanneer het gebruik van het voertuig op de openbare weg een risico creëert wegens de technische staat ervan. Om de administratieve lasten die de opschorting met zich meebrengt, te verminderen, hoeft er geen nieuw inschrijvingsproces te worden doorlopen wanneer de opschorting wordt opgeheven.
- (3) Het moet verplicht worden om de inschrijving van een voertuig dat volgens een kennisgeving behandeld is als een voertuig dat het eind van zijn levenscyclus overeenkomstig Richtlijn 2000/53/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁴⁾ heeft bereikt, definitief te annuleren. De lidstaten hebben de mogelijkheid om in hun nationale wetgeving andere redenen te specificeren voor het annuleren van de inschrijving van een voertuig.
- (4) Ook wanneer de inschrijving van een voertuig is geannuleerd, moet het mogelijk zijn gegevens over die inschrijving te bewaren.
- (5) Om de administratieve lasten te verminderen en om de uitwisseling van informatie tussen de lidstaten te vergemakkelijken, moet informatie betreffende het voertuig elektronisch worden geregistreerd.
- (6) Deze richtlijn mag de lidstaten niet beletten om de door hun bevoegde instanties bewaarde elektronische gegevens als de belangrijkste bron van informatie over een op hun grondgebied ingeschreven voertuig te beschouwen. Het dient voor de lidstaten mogelijk te zijn een elektronisch netwerk te gebruiken met gegevens uit nationale elektronische databanken om de uitwisseling van informatie te vergemakkelijken.
- (7) Wanneer bij een technische controle gevaarlijke gebreken zijn geconstateerd en de vergunning voor het gebruik van het voertuig op de openbare weg is opgeschort, moet die opschorting worden geregistreerd totdat het voertuig met goed gevolg een nieuwe technische controle heeft ondergaan.

⁽¹⁾ PB C 44 van 15.2.2013, blz. 128.

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

⁽³⁾ Richtlijn 1999/37/EG van de Raad van 29 april 1999 inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen (PB L 138 van 1.6.1999, blz. 57).

⁽⁴⁾ Richtlijn 2000/53/EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 september 2000 betreffende autowrakken (PB L 269 van 21.10.2000, blz. 34).

- (8) Teneinde bijlage I, punt II.4, tweede streepje, en punt III.1.A, onder b), van zowel bijlage I als van bijlage II van Richtlijn 1999/37/EG te actualiseren in geval van uitbreiding van de Unie, alsook om bijlage I, punt II.6, met betrekking tot niet-verplichte elementen te actualiseren in geval van veranderingen in definities of in de inhoud van de certificaten van overeenstemming in de desbetreffende wetgeving van de Unie inzake typegoedkeuring, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadpleging overgaat, onder meer op deskundigenniveau. De Commissie moet bij de voorbereiding en opstelling van de gedelegeerde handelingen ervoor zorgen dat de desbetreffende documenten tijdig en op gepaste wijze gelijktijdig worden toegezonden aan het Europees Parlement en de Raad.
- (9) Richtlijn 1999/37/EG dient derhalve te worden gewijzigd,

HEBLEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Wijzigingen van Richtlijn 1999/37/EG

Richtlijn 1999/37/EG wordt als volgt gewijzigd:

- 1) In artikel 1 wordt de eerste zin vervangen door:

„Deze richtlijn is van toepassing op de kentekenbewijzen die door de lidstaten worden afgegeven”.

- 2) Aan artikel 2 worden de volgende punten toegevoegd:

„e) „opschorting”: een beperkte periode waarbinnen een lidstaat het gebruik van een voertuig in het wegverkeer niet toestaat, waarna het voertuig - voor zover de redenen voor opschorting niet meer van toepassing zijn - weer zonder een nieuwe inschrijvingsprocedure mag worden gebruikt;

f) „annulering van een inschrijving”: de annulering van de vergunning van een lidstaat om een voertuig in het wegverkeer te gebruiken.”.

- 3) Aan artikel 3 worden de volgende leden toegevoegd:

„4. De lidstaten registreren elektronisch gegevens van alle voertuigen die op hun grondgebied zijn ingeschreven. Deze gegevens omvatten:

- a) alle verplichte elementen overeenkomstig bijlage I, punt II.5, alsook de elementen van punten II.6 (j) en II.6 (V.7) en (V.9) van die bijlage, voor zover deze gegevens beschikbaar zijn;
- b) andere niet-verplichte in bijlage I vermelde gegevens of gegevens van het certificaat van overeenstemming als bedoeld in Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad (*), indien mogelijk;
- c) de resultaten van verplichte periodieke technische controles, overeenkomstig Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad (**) en de geldigheidsduur van het bewijs van technische keuring.

De verwerking van persoonsgegevens in het kader van deze richtlijn geschiedt in overeenstemming met de Richtlijnen 95/46/EG (***) en 2002/58/EG (****) van het Europees Parlement en de Raad.

5. De technische gegevens van voertuigen worden met het oog op periodieke technische controles ter beschikking van de bevoegde instanties of de controlecentra gesteld. De lidstaten kunnen grenzen stellen aan het gebruik en de verspreiding van die gegevens om misbruik ervan te vermijden.

-
- (*) Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1).
- (**) Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG (PB L 127 van 29.4.2014, blz. 51).
- (***) Richtlijn 95/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 oktober 1995 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens (PB L 281 van 23.11.1995, blz. 31).
- (****) Richtlijn 2002/58/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 juli 2002 betreffende de verwerking van persoonsgegevens en de bescherming van de persoonlijke levenssfeer in de sector elektronische communicatie (PB L 201 van 31.7.2002, blz. 37)."

4) Het volgende artikel wordt ingevoegd:

„Artikel 3 bis

1. Wanneer de bevoegde instantie van een lidstaat een kennisgeving van een periodieke technische controle ontvangt waaruit blijkt dat de vergunning om een bepaald voertuig in het wegverkeer te gebruiken opgeschort is overeenkomstig artikel 9 van Richtlijn 2014/45/EU, wordt de opschorting elektronisch geregistreerd en wordt een aanvullende technische controle uitgevoerd.

De opschorting geldt tot het voertuig met goed gevolg een nieuwe technische controle heeft ondergaan. Wanneer uit de technische controle blijkt dat het voertuig opnieuw geschikt is om deel te nemen aan het wegverkeer, geeft de bevoegde instantie onverwijld een nieuwe vergunning af voor het gebruik van het voertuig in het wegverkeer. Er hoeft geen nieuwe inschrijvingsprocedure te worden doorlopen.

De lidstaten of hun bevoegde instanties kunnen maatregelen vaststellen om te vergemakkelijken dat een voertuig waarvan de vergunning om in het wegverkeer te worden gebruikt is opgeschort, opnieuw wordt gecontroleerd. Deze maatregelen kunnen de toestemming omvatten dat de openbare weg mag worden gebruikt om zich voor een technische controle van een plaats van herstelling naar een controlecentrum te begeven.

2. De lidstaten kunnen in de mogelijkheid voorzien dat de houder van een kentekenbewijs bij de bevoegde instantie een verzoek indient om het kentekenbewijs over te schrijven op de nieuwe eigenaar van het voertuig.

3. In het geval waarin de bevoegde instantie van een lidstaat een kennisgeving ontvangt dat een voertuig is behandeld als een voertuig dat het eind van zijn levenscyclus overeenkomstig Richtlijn 2000/53/EG van het Europees Parlement en de Raad (*) heeft bereikt, wordt de inschrijving van dat voertuig definitief geannuleerd en wordt de informatie daaromtrent toegevoegd aan het elektronische register.

(*) Richtlijn 2000/53/EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 september 2000 betreffende autowrakken (PB L 269 van 21.10.2000, blz. 34)."

5) Aan artikel 5 wordt het volgende lid toegevoegd:

„3. Onverminderd artikel 5, lid 4, en artikel 8, lid 3, van Richtlijn 2014/45/EU, erkennen de lidstaten in beginsel de geldigheid van het technisch certificaat wanneer een voertuig waarvoor een geldig bewijs van periodieke technische controle beschikbaar is, van eigenaar verandert.”.

6) Artikelen 6 en 7 worden vervangen door:

„Artikel 6

De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 7 gedelegeerde handelingen vast te stellen om het volgende te wijzigen:

- punt II.4, tweede streepje, en punt III.1.A, onder b), van zowel bijlage I als bijlage II in geval van uitbreiding van de Unie,
- bijlage I, punt II.6, met betrekking tot niet-verplichte elementen in geval van veranderingen in definities of in de inhoud van de certificaten van overeenstemming in de desbetreffende wetgeving van de Unie inzake typegoedkeuring.

Artikel 7

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.
2. De in artikel 6 bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van vijf jaar met ingang van 19 mei 2014. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.
3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 6 bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.
4. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.
5. Een overeenkomstig artikel 6 vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de datum van kennisgeving ervan aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben medegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.”.

7) Artikel 9 wordt vervangen door:

„Artikel 9

De lidstaten staan elkaar bij de uitvoering van deze richtlijn bij. Zij kunnen bilateraal of multilateraal gegevens uitwisselen, met name om vóór de inschrijving van een voertuig te controleren welke de rechtstoestand daarvan is, zo nodig in de lidstaat waar het tot dusver was ingeschreven. Bij die controle kan met name gebruik worden gemaakt van een elektronisch netwerk met gegevens uit nationale elektronische databanken om de uitwisseling van informatie te vergemakkelijken.”.

8) Aan bijlage I, punt II.6, wordt het volgende punt toegevoegd:

„X) een bewijs dat het voertuig de technische controle met goed gevolg heeft ondergaan, de datum waarop de volgende technische controle plaatsvindt of waarop het huidige certificaat verstrijkt”.

Artikel 2

Omzetting

1. De lidstaten dienen uiterlijk 20 mei 2017 de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking te doen treden en bekend te maken om aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Zij passen deze bepalingen toe met ingang van 20 mei 2018 maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

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

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

*Artikel 3***Inwerkingtreding**

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

*Artikel 4***Adressaten**

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, 3 april 2014.

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

M. SCHULZ

Voor de Raad

De voorzitter

D. KOURKOULAS

RICHTLIJN 2014/47/EU VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**van 3 april 2014****betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Unie aan het verkeer deelnemen en tot intrekking van Richtlijn 2000/30/EG****(Voor de EER relevante tekst)**

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

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

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ⁽¹⁾,

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure ⁽²⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In haar witboek van 28 maart 2011 getiteld „Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte — werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem” heeft de Commissie de doelstelling vastgesteld om het aantal verkeersdoden tegen 2050 tot nagenoeg nul te herleiden. Om die doelstelling te verwezenlijken wordt van de voertuigtechnologie verwacht dat zij een grote bijdrage levert tot een betere veiligheid van het wegvervoer.
- (2) In haar mededeling getiteld „Naar een Europese verkeersveiligheidsruimte — Strategische beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020”, heeft de Commissie voorgesteld om het totale aantal verkeersdoden tegen 2020 te halveren, te beginnen in 2010. Om dit doel te verwezenlijken heeft de Commissie zeven strategische doelstellingen vastgesteld en acties aangewezen om de veiligheid van voertuigen te vergroten, een strategie om het aantal letselgevallen te verminderen en de verbetering van de veiligheid van kwetsbare weggebruikers, met name motorrijders.
- (3) Technische controles maken deel uit van een breder regelgevingskader dat ervoor moet zorgen dat voertuigen tijdens het gebruik ervan aan bepaalde veiligheids- en milieunormen blijven voldoen. Deze regelgeving moet periodieke technische controles van voertuigen en technische controles langs de weg van voertuigen die worden gebruikt voor commerciële vervoersactiviteiten over de weg omvatten, alsmede bepalingen inzake een voertuiginschrijvingsprocedure om ervoor te zorgen dat de vergunning om een voertuig in het wegverkeer te gebruiken kan worden opgeschort wanneer dat voertuig een onmiddellijk gevaar voor de verkeersveiligheid vormt. Periodieke controles moeten het voornaamste technische controle-instrument zijn. Technische controles van bedrijfsvoertuigen langs de weg moeten slechts een aanvulling vormen op periodieke controles.
- (4) In de Unie is een aantal technische normen en eisen met betrekking tot de veiligheid en de milieukeurmerken van voertuigen aangenomen. Er moet voor worden gezorgd, door middel van onaangekondigde technische controles langs de weg, dat voertuigen aan die technische normen en eisen blijven voldoen.
- (5) Technische controles langs de weg zijn een essentieel element om te waarborgen dat bedrijfsvoertuigen tijdens hun gehele levensduur in goede staat verkeren. Deze controles dragen niet alleen bij tot de verkeersveiligheid en een vermindering van de emissies door voertuigen, maar ook tot het voorkomen van oneerlijke concurrentie in het wegvervoer door de aanvaarding van verschillende controleniveaus in de lidstaten.

⁽¹⁾ PB C 44 van 15.2.2013, blz. 128.

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

- (6) Bij Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad⁽¹⁾ is het Europees register van ondernemingen voor vervoer over de weg (European Register of Road Transport Undertakings — ERRU) ingesteld. Dankzij het ERRU kunnen nationale elektronische registers van vervoersondernemingen overal in de Unie aan elkaar worden gekoppeld, overeenkomstig de regels van de Unie inzake de bescherming van persoonsgegevens. Gebruikmaking van dat systeem door de bevoegde instantie van elke lidstaat vergemakkelijkt de samenwerking tussen de lidstaten.
- (7) Deze richtlijn moet worden toegepast op bepaalde bedrijfsvoertuigen met een ontwerpsnelheid van meer dan 25 km/h in de categorieën die zijn vastgesteld bij Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad⁽²⁾. De richtlijn mag de lidstaten er echter niet van weerhouden om technische controles langs de weg uit te voeren die niet onder deze richtlijn vallen of om andere aspecten van wegvervoer te controleren, zoals in het bijzonder de rij- en rusttijden en het vervoer van gevaarlijke goederen.
- (8) Trekkers op wielen met een door het ontwerp bepaalde maximumsnelheid van meer dan 40 km/h worden steeds vaker gebruikt ter vervanging van vrachtwagens in lokale transportactiviteiten en voor commercieel goederenvervoer over de weg. Hun risicopotentieel is vergelijkbaar met dat van vrachtwagens en daarom moeten voertuigen van deze categorie, die voornamelijk op de openbare weg worden gebruikt, op dezelfde manier worden behandeld als vrachtwagens voor wat betreft de technische controles langs de weg.
- (9) In de verslagen over de uitvoering van Richtlijn 2000/30/EG van het Europees Parlement en de Raad⁽³⁾ wordt het belang van controles langs de weg duidelijk aangetoond. In de periode van 2009 tot en met 2010 werd bij meer dan 350 000 voertuigen die in de Unie aan een technische controle langs de weg werden onderworpen geoordeeld dat ze in een zodanige staat verkeerden dat ze uit het verkeer moesten worden genomen. Deze verslagen laten ook aanzienlijke verschillen in de resultaten van in verschillende lidstaten uitgevoerde controles langs de weg zien. In de periode van 2009 tot en met 2010 liep het aantal constatering van bepaalde gebreken uiteen van 2,1 % van alle gecontroleerde voertuigen in een lidstaat tot 48,3 % in een andere lidstaat. Tot slot blijkt uit deze verslagen dat er belangrijke verschillen tussen lidstaten bestaan wat het aantal uitgevoerde technische controles langs de weg betreft. Om tot een meer evenwichtige aanpak te komen, moeten de lidstaten zich ertoe verbinden om een passend aantal controles te verrichten, dat evenredig is aan het aantal bedrijfsvoertuigen dat op hun grondgebied is ingeschreven en/of opereert.
- (10) Bestelwagens, zoals voertuigen van categorie N₁, en hun aanhangers, zijn niet onderworpen aan dezelfde verkeersveiligheidseisen op het niveau van de Unie als zware bedrijfsvoertuigen, zoals die betreffende rijtijden, de opleiding van beroepsbestuurders of de installatie van snelheidbegrenzers. Hoewel voertuigen van categorie N₁ niet onder het toepassingsgebied van deze richtlijn vallen, moeten de lidstaten in hun algemene strategieën inzake verkeersveiligheid en controles langs de weg ook rekening houden met dergelijke voertuigen.
- (11) Om onnodige administratieve lasten en kosten te voorkomen en de efficiëntie van de controles te verhogen, moeten de bevoegde nationale instanties de mogelijkheid hebben om te bij voorrang voertuigen te selecteren die worden geëxploiteerd door ondernemingen die de verkeersveiligheids- en milieunormen niet naleven, terwijl goed onderhouden voertuigen die worden geëxploiteerd door verantwoordelijke ondernemingen met oog voor veiligheid moeten worden beloond met minder frequente controles. De selectie van voertuigen die aan een technische controle langs de weg worden onderworpen op basis van het risicoprofiel van de exploitant, kan ertoe bijdragen dat ondernemingen met een hoge risicoscore nauwlettender en vaker gecontroleerd worden.
- (12) Controles langs de weg moeten steunen op een risicoclassificatiesysteem. In Verordening (EG) nr. 1071/2009 wordt van de lidstaten verlangd dat zij het risicoclassificatiesysteem, ingesteld overeenkomstig Richtlijn 2006/22/EG van het Europees Parlement en de Raad⁽⁴⁾ met betrekking tot de uitvoering van de regels inzake rij- en rusttijden, uitbreiden tot andere gespecificeerde gebieden in verband met vervoer over de weg, met inbegrip

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

⁽²⁾ Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1).

⁽³⁾ Richtlijn 2000/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 juni 2000 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Gemeenschap deelnemen aan het verkeer (PB L 203 van 10.8.2000, blz. 1).

⁽⁴⁾ Richtlijn 2006/22/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 inzake minimumvoorwaarden voor de uitvoering van de Verordeningen (EEG) nr. 3820/85 en (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en tot intrekking van Richtlijn 88/599/EEG van de Raad (PB L 102 van 11.4.2006, blz. 35).

van de technische controle van bedrijfsvoertuigen. Daarom moet de informatie over het aantal en de ernst van de op voertuigen aangetroffen gebreken worden ingevoerd in het krachtens artikel 9 van Richtlijn 2006/22/EG opgezette risicoclassificatiesysteem. De lidstaten dienen de mogelijkheid te hebben een besluit te nemen over de nodige technische en administratieve regelingen voor het beheer van risicoclassificatiesystemen. De doeltreffendheid en harmonisatie van risicoclassificatiesystemen in de hele Unie moeten nader worden geanalyseerd.

- (13) De houder van het kentekenbewijs en, in voorkomend geval, de exploitant van het voertuig moeten ervoor verantwoordelijk zijn dat het voertuig in verkeersgeschikte toestand wordt gehouden.
- (14) Bij het uitvoeren van technische controles langs de weg moet de controleur onafhankelijk handelen en moet zijn oordeel niet beïnvloed worden door belangenconflicten van economische, persoonlijke of andere aard, in het bijzonder ten aanzien van de bestuurder, de exploitant of de houder van het kentekenbewijs, die invloed zouden kunnen hebben op de onpartijdigheid en objectiviteit van zijn besluit. Er dient geen rechtstreekse correlatie te zijn tussen de beloning van de inspecteurs en de resultaten van de technische controles langs de weg. Dit moet een lidstaat er niet van weerhouden privaatrechtelijke instanties toestemming te verlenen om zowel nadere technische controles langs de weg als voertuigreparaties te verrichten, ook aan hetzelfde voertuig.
- (15) Technische controles langs de weg moeten bestaan uit initiële en, indien nodig, nadere controles. In beide gevallen moeten ze relevante onderdelen en systemen van het voertuig bestrijken. Om tot harmonisatie van nadere controles op het niveau van de Unie te komen, moeten aanbevolen controlemethoden en voorbeelden van gebreken en de indeling daarvan aan de hand van de ernst ervan worden ingevoerd voor elk te controleren punt.
- (16) Voor de verkeersveiligheid is het van cruciaal belang dat lading goed wordt vastgezet. De lading dient derhalve zodanig te worden vastgezet dat de lading de versnellingen die zich voordoen als het voertuig op de weg wordt gebruikt, aankan. Omwille van de bruikbaarheid moeten de massakrachten ten gevolge van die versnellingen worden gebruikt als grenswaarden op basis van Europese normen. Personeel dat wordt betrokken bij het controleren of lading afdoende is vastgezet, moet naar behoren zijn opgeleid.
- (17) Alle bij het logistieke proces betrokken partijen, zoals verpakkers, laders, vervoersondernemingen, exploitanten en bestuurders, moeten eraan meewerken dat de lading deugdelijk wordt verpakt en op een geschikt voertuig wordt geladen.
- (18) In verscheidene lidstaten worden de verslagen van technische controles langs de weg opgesteld met behulp van elektronische middelen. In deze gevallen moet een kopie van het controleverslag worden verstrekt aan de bestuurder. Alle tijdens technische controles langs de weg verzamelde gegevens en informatie moeten worden verzonden naar een gemeenschappelijke databank van de betrokken lidstaat, zodat de gegevens gemakkelijk kunnen worden verwerkt en de desbetreffende informatie zonder extra administratieve lasten kan worden doorgegeven.
- (19) Om de administratieve lasten voor de controleautoriteiten te verlichten, moeten de verslagen over de initiële technische controles langs de weg, ook op in derde landen geregistreerde voertuigen, essentiële informatie bevatten die alleen bedoeld is om te registreren dat die controle op een bepaald voertuig is verricht en wat het resultaat daarvan was. Een gedetailleerd verslag is alleen vereist wanneer er na de initiële controle een nadere controle plaatsvindt.
- (20) De Commissie moet nagaan of het verslagformulier van bijlage IV met andere verslagen kan worden gecombineerd.
- (21) Het gebruik van mobiele controle-eenheden vermindert de vertragingen en kosten voor marktdeelnemers, aangezien de nadere controles direct langs de weg kunnen worden verricht. Voor het verrichten van nadere controles kan ook gebruik worden gemaakt van de dichtstbijzijnde bruikbare controlecentra en aangewezen faciliteiten voor controles langs de weg.

- (22) Personeel dat technische controles langs de weg uitvoert, moet naar behoren zijn opgeleid of gekwalificeerd, ook voor het doeltreffend verrichten van visuele controles. Controleurs die nadere technische controles langs de weg uitvoeren, moeten ten minste over dezelfde vaardigheden beschikken en aan dezelfde eisen voldoen als degenen die technische controles uitvoeren overeenkomstig Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾. De lidstaten moeten bepalen dat controleurs die controles uitvoeren in aangewezen faciliteiten voor controles langs de weg of met gebruikmaking van mobiele controle-eenheden, aan deze of door de bevoegde instantie goedgekeurde gelijkwaardige vereisten moeten voldoen.
- (23) Om de kosten van het gebruik van technische apparatuur voor een nadere controle langs de weg te drukken, moeten de lidstaten over de mogelijkheid beschikken kosten in rekening te brengen indien er gebreken worden gevonden. Het bedrag van de te betalen vergoeding moet redelijk en evenredig zijn.
- (24) Samenwerking en uitwisseling van beste praktijken tussen lidstaten is van cruciaal belang om een meer geharmoniseerd systeem van technische controles in de Unie tot stand te brengen. Bijgevolg moeten de lidstaten ook tijdens operationele activiteiten waar mogelijk nauwer samenwerken. Dergelijke samenwerking moet de periodieke organisatie van gezamenlijke technische controles langs de weg omvatten.
- (25) Met het oog op een efficiënte informatie-uitwisseling tussen de lidstaten moet binnen elke lidstaat een contactpunt worden aangewezen dat als schakel met andere relevante bevoegde autoriteiten fungeert. Dat contactpunt moet ook relevante statistieken opstellen. Voorts moeten de lidstaten op hun grondgebied een samenhangende nationale handhavingsstrategie toepassen en moeten zij de mogelijkheid hebben om een instantie aan te wijzen om de uitvoering van deze strategie te coördineren. De bevoegde instanties in elke lidstaat moeten procedures vaststellen waarin de termijnen voor en de inhoud van de mee te delen informatie worden vastgelegd.
- (26) Bij de aanwijzing van de contactpunten moet rekening worden gehouden met grondwettelijke bepalingen en het daaruit resulterende bevoegdheidsniveau.
- (27) Om het mogelijk te maken dat het in de Unie toegepaste stelsel van technische controles langs de weg wordt gemonitord, moeten de lidstaten de Commissie voor 31 maart 2021 en vervolgens elke twee jaar voor 31 maart de resultaten van de verrichte technische controles langs de weg meedelen. De Commissie deelt de verzamelde gegevens mee aan het Europees Parlement en de Raad.
- (28) Om het tijdverlies voor ondernemingen en bestuurders tot een minimum te beperken en de efficiëntie van technische controles langs de weg in het algemeen te verbeteren, moet de uitvoering van technische controles langs de weg en controles op naleving van de sociale wetgeving op het gebied van wegvervoer, met name Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad ⁽²⁾, Richtlijn 2006/22/EG en Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad ⁽³⁾ worden aangemoedigd.
- (29) De lidstaten moeten regels vaststellen inzake sancties wegens inbreuken op de bepalingen van deze richtlijn en erop toezien dat deze worden uitgevoerd. Deze sancties moeten doeltreffend, evenredig, afschrikkend en niet-discriminerend zijn. Met name moeten de lidstaten voorzien in passende maatregelen om op te treden tegen bestuurders of exploitanten die niet meewerken met de controleur en tegen het ongeoorloofd gebruiken van een voertuig dat gevaarlijke gebreken vertoont.
- (30) Teneinde eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze richtlijn te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend. Deze bevoegdheden moeten worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 (betreffende de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG, zie bladzijde 51 van dit Publicatieblad).

⁽²⁾ Verordening(EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en tot wijziging van Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3820/85 (PB L 102 van 11.4.2006, blz. 1).

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

- (31) De Commissie moet geen uitvoeringshandelingen vaststellen betreffende de procedures voor de kennisgeving van voertuigen met grote of gevaarlijke gebreken aan de contactpunten van de lidstaten van inschrijving of tot vaststelling van het formaat waarin de door de lidstaten verzamelde gegevens over gecontroleerde voertuigen aan de Commissie moeten worden megedeeld, wanneer het bij deze richtlijn ingestelde comité geen advies uitbrengt over de door de Commissie ingediende ontwerphandeling.
- (32) Teneinde artikel 2, lid 1, en bijlage IV, punt 6, in voorkomend geval te actualiseren, zonder het toepassingsgebied van deze richtlijn te veranderen; bijlage II, punt 2, inzake de controlemethoden te actualiseren; en om bijlage II, punt 2, wat betreft de lijst van te controleren punten, de methoden, de redenen voor afkeuring en de beoordeling van gebreken, moet aan de Commissie moet de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen om indien nodig rekening te houden met ontwikkelingen in de wetgeving van de Unie inzake typegoedkeuring in verband met voertuigcategorieën, alsook met de noodzaak van aanpassing van de bijlagen in het licht van vooruitgang in de techniek. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadpleging overgaat, onder meer op deskundigenniveau. De Commissie moet bij de voorbereiding en opstelling van de gedelegeerde handelingen ervoor zorgen dat de desbetreffende documenten tijdig en op gepaste wijze gelijktijdig worden toegezonden aan het Europees Parlement en de Raad.
- (33) Daar de doelstelling van deze richtlijn, namelijk de verbetering van de verkeersveiligheid door het vaststellen van minimumvoorschriften en geharmoniseerde regels voor technische controles langs de weg van voertuigen die zich in de Unie in het verkeer begeven, niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt maar vanwege de omvang van het optreden, beter door de Unie kan worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen treffen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel, gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om deze doelstelling te verwezenlijken.
- (34) Deze richtlijn eerbiedigt de grondrechten en volgt de beginselen die met name door het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie zijn erkend, zoals aangehaald in artikel 6 van het Verdrag betreffende de Europese Unie.
- (35) Deze richtlijn breidt het bestaande stelsel van technische controles langs de weg uit, actualiseert de technische voorschriften van Richtlijn 2000/30/EG en integreert de voorschriften die zijn vervat in Aanbeveling 2010/379/EU van de Commissie ⁽¹⁾. Richtlijn 2000/30/EG moet derhalve worden ingetrokken,

HEBLEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

HOOFDSTUK I

ONDERWERP, DEFINITIES EN TOEPASSINGSGBIED

Artikel 1

Onderwerp

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

Artikel 2

Toepassingsgebied

1. Deze richtlijn is van toepassing op bedrijfsvoertuigen met een ontwerpssnelheid van meer dan 25 km/h in de volgende categorieën, als gedefinieerd in Richtlijn 2003/37/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽²⁾ en Richtlijn 2007/46/EG:

- a) motorvoertuigen die in eerste instantie voor het vervoer van personen en hun bagage zijn ontworpen en gebouwd en waarvan het aantal zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend, meer dan acht bedraagt — voertuigcategorieën M₂ en M₃;

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

⁽²⁾ Richtlijn 2003/37/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 mei 2003 betreffende de typegoedkeuring van landbouw- of bosbouwtrekkers en aanhangwagens, verwisselbare getrokken machines, systemen, onderdelen en technische eenheden daarvan en tot intrekking van Richtlijn 74/150/EEG (PB L 171 van 9.7.2003, blz. 1).

- b) motorvoertuigen die in eerste instantie voor het vervoer van goederen zijn ontworpen en gebouwd en waarvan de maximummassa meer dan 3,5 ton bedraagt — voertuigcategorieën N₂ en N₃;
- c) aanhangwagens die voor het vervoer van goederen of personen zijn ontworpen en zijn gebouwd en waarvan de maximummassa meer dan 3,5 ton bedraagt — voertuigcategorieën O₃ en O₄;
- d) trekkers op wielen die voornamelijk dienen voor commercieel goederenvervoer over de openbare weg, met een door het ontwerp bepaalde maximumsnelheid van meer dan 40 km/h — voertuigcategorie T5.

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

Artikel 3

Definities

Uitsluitend voor de toepassing van deze richtlijn wordt verstaan onder:

1. „voertuig”: elk motorvoertuig dat niet op rails wordt voortbewogen of een aanhangwagen daarvan;
2. „motorvoertuig”: een door een motor aangedreven voertuig op wielen dat zich op eigen kracht voortbeweegt met een door het ontwerp bepaalde maximumsnelheid van meer dan 25 km/h;
3. „aanhangwagen”: een voertuig zonder aandrijving op wielen dat is ontworpen en gebouwd om getrokken te worden door een motorvoertuig;
4. „oplegger”: een voertuig dat is bestemd om aan een motorvoertuig te worden gekoppeld op zodanige wijze dat een deel ervan op het motorvoertuig rust en dat een aanzienlijk deel van het gewicht van de oplegger en van zijn lading door het motorvoertuig wordt gedragen;
5. „lading”: alle goederen die normaliter in of op dat deel van een voertuig worden geplaatst dat bedoeld is om vracht te dragen en die niet permanent aan het voertuig worden bevestigd, met inbegrip van voorwerpen in lastdragers zoals kratten, wissellaadbakken of containers op voertuigen;
6. „bedrijfsvoertuig”: een motorvoertuig en aanhangwagen of oplegger daarvan die in de eerste plaats worden gebruikt voor het vervoer van goederen of personen voor commerciële doeleinden, zoals het vervoer voor rekening van derden of voor eigen rekening, of andere beroepsmatige doeleinden;
7. „in een lidstaat ingeschreven voertuig”: een voertuig dat in een lidstaat is ingeschreven of in gebruik is genomen;
8. „houder van een kentekenbewijs”: de natuurlijke persoon of rechtspersoon op wiens naam het voertuig is ingeschreven;
9. „onderneming”: een onderneming volgens de definitie van artikel 2, punt 4, van Verordening (EG) nr. 1071/2009;
10. „technische controle langs de weg”: een door een bevoegde instantie van een lidstaat of onder haar directe toezicht uitgevoerde onaangekondigde technische controle van een bedrijfsvoertuig;

11. „openbare weg”: een weg van algemeen openbaar nut, zoals lokale, regionale of nationale hoofdwegen, snelwegen en autosnelwegen;
12. „technische controle”: een controle overeenkomstig artikel 3, punt 9, van Richtlijn 2014/45/EU;
13. „technisch certificaat”: een rapport van de technische controle dat door de bevoegde instantie of een controlecentrum is afgegeven, met de uitslag van de technische controle;
14. „bevoegde instantie”: een door een lidstaat aangewezen instantie die, respectievelijk publiek orgaan dat, belast is met het beheer van het systeem van technische controles, indien van toepassing met inbegrip van het verrichten van dergelijke technische controles;
15. „controleur”: een persoon die door een lidstaat of door de bevoegde instantie ervan is gemachtigd om initiële en/of nadere technische controles langs de weg uit te voeren;
16. „gebreken”: technische defecten of andere incidenten van niet-naleving die tijdens een technische controle langs de weg worden vastgesteld;
17. „gezamenlijke controle langs de weg”: een door de bevoegde instanties van twee of meer lidstaten gezamenlijk uitgevoerde technische controle langs de weg;
18. „exploitant”: een natuurlijk persoon of rechtspersoon die een voertuig exploiteert en daar tevens de eigenaar van is of die door de eigenaar een voertuig gemachtigd is tot exploitatie daarvan;
19. „mobiele controle-eenheid”: een vervoerbaar systeem van controleapparatuur die nodig is voor het uitvoeren van meer gedetailleerde technische controles langs de wegen die bemand wordt door controleurs die bevoegd zijn om nadere controles langs de weg te verrichten;
20. „aangewezen faciliteit voor controles langs de weg”: een vast gebied voor het verrichten van initiële of nadere technische controles langs de weg, dat ook uitgerust kan zijn voor blijvend geïnstalleerde controleapparatuur.

HOOFDSTUK II

SYSTEEM VAN TECHNISCHE CONTROLES LANGS DE WEG EN ALGEMENE VERPLICHTINGEN

Artikel 4

Systeem van controles langs de weg

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

Artikel 5

Percentages te controleren voertuigen

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

*Artikel 6***Risicoclassificatiesysteem**

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

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

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

*Artikel 7***Verantwoordelijkheden**

1. De lidstaten verlangen dat het technisch certificaat van de meest recente periodieke technische controle, of een kopie ervan of, indien het technisch certificaat elektronisch is opgesteld, een gecertificeerde of originele gedrukte versie van het certificaat, en het verslag van de recentste technische controle langs de weg, indien beschikbaar, in het voertuig worden bewaard. De lidstaten mogen hun autoriteiten toestaan elektronisch bewijs van deze inspecties te aanvaarden wanneer deze informatie in dat verband toegankelijk is.

2. De lidstaten verlangen van ondernemingen en bestuurders van een voertuig dat aan een technische controle langs de weg wordt onderworpen, hun medewerking verlenen aan de controleurs en voor de uitvoering van de controle toegang bieden tot het voertuig, de onderdelen ervan en de ter zake doende documentatie.

3. De lidstaten zien erop toe dat de verantwoordelijkheden van de onderneming voor het in veilige en verkeersgeschikte toestand houden van het voertuig worden gedefinieerd, onverminderd de verantwoordelijkheden van de bestuurders van deze voertuigen.

*Artikel 8***Inspecteurs**

1. De controleurs onthouden zich van elke vorm van discriminatie op grond van de nationaliteit van de bestuurder of het land van inschrijving of ingebruikneming van het voertuig bij de selectie van het voertuig voor een technische controle langs de weg en de uitvoering van de controle.

2. Bij het uitvoeren van een technische controle langs de weg, dient de controleur vrij te zijn van elk belangenconflict dat van invloed zou kunnen zijn op de onpartijdigheid en objectiviteit van zijn besluit.

3. De beloning van controleurs mag niet rechtstreeks worden gekoppeld aan het resultaat van de initiële of nadere technische controle langs de weg.

4. Nadere technische controles langs de weg worden verricht door controleurs die voldoen aan de minimumvereisten inzake competentie en opleiding van artikel 13 en bijlage IV van Richtlijn 2014/45/EU. De lidstaten kunnen bepalen dat controleurs die controles uitvoeren in aangewezen faciliteiten voor controles langs de weg of met gebruikmaking van mobiele controle-eenheden, aan deze of door de bevoegde instantie goedgekeurde gelijkwaardige vereisten moeten voldoen.

HOOFDSTUK III

CONTROLEPROCEDURES*Artikel 9***Selectie van voertuigen voor initiële technische controles langs de weg**

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

*Artikel 10***Inhoud van en methoden voor technische controles langs de weg**

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

Bij elke initiële technische controle langs de weg:

- a) controleert de controleur het meest recente technisch certificaat en het verslag van de technische controle langs de weg, indien beschikbaar, die in het voertuig worden bewaard, of elektronisch bewijs ervan, overeenkomstig artikel 7, lid 1;
- b) voert de controleur een visuele controle uit van de technische toestand van het voertuig;
- c) kan de controleur overeenkomstig artikel 13 een visuele controle uitvoeren van de wijze waarop de lading is vastgezet;
- d) kan de controleur met iedere daarvoor geschikt geachte methode technische controles uitvoeren. Deze technische controles kunnen worden verricht als onderbouwing van een besluit om op het voertuig een nadere technische controle langs de weg uit te voeren, of om te verlangen dat de gebreken onverwijld worden hersteld overeenkomstig artikel 14, lid 1.

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

2. Op basis van het resultaat van de initiële controle besluit de controleur of het voertuig of de aanhangwagen daarvan moet worden onderworpen aan een nadere technische controle langs de weg.

3. Een nadere technische controle langs de weg heeft betrekking op punten van de lijst van bijlage II die noodzakelijk en relevant worden geacht, waarbij net name rekening wordt gehouden met de veiligheid van remmen, banden, wielen en chassis en met overlastfactoren, alsook de aanbevolen methoden voor het controleren van deze punten.

4. Wanneer blijkt het technisch certificaat of het verslag van een technische controle langs de weg in de loop van de afgelopen drie maanden reeds een controle is verricht van een van de in bijlage II vermelde punten, controleert de controleur dit punt niet opnieuw, tenzij een nieuwe controle gerechtvaardigd is wegens een kennelijk gebrek.

*Artikel 11***Controlefaciliteiten**

1. Een nadere technische controle langs de weg wordt verricht met behulp van een mobiele controle-eenheid, een aangewezen faciliteit voor controles langs de weg of in een controlecentrum als bedoeld in Richtlijn 2014/45/EU.

2. Wanneer de nadere technische controles in een controlecentrum of een aangewezen faciliteit voor controles langs de weg moeten worden uitgevoerd, moeten zij zo spoedig mogelijk in een van de dichtstbijzijnde bruikbare centra of faciliteiten worden verricht.

3. Mobiele controle-eenheden en aangewezen faciliteiten voor controles langs de weg omvatten passende apparatuur voor een nadere technische controle langs de weg, waaronder de apparatuur die nodig is om de toestand van de remmen en de bedrijfszekerheid van de remsystemen, de stuurinrichting, de ophanging en de overlast van het voertuig te beoordelen zoals vereist. Wanneer mobiele controle-eenheden of aangewezen faciliteiten voor controles langs de weg niet de apparatuur omvatten die nodig is voor het controleren op een punt dat tijdens de initiële controle is aangegeven, wordt het voertuig naar een controlecentrum of -faciliteit geleid waar dat punt uitvoerig kan worden gecontroleerd.

Artikel 12

Beoordeling van gebreken

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

2. De gebreken die worden vastgesteld tijdens de technische controles van voertuigen langs de weg worden ingedeeld in een van de volgende groepen:

a) kleine gebreken die geen belangrijke gevolgen hebben voor de veiligheid van het voertuig of geen gevolgen voor het milieu, en andere kleine vormen van niet-naleving;

b) grote gebreken die de veiligheid van het voertuig in gevaar brengen of gevolgen hebben voor het milieu, of andere weggebruikers in gevaar brengen en andere belangrijke gevallen van niet-naleving;

c) gevaarlijke gebreken die een direct en onmiddellijk gevaar vormen voor de verkeersveiligheid of gevolgen hebben voor het milieu.

3. Een voertuig dat gebreken vertoont die in meer dan één van de in lid 2 bedoelde groepen van gebreken vallen, wordt ingedeeld in de groep die behoort bij het ernstiger gebrek. Een voertuig met verscheidene gebreken binnen hetzelfde controlegebied als bepaald in het toepassingsgebied van de controle als bedoeld bijlage II, punt 1, kan worden ingedeeld in de daaropvolgende groep van ernstigere gebreken indien het gecombineerde effect van die gebreken geacht wordt in een hoger risico voor de verkeersveiligheid te resulteren.

Artikel 13

Controle van de wijze waarop lading is vastgezet

1. Tijdens een controle langs de weg kan een voertuig worden onderworpen aan een controle van de wijze waarop lading ervan is vastgezet overeenkomstig bijlage III, teneinde na te gaan of de lading zodanig is vastgezet dat hij niet belemmert dat de rit veilig verloopt, geen bedreiging is voor het leven, de gezondheid, eigendommen of het milieu. Met controles kan worden nagegaan of tijdens alle soorten verrichtingen met het voertuig, ook in noodgevallen of bij wegrijden op een helling,

— ladingen slechts minimaal ten opzichte van elkaar, tegen wanden of over oppervlakken van het voertuig kunnen verschuiven,

— ladingen niet buiten de laadruimte kunnen komen en niet van de laadvloer kunnen schuiven.

2. Onverminderd de vereisten die gelden voor het vervoer van bepaalde categorieën goederen, zoals de vereisten van de Europese Overeenkomst betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (ADR) ⁽¹⁾, kunnen het vastzetten van de lading en de controle daarop gebeuren overeenkomstig de beginselen en waar passend de normen in bijlage III, afdeling I. Er kan worden gewerkt volgens de meest recente versie van de normen in bijlage III, afdeling I, punt 5.

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

3. De follow-upprocedures van artikel 14 kunnen ook van toepassing zijn op grote of gevaarlijke gebreken in de wijze waarop de lading is vastgezet.
4. De lidstaten zorgen ervoor dat personeel voor het controleren van de vastzetting van de lading voor dat doel een goede opleiding heeft gevolgd.

Artikel 14

Follow-up in het geval van grote of gevaarlijke gebreken

1. Onverminderd het bepaalde in artikel 14, lid 3, schrijven de lidstaten voor dat elk groot of gevaarlijk gebrek dat bij een initiële of nadere technische controle wordt geconstateerd, wordt verholpen voordat het voertuig weer op de openbare weg gebruikt wordt.
2. Wanneer het voertuig is ingeschreven in de lidstaat waar de technische controle langs de weg is uitgevoerd, kan de controleur besluiten dat het voertuig binnen een aangegeven termijn aan een volledige technische controle moet worden onderworpen. Wanneer het voertuig in een andere lidstaat is ingeschreven, kan de bevoegde instantie de bevoegde instantie van die lidstaat via de in artikel 17 genoemde contactpunten overeenkomstig de procedure van artikel 18, lid 2, verzoeken een nieuwe technische controle van dit voertuig uit te voeren. Wanneer er op een buiten de Unie ingeschreven voertuig grote of gevaarlijke gebreken worden aangetroffen, kunnen de lidstaten besluiten de bevoegde instantie van het land van inschrijving in kennis te stellen.
3. Wanneer er sprake is van gebreken die vanwege rechtstreeks gevaar voor de verkeersveiligheid snel of onmiddellijk dienen te worden hersteld, verbiedt of beperkt de lidstaat of de bevoegde instantie het gebruik van het voertuig totdat de gebreken zijn verholpen. Het gebruik van een dergelijke voertuig kan worden toegestaan om het naar een van de dichtstbijzijnde garages te rijden waar de gebreken kunnen worden verholpen, op voorwaarde dat de gevaarlijke gebreken op zodanige wijze zijn verholpen dat deze garage kan worden bereikt en er geen onmiddellijk risico voor de veiligheid van de inzittenden of andere weggebruikers bestaat. In geval van gebreken die niet onmiddellijk hoeven te worden verholpen, kan de lidstaat of de desbetreffende bevoegde instantie een besluit nemen inzake de voorwaarden waarop en een redelijke termijn waarbinnen het voertuig mag worden gebruikt voordat de gebreken zijn verholpen.

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

Artikel 15

Controlevergoedingen

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

Artikel 16

Controleverslag en databanken over technische controles langs de weg

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

HOOFDSTUK IV

SAMENWERKING EN UITWISSELING VAN INFORMATIE

Artikel 17

Aanwijzing van een contactpunt

1. Elke lidstaat wijst een contactpunt aan dat:
 - zorg draagt voor de coördinatie met door de andere lidstaten aangewezen contactpunten met betrekking tot acties overeenkomstig artikel 18,
 - de in artikel 20 bedoelde informatie verstrekt aan de Commissie,
 - in voorkomend geval elke zorg draagt voor elke andere informatie-uitwisseling en het verlegen van hulp aan de contactpunten van andere lidstaten.
2. De lidstaten delen de Commissie uiterlijk 20 mei 2015 de namen en contactgegevens van hun nationale contactpunt mee en stellen de Commissie onverwijld in kennis van eventuele wijzigingen daarvan. De Commissie stelt een lijst op van alle nationale contactpunten en zendt deze aan de lidstaten toe.

Artikel 18

Samenwerking tussen lidstaten

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

Artikel 19

Gezamenlijke technische controles langs de weg

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

Artikel 20

Mededeling van informatie aan de Commissie

1. Voor 31 maart 2021 en vervolgens elke twee jaar voor 31 maart delen de lidstaten de Commissie langs elektronische weg de in de voorgaande twee kalenderjaren verzamelde gegevens met betrekking tot de op hun grondgebied gecontroleerde voertuigen mee. Deze gegevens omvatten:
 - a) het aantal gecontroleerde voertuigen;
 - b) de categorie van de gecontroleerde voertuigen;
 - c) het land waar elk geïnspecteerd voertuig is ingeschreven;

- d) in geval van nadere controles de gecontroleerde gebieden en de afgekeurde punten, overeenkomstig bijlage IV, punt 10.

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

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

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

HOOFDSTUK V

GEDELEGEERDE HANDELINGEN EN UITVOERINGSHANDELINGEN

Artikel 21

Gedelegeerde handelingen

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

- artikel 2, lid 1, en bijlage IV, punt 6, in voorkomend geval te actualiseren om rekening te houden met wijzigingen in de voertuigcategorieën die voortvloeien uit wijzigingen van de in dat artikel bedoelde wetgeving, zonder het toepassingsgebied van deze richtlijn te veranderen,
- bijlage II, punt 2, inzake de controlemethoden te actualiseren indien er efficiëntere en doeltreffendere controlemethoden beschikbaar worden, zonder de lijst van de te controleren punten uit te breiden,
- bijlage II, punt 2, na een positieve kosten-batenbeoordeling aan te passen wat betreft de lijst van te controleren punten, de methoden, de redenen voor afkeuring en de beoordeling van gebreken in geval van veranderingen in de verplichte, voor typegoedkeuring relevante vereisten in de wetgeving van de Unie op het gebied van veiligheid of milieu.

Artikel 22

Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.
2. De in artikel 21 bedoelde bevoegdheidsdelegatie wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van vijf jaar met ingang van 19 mei 2014. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.
3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 21 bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.
4. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.
5. Een overeenkomstig artikel 21 vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben meegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

*Artikel 23***Comitéprocedure**

1. De Commissie wordt bijgestaan door het in Richtlijn 2014/45/EU bedoelde comité voor de verkeersgeschiktheid („het comité“). Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing. Indien het comité geen advies uitbrengt, stelt de Commissie de ontwerpuitvoeringshandeling niet vast en is artikel 5, lid 4, derde alinea, van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

HOOFDSTUK VI

SLOTBEPALINGEN*Artikel 24***Verslagen**

1. Uiterlijk 20 mei 2016 dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over de toepassing en de effecten van deze richtlijn. In dat verslag wordt met name geanalyseerd welke gevolgen de richtlijn heeft gehad voor de verbetering van de verkeersveiligheid en welke de kosten en baten zouden zijn van het eventueel opnemen van voertuigen van de categorieën N₁ en O₂ in het toepassingsgebied van deze richtlijn.
2. Uiterlijk 20 mei 2022 dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over de toepassing en de effecten van deze richtlijn, meer bepaald met betrekking tot de doeltreffendheid en de harmonisatie van risico-classificatiesystemen, met name bij de vaststelling van een wederzijds vergelijkbaar risicoprofiel van de verschillende betrokken ondernemingen. Dat verslag gaat vergezeld van een gedetailleerde effectbeoordeling waarin de kosten en baten in de hele Unie worden geanalyseerd. De effectbeoordeling wordt minstens zes maanden voordat er eventueel een wetgevingsvoorstel wordt ingediend met het oog op de opname van nieuwe categorieën in het toepassingsgebied van deze richtlijn, ter beschikking van het Europees Parlement en de Raad gesteld.

*Artikel 25***Sancties**

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

*Artikel 26***Omzetting**

1. De lidstaten dienen uiterlijk 20 mei 2017 de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen vast te stellen en bekend te maken die nodig zijn om aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Zij passen die bepalingen toe met ingang van 20 mei 2018.

Wat betreft het in artikel 6 bedoelde risicoclassificatiesysteem, passen zij deze bepalingen toe met ingang van 20 mei 2019.

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

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

*Artikel 27***Intrekking**

Richtlijn 2000/30/EG wordt ingetrokken met ingang van 20 mei 2018.

*Artikel 28***Inwerkingtreding**

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

*Artikel 29***Adressaten**

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, 3 april 2014.

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

M. SCHULZ

Voor de Raad

De voorzitter

D. KOURKOULAS

BIJLAGE I

ELEMENTEN VAN HET RISICOCCLASSIFICATIESYSTEEM

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

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

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

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

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

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

- jaar 1 = afgelopen twaalf maanden = factor 3
- jaar 2 = maanden 13-24 = factor 2
- jaar 3 = maanden 25-36 = factor 1

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

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

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

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

Waar

RR = totale risicoscore („overall risk rating score”)

D_{Y1} = totaal voor de gebreken in jaar 1, 2, 3

D_{Y1} = ($\#DD \times 40$) + ($\#MaD \times 10$) + ($\#MiD \times 1$) in jaar 1

$\#...$ = aantal...

DD = gevaarlijke gebreken („dangerous deficiencies”)

MaD = grote gebreken („major deficiencies”)

MiD = kleine gebreken („minor deficiencies”)

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

b) de formule voor de berekening van de jaarlijkse risicoscore:

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

Waar

AR = jaarlijkse risicoscore („annual risk score”)

#... = aantal...

DD = gevaarlijke gebreken („dangerous deficiencies”)

MaD = grote gebreken („major deficiencies”)

MiD = kleine gebreken („minor deficiencies”)

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

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

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

— < 30 % laag risico

— 30 %-80 % gemiddeld risico

— > 80 % hoog risico.

—

BIJLAGE II

TOEPASSINGSGEBIED VAN DE TECHNISCHE CONTROLE LANGS DE WEG

1. CONTROLEGEBIEDEN

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

2. CONTROLEVEREISTEN

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
0. IDENTIFICATIE VAN HET VOERTUIG					
0.1. Kentekenplaten (indien dit in de eisen is voorgeschreven ¹)	Visuele controle	a) Kentekenplaat (-platen) ontbreekt (ontbreken) of zit(ten) zo los dat de plaat (platen) ervan af zou(den) kunnen vallen.		X	
		b) Opschrift ontbreekt of is onleesbaar.		X	
		c) Is niet in overeenstemming met voertuigdocumenten of geregistreerde gegevens.		X	
0.2. Voertuigidentificatie-/chassis-/serienummer	Visuele controle	a) Ontbreekt of is onvindbaar.		X	
		b) Onvolledig, onleesbaar, duidelijk vervalst, of klopt niet met de voertuigdocumenten.		X	
		c) Onleesbare voertuigdocumenten of onnauwkeurige gegevens.	X		
1. REMUITRUSTING					
1.1. Mechanische toestand en werking					
1.1.1. Draaipunt van de bedrijfsrem/handrem	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend. Noot: Voor de controle van voertuigen met een bekrachtigde reminstallatie moet de motor worden afgezet.	a) Draaipunt zit te strak.		X	
		b) Vertoont te veel slijtage/speling.		X	

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
1.1.2. Staat en slag van het bedieningspedaal/de handrem	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend. Noot: Voor de controle van voertuigen met een bekrachtigde reminstallatie moet de motor worden afgezet.	a) De vrije slag is te groot of te klein. Rem kan niet volledig worden gebruikt of is geblokkeerd.		X	X
		b) Het pedaal of de handrem komt moeilijk terug in de rustpositie. Functioneert niet goed.	X	X	
		c) Het antisliprubber op het rempedaal ontbreekt, zit los of is door slijtage glad geworden.		X	
1.1.3. Vacuümpomp of compressor en reservoirs	Visuele controle van de onderdelen bij normale werkdruk. Controle hoe lang het duurt totdat het vacuüm of de luchtdruk een veilige waarde heeft bereikt; controle van de werking van de signaalinrichting, de veiligheidsklep voor dubbel remcircuit en de overdrukklep.	a) Er is te weinig lucht- en/of vacuümdruk voor het ten minste viermaal gebruik van de rem nadat het waarschuwingssignaal in werking is getreden (of een meetinstrument gevaar signaleert). ten minste tweemaal gebruik van de rem nadat het waarschuwingssignaal in werking is getreden (of een meetinstrument gevaar signaleert).		X	X
		b) Het tot stand komen van de benodigde lucht- en/of vacuümdruk voor het bereiken van veilige waarden duurt te lang volgens de vereisten ¹ .		X	
		c) De veiligheidsklep voor dubbel remcircuit of overdrukklep functioneert niet.		X	
		d) Er is duidelijk drukverlies ten gevolge van een luchtlek of er zijn waarneembare luchtlekken.		X	
		e) Er is uitwendige schade die het functioneren van de reminstallatie negatief kan beïnvloeden. Prestaties van de hulprem onvoldoende.		X	X
1.1.4. Lagedrukverklikker of manometer	Functionele controle	Verklikker of manometer werkt slecht of is defect. Lage druk kan niet worden vastgesteld.	X		X

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
1.1.5. Handremregelklep	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend.	a) De bedieningsschakelaar vertoont barsten, beschadiging of te grote slijtage.		X	
		b) De bedieningsschakelaar is niet goed op de klep bevestigd of de klep zit los.		X	
		c) De koppelingen zitten los of het systeem lekt.		X	
		d) Functioneert niet behoorlijk.		X	
1.1.6. Parkeerremcilinder, bedieningshendel, parkeerremvergrendeling, elektronische parkeerrem	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend.	a) De vergrendeling blijft niet goed vastzitten.		X	
		b) De scharnierpin van de hefboom of de vergrendeling vertoont slijtage. Te veel slijtage.	X		
		c) Te grote beweeglijkheid van de hendel wijst op een verkeerde afstelling.		X	
		d) Cilinder ontbreekt, is beschadigd of werkt niet.		X	
		e) Slechte werking, verklikker defect.		X	
1.1.7. Remkleppen (voetkleppen, ontluchtingsventielen, regelkleppen)	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend.	a) Klep is beschadigd of er is een te grote lucht lekkage. Het functioneren daarvan is aangetast.		X	X
		b) Het olieverlies uit de compressor is te groot.	X		
		c) Klep zit los of is slecht gemonteerd.		X	
		d) Verlies of lekkage van hydraulische vloeistof. Het functioneren daarvan is aangetast.		X	X
1.1.8. Koppelingskoppen voor remmen voor aanhangwagens (elektrisch en pneumatisch)	Koppel de koppelingskoppen van de reminstallatie tussen het trekkende voertuig en de aanhangwagens los en weer vast.	a) Kraan of zelfsluitende klep defect. Het functioneren daarvan is aangetast.	X		X

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
		b) Kraan of klep zit los of is slecht gemonteerd. Het functioneren daarvan is aangetast.	X	X	
		c) Ernstige lekken. Het functioneren daarvan is aangetast.		X	X
		d) Functioneert niet correct. De werking van de rem is aangetast.		X	X
1.1.9. Energie- en drukreservoir	Visuele controle	a) Reservoir is licht beschadigd of verroest. Reservoir ernstig beschadigd, is verroest of lekt.	X	X	
		b) Het ontwateringsventiel werkt niet.		X	
		c) Reservoir zit los of is slecht gemonteerd.		X	
1.1.10. Rembekrachtiging, hoofdcilinder (hydraulische systemen)	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	a) De rembekrachtiging is defect of werkt niet goed. Inrichting werkt niet.		X	X
		b) De hoofdcilinder is defect, maar de rem werkt nog. De hoofdcilinder is defect of lekt.		X	X
		c) De hoofdcilinder zit los, maar de rem werkt nog. De hoofdcilinder zit los.		X	X
		d) Onvoldoende remvloeistof, onder MIN-teken. Remvloeistof ver onder het MIN-teken. Geen remvloeistof zichtbaar.	X	X	X

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
		e) De kap van het reservoir van de hoofdcilinder ontbreekt.	X		
		f) Het controlelampje voor de remvloeistof licht op of is defect.	X		
		g) Het waarschuwingssignaal met betrekking tot de remvloeistof werkt slecht.	X		
1.1.11. Niet-flexibele remleidingen	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	a) Er is dreigend gevaar voor defecten en breuken.			X
		b) Leidingen of koppelingen lekken (pneumatische remsystemen). Leidingen of koppeling lekken (hydraulische remsystemen).		X	X
		c) Leidingen vertonen beschadiging of te veel corrosie. Tast de werking van de remmen aan door blokkering of een dreigend risico van lekkage.		X	X
		d) Leidingen zijn verkeerd gemonteerd. Risico van schade.	X	X	
1.1.12. Flexibele remleidingen	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	a) Er is dreigend gevaar voor defecten en breuken.			X
		b) De slangen zijn beschadigd, gescheurd, gedraaid of te kort. Leidingen zijn beschadigd of gescheurd.	X	X	
		c) Leidingen of koppelingen lekken (pneumatische remsystemen). Leidingen of koppelingen lekken (hydraulische remsystemen).		X	X
		d) Leidingen vertonen door de druk veroorzaakte verwijdingen. Koord beschadigd.		X	X
		e) Leidingen zijn poreus.		X	

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
1.1.13. Remvoeringen en blokken	Visuele controle	a) Remvoering of -blok vertoont te veel slijtage. (het minimumteken is bereikt). Remvoering of -blok vertoont te veel slijtage. (het minimumteken is bereikt).		X	X
		b) Remvoering of -blok is vuil (olie, vet enz.). Remvermogen aangetast.		X	X
		c) Remvoering of -blok is niet aanwezig of verkeerd gemonteerd.			X
1.1.14. Remtrommels en -schijven	Visuele controle	a) Trommel of schijf versleten. Trommel of schijf vertoont te veel kerven, scheuren, zit los of is gebroken.		X	X
		b) Trommel of schijf is vuil (olie, vet enz.). Het remvermogen is ernstig aangetast.		X	X
		c) Trommel of schijf ontbreekt.			X
		d) Ankerplaat zit los.		X	
1.1.15. Remkabels, stangen, hendels, overbrenging	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	a) Kabel is beschadigd of geknikt. Remvermogen aangetast.		X	X
		b) Onderdeel vertoont te veel slijtage of corrosie. Remvermogen aangetast.		X	X
		c) Bevestiging van de kabel, stang of verbinding is niet geborgd.		X	
		d) Kabelgeleiding is defect.		X	
		e) Werking van de reminstallatie wordt belemmerd.		X	

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
		f) Abnormale beweeglijkheid van de hendels/overbrenging wijst op slechte afstelling of te veel slijtage.		X	
1.1.16. Remcilinders (veerremcilinders of hydraulische remcilinders inbegrepen)	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	a) Cilinder vertoont barsten of beschadiging. Remvermogen aangetast.		X	X
		b) Cilinder lekt. Remvermogen aangetast.		X	X
		c) Cilinder zit los of is niet goed gemonteerd. Remvermogen aangetast.		X	X
		d) Cilinder vertoont te veel corrosie. Kans op scheuren.		X	X
		e) De slag van de zuiger of van het diafragma mechanisme is te klein of te groot. Remprestaties aangetast (gebrek aan bewegingsruimte).		X	X
		f) Stofkap beschadigd. Stofkap ontbreekt of vertoont te veel beschadiging.	X		X
1.1.17. Automatische lastafhankelijke remkrachtregelaar	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	a) Overbrenging is defect.		X	
		b) Overbrenging is niet juist afgesteld.		X	
		c) Remkrachtregelaar is geblokkeerd of werkt niet. (Werking van het ABS). Remkrachtregelaar is geblokkeerd of werkt niet.		X	X
		d) Remkrachtregelaar ontbreekt. (Indien voorgeschreven).			X
		e) Identificatieplaat ontbreekt.	X		

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
		f) De identificatie is niet leesbaar of niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .	X		
1.1.18. Remhefbomen en indicatoren	Visuele controle	a) Remhefboom is beschadigd, geblokkeerd of vertoont abnormale beweeglijkheid die wijst op te veel slijtage of verkeerde afstelling.		X	
		b) Remhefboom is defect.		X	
		c) Niet correct geïnstalleerd of vervangen.		X	
1.1.19. Continuëreminstallatie (indien gemonteerd of voorgeschreven)	Visuele controle	a) Onveilige koppelstukken of bevestigingen. Het functioneren daarvan is aangetast.	X		X
		b) Installatie is duidelijk defect of ontbreekt.		X	
1.1.20. Automatische bediening van remmen voor aanhangwagens	Koppel de remkoppelingskoppen tussen het trekkende voertuig en de aanhangwagen los.	De rem voor de aanhangwagens wordt niet automatisch aangetrokken wanneer de koppelingskop losgekoppeld is.			X
1.1.21. Volledige reminstallatie	Visuele controle	a) Andere apparatuur (bv. antivriespomp, luchtdroger, enz.) vertoont uitwendige beschadiging of te veel corrosie waardoor de reminstallatie minder goed werkt. Remvermogen aangetast.		X	X
		b) Luchtlekkage of antivrieslekkage. Systeemfunctionaliteit aangetast.	X		X
		c) Onderdelen zitten los of zijn slecht gemonteerd.		X	
		d) Onveilige modificatie van een onderdeel ³ . Remvermogen aangetast.		X	X
1.1.22. Testkoppelingen (indien gemonteerd of voorgeschreven)	Visuele controle	Ontbreekt.		X	

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
1.1.23. Oplooprem	Visuele controle en controle door bediening	Onvoldoende efficiënt.		X	
1.2. Remkracht en bedrijfszekerheid van de bedrijfsrem					
1.2.1. De prestaties (E)	Trap de rem geleidelijk in tot de maximale opgevoerde kracht tijdens een test op een remtestmachine.	a) Onvoldoende remkracht op een of meer wielen. Geen remkracht op een of meer wielen.		X	X
		b) De remkracht is voor een of meer wielen kleiner dan 70 % van de maximale geregistreerde remkracht voor het andere wiel op dezelfde as. Of het voertuig wijkt te veel van een rechte lijn af in het geval van een test op de weg. De remkracht van een wiel is kleiner dan 50 % van de maximaal geregistreerde remkracht van het andere wiel op dezelfde as in geval van gestuurde assen.		X	X
		c) De remkracht loopt niet geleidelijk op (blokkering).		X	
		d) Abnormaal hoge reactietijd voor een of meer wielen.		X	
		e) Remkracht vertoont te grote schommelingen tijdens een volledige wielwenteling.		X	
		1.2.2. Efficiëntie (E)	Test met een remtestmachine op het aangegeven gewicht of, indien door technische redenen een dergelijke machine niet kan worden gebruikt, een test op de weg met een registrerende vertragingsmeter ⁽¹⁾	Levert niet minstens de volgende waarden op ⁽²⁾ : Categorieën M ₁ , M ₂ en M ₃ : 50 % ⁽³⁾ Categorie N ₁ : 45 % Categorieën N ₂ en N ₃ : 43 % ⁽⁴⁾ Categorieën O ₃ en O ₄ : 40 % ⁽⁵⁾ Minder dan 50 % van bovenstaande waarden bereikt.	

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
1.3. Remkracht en bedrijfszekerheid van de hulprem (indien afzonderlijk werkend systeem).					
1.3.1. De prestaties (E)	Indien de hulprem afzonderlijk van de bedrijfsreminstallatie werkt, gebruik de methode in 1.2.1.	a) Onvoldoende remkracht op een of meer wielen. Geen remkracht op een of meer wielen.		X	X
		b) De remkracht is voor een of meer wielen kleiner dan 70 % van de maximale geregistreeerde remkracht voor een ander wiel op dezelfde as. Of het voertuig wijkt te veel van een rechte lijn af in het geval van een test op de weg. De remkracht van een wiel is kleiner dan 50 % van de maximaal geregistreeerde remkracht van het andere wiel op dezelfde as in geval van gestuurde assen.		X	X
		c) De remkracht loopt niet geleidelijk op (blokkering).		X	
1.3.2. Efficiëntie (E)	Indien de hulprem afzonderlijk van de bedrijfsreminstallatie werkt, gebruik de methode in 1.2.2.	Remkracht minder dan 50 % ⁽⁶⁾ van de vereiste remkracht gedefinieerd in 1.2.2. in vergelijking met toegelaten maximummassa. Minder dan 50 % van de hierbovengenoemde remkracht bereikt in relatie tot de massa van het voertuig tijdens de controle.		X	X
1.4. Remkracht en bedrijfszekerheid van de parkeerrem					
1.4.1. De prestaties (E)	Trek de rem aan op een remtestmachine.	Rem werkt niet aan één kant of het voertuig wijkt te veel van een rechte lijn af in het geval van een test op de weg. Minder dan 50 % van de efficiëntiewaarden bereikt in relatie tot de massa van het voertuig tijdens de controle.		X	X

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
1.4.2. Efficiëntie (E)	Test op een remtestmachine. Indien dat niet kan, dan een test op de weg met een vertragingmeter die slechts aanduidt of ook registreert.	Geeft niet voor alle categorieën voertuigen minstens een rempercentage van ten minste 16 % bij de maximaal toegestane massa, of, voor motorvoertuigen, ten minste 12 % bij de maximummassa van de voertuigcombinatie, waarbij moet worden uitgegaan van de grootste waarde. Minder dan 50 % van de hierbovengenoemde remkracht bereikt in relatie tot de massa van het voertuig tijdens de controle.		X	X
1.5. Remkracht van continuëreminstallatie	Visuele controle en, indien mogelijk, testen of de installatie werkt.	a) Niet regelbaar (niet van toepassing op motorremmen).		X	
		b) Installatie werkt niet.		X	
1.6. Antiblokkeersysteem (ABS)	Visuele controle en controle van het waarschuwingssignaal en/of met gebruikmaking van elektronische voertuiginterface.	a) Waarschuwingssignaal is defect.		X	
		b) Waarschuwingssignaal vertoont systeemstoringen.		X	
		c) Wielsnelheidssensoren ontbreken of zijn beschadigd.		X	
		d) Bedrading is beschadigd.		X	
		e) Andere onderdelen ontbreken of zijn beschadigd.		X	
		f) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.		X	
1.7. Elektronisch remsysteem (EBS)	Visuele controle en controle van het waarschuwingssignaal en/of met gebruikmaking van elektronische voertuiginterface.	a) Waarschuwingssignaal is defect.		X	
		b) Waarschuwingssignaal vertoont systeemstoringen.		X	
		c) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.		X	
		d) Verbinding tussen trekkend voertuig en aanhangwagen past niet of ontbreekt.			X

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

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
2.1.3. Toestand stuuroverbrenging	Visuele controle of de stuuronderdelen geen slijtage, breuken of veiligheidsproblemen vertonen terwijl het stuurwiel met de klok mee en tegen de klok in wordt gedraaid.	a) Relatieve beweging tussen onderdelen die vast zouden moeten zitten. Buitensporige beweging of grote kans op losraken.		X	X
		b) Verbindingen vertonen te veel slijtage. Groot gevaar op losschieten.		X	X
		c) Onderdelen zijn gebroken of vervormd. Negatieve gevolgen voor de werking.		X	X
		d) Vergrendelinrichtingen niet aanwezig.		X	
		e) Foutieve uitlijning van de onderdelen (bv. spoorstang of stuurstang).		X	
		f) Onveilige modificatie ³ . Negatieve gevolgen voor de werking.		X	X
		g) Stofkap beschadigd of versleten. Stofkap ontbreekt of is ernstig versleten.	X	X	
2.1.4. Werking stuuroverbrenging	Visuele controle of de stuuronderdelen geen slijtage, breuken of veiligheidsproblemen vertonen terwijl het stuurwiel met de klok mee en tegen de klok in wordt gedraaid, de wielen op de grond en de motor draaiend (stuurbekrachtiging)	a) De bewegende stuuroverbrenging schuurt tegen een onderdeel dat aan het chassis vastzit.		X	
		b) Stuuraanslag werkt niet of ontbreekt.		X	
2.1.5. Stuurbekrachtiging	Controleer of er lekken zijn in de stuurinrichting en controleer het peil van de hydraulische vloeistof in het reservoir (indien zichtbaar). Plaats de wielen op de grond, zet de motor aan en controleer of de stuurbekrachtiging werkt.	a) Er lekt vloeistof.		X	
		b) Onvoldoende vloeistof (onder MIN-teken). Ontoereikend reservoir.		X	X

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
		c) Mechanisme werkt niet. Sturen gaat minder goed.		X	X
		d) Mechanisme is gebroken of zit los. Sturen gaat minder goed.		X	X
		e) Foutieve uitlijning of schurende onderdelen. Sturen gaat minder goed.		X	X
		f) Onveilige modificatie ³ . Sturen gaat minder goed.		X	X
		g) Leidingen/slangen vertonen beschadiging of te veel corrosie. Sturen gaat minder goed.		X	X

2.2. Stuur, stuurkolom

2.2.1. Toestand van het stuurwiel	Duw en trek het stuurwiel in lijn met de stuurkolom, duw het stuurwiel in verschillende richtingen met rechte hoeken ten opzichte van de kolom, terwijl de wielen op de grond staan. Visuele controle van de speling en de toestand van flexibele koppelingkoppen of kruiskoppelingen.	a) Relatieve beweging tussen stuur en stuurkolom die wijst op speling. Zeer groot gevaar van losschieten.		X	X
		b) Bevestiging op stuurwielnaaf ontbreekt. Zeer groot gevaar van losschieten.		X	X
		c) Stuurwielnaaf, -rand of -spaken vertonen breuken of zitten los. Zeer groot gevaar van losschieten.		X	X
		d) Onveilige modificatie ³ .		X	

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

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
2.6. Elektronische stuurbekeuring (EPS)	Visuele controle en controle van de consistentie tussen de hoek van het stuurwiel en de hoek van de wielen bij het aan- en uitzetten van de motor en/of met gebruikmaking van elektronische voertuiginterface	a) Het EPS waarschuwinglampje van de stuurbekeuring (EPS malfunction indicator lamp — MIL) wijst op een defect in de installatie.		X	
		b) Bekeuring werkt niet.		X	
		c) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.		X	
3. ZICHT					
3.1. Gezichtsveld	Visuele controle vanaf de bestuurderszitplaats.	Er bevindt zich een obstakel in het gezichtsveld van de bestuurder dat zijn zicht vooraan of aan de zijkanten aanzienlijk belemmert. (buiten het schoonmaakgebied van de ruitenwissers).	X		
		Binnen schoonmaakgebied van de ruitenwissers verminderd zicht of buitenspiegels niet zichtbaar.		X	
3.2. Toestand van de ruiten	Visuele controle.	a) De ruiten of de transparante panelen (indien toegestaan) zijn gebarsten of verkleurd (buiten het schoonmaakgebied van de ruitenwissers).	X		
		Binnen schoonmaakgebied van de ruitenwissers verminderd zicht of buitenspiegels niet zichtbaar.		X	
		b) Ruiten of transparante panelen (reflecterende of gekleurde folie inbegrepen) zijn niet in overeenstemming met de vereisten ¹ (buiten het schoonmaakgebied van de ruitenwissers).	X		
		Binnen schoonmaakgebied van de ruitenwissers verminderd zicht of buitenspiegels niet zichtbaar.		X	
		c) Ruiten of transparante panelen in onaanvaardbare toestand.		X	
		Zicht binnen schoonmaakgebied van de ruitenwissers ernstig aangetast.			X

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
3.3. Achteruitkijkspiegels of -toestellen	Visuele controle	a) Spiegel of toestel ontbreekt of is niet bevestigd volgens de vereisten ¹ (ten minste twee achteruitkijktoestellen beschikbaar). Minder dan twee achteruitkijktoestellen beschikbaar.	X		
		b) Spiegel of toestel licht beschadigd of los. Spiegel of toestel werkt niet, is zwaar beschadigd of zit los.	X		
		c) Noodzakelijk blikveld is er niet.		X	
3.4. Ruitenwissers	Visuele controle en controle door bediening	a) De wissers werken niet of ontbreken.		X	
		b) Wissersblad is defect. Wissersblad ontbreekt of is duidelijk defect.	X		
3.5. Ruitensproeiers	Visuele controle en controle door bediening	Sproeiers werken niet adequaat (gebrek aan vloeistof maar de pomp werkt, of waterstraal verkeerd afgesteld). Sproeiers werken niet.	X		
3.6. Ontwasemingssysteem (X) ²	Visuele controle en controle door bediening	Systeem werkt niet of is duidelijk defect.	X		
4. LICHTEN, REFLECTERENDE INRICHTINGEN EN ELEKTRISCHE INSTALLATIES					
4.1. Koplampen					
4.1.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening	a) Het licht/de lichtbron is defect of ontbreekt (meerdere lampen/lichtbronnen); in het geval van LED werkt minder dan 1/3 niet. Eén enkel(e) licht/lichtbron; in het geval van LED ernstig aangetaste zichtbaarheid.	X		

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

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
4.2. Voor- en achterlichten, breedtelichten en markeringslichten en daglichten.					
4.2.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening	a) Lichtbron defect.		X	
		b) Lens is defect.		X	
		c) Lamp is niet veilig bevestigd. Zeer groot gevaar dat het eraf valt.	X		X
4.2.2. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening	a) Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Achterlichten en breedtelichten kunnen worden uitgeschakeld als koplampen aan zijn.		X	
		b) Verminderde functie van schakelaar.		X	
4.2.3. Overeenstemming met vereisten ¹	Visuele controle en controle door bediening	a) Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Rood licht aan de voorzijde en wit licht aan de achterzijde; sterk verminderde lichthelderheid.	X		X
		b) Producten op lens of lichtbron die de lichthelderheid verminderen of de kleur van het licht wijzigen. Rood licht aan de voorzijde en wit licht aan de achterzijde; sterk verminderde lichthelderheid.	X		X
4.3. Remlichten					
4.3.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening	a) Lichtbron defect. (meerdere bronnen; in geval van LED werkt minder dan 1/3 niet). Eén enkele lichtbron; in geval van LED werkt minder dan 2/3. Alle lichtbronnen werken niet.	X		X

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

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

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

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
4.7.2. Overeenstemming met vereisten ¹	Visuele controle en controle door bediening	Inrichting werkt niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .	X		
4.8. Retroreflectoren, veiligheidsmarkeringen (retroreflecterend) en markeringsborden					
4.8.1. Toestand	Visuele controle	a) Reflecterende inrichting is defect of beschadigd. Reflecterende werking aangetast.	X		
		b) Reflector is niet stevig bevestigd. Zou eraf kunnen vallen.	X		
4.8.2. Overeenstemming met vereisten ¹	Visuele controle	Toestel, gereflecteerde kleur of positie is niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Ontbrekende of reflecterende rode kleur aan de voorzijde of witte kleur aan de achterzijde.		X	X
4.9. Verklippersignalen voor lichtenrichting					
4.9.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening	Werkt niet. Werkt niet voor hoofdlichtstraal van koplamp of een mistlamp aan de achterzijde.	X		X
4.9.2. Overeenstemming met vereisten ¹	Visuele controle en controle door bediening	Niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .	X		
4.10. Elektrische verbindingen tussen trekkend voertuig en aanhangwagen of oplegger	Visuele controle: onderzoek indien mogelijk de elektrische continuïteit van de verbinding.	a) Vaste onderdelen zijn niet stevig bevestigd. Losse contactdoos.	X		X
		b) Isolatie is beschadigd of stuk. Kan kortsluiting veroorzaken.	X		X
		c) De elektrische verbindingen van de aanhangwagen of het trekkend voertuig functioneren niet correct. Remlichten van aanhangwagen werken in het geheel niet.		X	X

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
4.11. Elektrische bedrading	Visuele controle, waaronder in het motorcompartiment (indien van toepassing)	a) Bedrading zit los of is niet goed beveiligd. Bevestigingen los, draden raken scherpe randen, grote kans dat connectoren losraken. Grote kans dat bedrading hete of roterende onderdelen of de grond raakt, connectoren zijn ontkoppeld (relevante onderdelen voor remmen, sturen).	X	X	X
		b) Bedrading is licht versleten. Bedrading is sterk versleten. Bedrading is extreem versleten (relevante onderdelen voor remmen, sturen).	X	X	X
		c) Isolatie is beschadigd of stuk. Kan kortsluiting veroorzaken. Hoog risico op brand, ontstaan van vonken.	X	X	X
4.12. Niet-verplichte lichten en retroreflectoren (X) ²	Visuele controle en controle door bediening	a) Een licht/retroreflector is niet in overeenstemming met de vereisten bevestigd ¹ . Uitstralend/reflecterend rood licht aan de voorzijde of wit licht aan de achterzijde.	X	X	
		b) Bediening van het licht is niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Bij een aantal koplampen dat tegelijk werkt, wordt de toegestane lichthelderheid overschreden; Uitstralend/reflecterend rood licht aan de voorzijde of wit licht aan de achterzijde.	X	X	
		c) Licht/retroreflector is niet stevig bevestigd. Zeer groot gevaar dat het eraf valt.	X	X	

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
4.13. Accu('s)	Visuele controle	a) Zit los. Niet correct bevestigd. Kan kortsluiting veroorzaken.	X		
		b) Lekt. Verlies van gevaarlijke stoffen.	X		
		c) Schakelaar (indien vereist) is defect.		X	
		d) Zekeringen (indien vereist) zijn defect.		X	
		e) Onvoldoende luchtcirculatie (indien vereist).		X	
5. ASSEN, WIELEN, BANDEN EN OPHANGING					
5.1. Assen					
5.1.1. Assen (+ E)	Visuele controle en indien beschikbaar gebruik van een toestel om de speling van de wielen vast te stellen.	a) As is gebroken of vervormd.			X
		b) As is niet goed aan het voertuig bevestigd. Verminderde stabiliteit, functionaliteit aangetast: te veel beweging ten opzichte van bevestigingspunten.		X	X
		c) Onveilige modificatie ³ . Verminderde stabiliteit, functionaliteit aangetast, onvoldoende afstand, tot andere onderdelen of de grond.		X	X
5.1.2. Stuurpenen (+ E)	Visuele controle en indien beschikbaar gebruik van een toestel om de speling van de wielen vast te stellen. Oefen verticale of zijdelingse kracht uit op elk wiel en noteer de mate van beweging tussen het aslichaam en de fusee.	a) Stuurpen is gebroken.			X
		b) Fuseepen en/of hulzen vertonen te veel slijtage. Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit.		X	X
		c) Te veel beweging tussen stuurpen en ashuis. Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit.		X	X

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
		d) De fusee zit los in as. Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit.		X	X
5.1.3. Wiellagers (+ E)	Visuele controle met een toestel om de speling van de wielen vast te stellen. Schud het wiel of oefen zijdelingse kracht uit op elk wiel en noteer de mate van opwaartse beweging van het wiel ten opzichte van de fusee.	a) Te veel speling in een wiellager. Verminderde richtingstabiliteit; gevaar van kapotgaan.		X	X
		b) Wiellager zit te strak of is geblokkeerd. Gevaar van oververhitting; gevaar van kapotgaan.		X	X
5.2. Wielen en banden					
5.2.1. Wielnaaf	Visuele controle	a) De moeren of bouten van het wiel ontbreken of zitten los. Ontbrekende bevestiging of deze zit zo los dat de wegveiligheid ernstig wordt aangetast.		X	X
		b) Naaf vertoont slijtage of beschadiging. Naaf vertoont slijtage of beschadiging op een zodanige wijze dat de veilige bevestiging van wielen wordt aangetast.		X	X
5.2.2. Wielen	Visuele controle van beide zijden van elk wiel met het voertuig boven een smeerkuil of bevestigd aan een hijstoestel.	a) Breuken of ondeugdelijk laswerk.			X
		b) Velgringen niet correct bevestigd. Grote kans op losraken.		X	X
		c) Wiel is ernstig vervormd of vertoont te veel slijtage. Veilige bevestiging aan de naaf aangetast; veilige bevestiging van band aangetast.		X	X
		d) Wielmaat, ontwerp, compatibiliteit of -soort niet in overeenstemming met de vereisten ¹ en is niet veilig.		X	

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
5.2.3. Banden	Visuele controle van de hele band door het voertuig naar voren en naar achteren te rollen.	a) Bandenmaat, laadvermogen, goedkeuringsmerk of snelheidscategorie is niet in overeenstemming met de vereisten ¹ en is niet veilig. Onvoldoende laadvermogen of snelheidscategorie voor feitelijk gebruik, band raakt andere vaste onderdelen van het voertuig, waardoor gebruik op de weg minder veilig wordt.		X	X
		b) Banden op dezelfde as of gekoppelde wielen hebben niet dezelfde maat.		X	
		c) Banden op dezelfde as hebben een verschillende structuur (radiaal/diagonaal).		X	
		d) Band vertoont ernstige schade of inkepingen. Koord zichtbaar of beschadigd.		X	X
		e) Bandenslijtage-indicator komt bloot te liggen Diepte van het bandprofiel niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .		X	X
		f) Band schuurt tegen andere onderdelen (flexibele opspatafweringsmiddelen). Band schuurt tegen andere onderdelen (veilig rijden niet belemmerd)	X		X
		g) Opgesneden banden niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Weefselbeschermingslaag aangetast.		X	X
5.3. Ophangingsysteem					
5.3.1. Veren en stabilisator (+ E)	Visuele controle en indien beschikbaar gebruik van een toestel om de speling van de wielen vast te stellen.	a) Verenzijn niet goed aan het chassis of de as bevestigd. Relatieve beweging zichtbaar, bevestigingen in ernstige mate te los.		X	X

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

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
5.3.4. Suspension joints (+ E)	Visuele controle en indien beschikbaar gebruik van een toestel om de speling van de wielen vast te stellen.	a) Fuseepen en/of hulzen of de veerverbindingen vertonen te veel slijtage. Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit.		X	X
		b) De stofkap is ernstig versleten. De stofkap ontbreekt of vertoont scheuren.	X	X	
5.3.5. Luchtvering	Visuele controle	a) Systeem werkt niet.			X
		b) Een onderdeel vertoont beschadiging, vervorming of is defect zodat het systeem minder goed werkt. Werking van het systeem ernstig verminderd.		X	X
		c) Het systeem lekt hoorbaar.		X	
		d) Onveilige modificatie.		X	
6. CHASSIS EN MET HET CHASSIS VERBONDEN DELEN					
6.1. Chassis of frame en bevestigingen					
6.1.1. Algemene toestand	Visuele controle	a) Een van de zijden of dwarsdelen vertoont lichte breuken of is vervormd. Een van de zijden of dwarsdelen vertoont ernstige breuken of is sterk vervormd.		X	X
		b) De verstevigende platen of bevestigingen zitten los. Meeste bevestigingen los; onvoldoende sterke onderdelen.		X	X
		c) Te veel corrosie waardoor het geheel aan stijfheid verliest. Onvoldoende sterke onderdelen.		X	X

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
6.1.2. Uitlaatpijpen en dempers	Visuele controle	a) Uitlaatsysteem zit los of lekt.		X	
		b) Emissies komen in de cabine of in het passagiersgedeelte. Gevaar voor de gezondheid van personen aan boord.		X	X
6.1.3. Brandstoftanks en -leidingen (incl. tanks en brandstofleidingen voor verwarming)	Visuele controle, gebruik van apparatuur voor het vaststellen van lekken in het geval van LPG/CNG/LNG-systemen.	a) De tank of leidingen zitten los, wat brandgevaar oplevert			X
		b) Brandstof lekt, tankdop ontbreekt of sluit niet goed af. Brandgevaar; buitensporig verlies van gevaarlijk materiaal.		X	X
		c) Gescheurde leidingen. Beschadigde leidingen.	X		
		d) Brandstofkraan (indien vereist) werkt niet correct.		X	
		e) Brandgevaar door — lekkende brandstof, — onvoldoende afscherming van brandstoftank of uitlaat, — toestand van het motorcompartiment.			X
		f) LPG-/CNG/LNG- of waterstofsysteem is niet in overeenstemming met de vereisten, deel van het systeem defect ¹ .			X
6.1.4. Bumpers, zijdelingse bescherming en onderrijbeveiliging aan de achterzijde	Visuele controle	a) Onderdelen zitten los of zijn beschadigd waardoor zij door (lichte) aanraking kunnen verwonden. Onderdelen zouden eraf kunnen vallen; functionaliteit ernstig aangetast.		X	X
		b) Inrichting is duidelijk niet in overeenstemming met de vereisten ¹		X	

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
6.1.5. Bevestiging van het reserve-wiel (indien aanwezig)	Visuele controle	a) Bevestiging in slechte toestand.	X		
		b) De bevestiging is gebroken of zit los.		X	
		c) Een reservewiel is niet stevig bevestigd. Zeer groot gevaar dat het eraf valt.		X	X
6.1.6. Mechanische koppelings- en trekrichting (+ E)	Visuele controle op slijtage en correcte bediening met speciale aandacht voor aanwezige veiligheidsvoorzieningen en/of het gebruik van meetapparatuur.	a) Onderdeel vertoont beschadiging, defecten of barsten (indien niet in gebruik). Onderdeel vertoont beschadiging, defecten of barsten (indien in gebruik).		X	X
		b) Onderdeel vertoont te veel slijtage. Onder de slijtagelimiet.		X	X
		c) Bevestiging is defect. Losse bevestigingen die er gemakkelijk af kunnen vallen.		X	X
		d) Veiligheidsvoorziening ontbreekt of werkt niet goed.		X	
		e) Koppelingsindicatoren werken niet.		X	
		f) Kentekenplaat of licht wordt bedekt (indien niet in gebruik). Kentekenplaat niet leesbaar (indien niet in gebruik).	X		X
		g) Onveilige modificatie ³ (secundaire onderdelen). Onveilige modificatie ³ (primaire onderdelen).		X	X
		h) Koppeling te zwak, incompatibel of koppelingsinrichting stemt niet overeen met de vereisten.			X

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
6.1.7. Verzending	Visuele controle	a) Borgschroeven zitten los of ontbreken. Borgschroeven zitten los of ontbreken waardoor de veiligheid ernstig wordt aangetast.		X	X
		b) Aslagering voor overbrenging vertoont te veel slijtage. Zeer groot gevaar op losraken of barsten.		X	X
		c) Kruiskoppelingen of de overbrengingskettingen of -riemen vertonen te veel slijtage Zeer groot gevaar op losraken of barsten.		X	X
		d) Flexibele koppelingskoppen zijn stuk. Zeer groot gevaar op losraken of barsten.		X	X
		e) As is beschadigd of gebogen.		X	
		f) Lagerbehuizing is gebroken of zit los. Zeer groot gevaar op losraken of barsten.		X	X
		g) De stofkap is ernstig versleten. De stofkap ontbreekt of vertoont scheuren.	X	X	
		h) Illegale modificatie van de aandrijving.		X	
6.1.8. Bevestiging van de motor	Visuele controle	Defecte, duidelijk en ernstig beschadigde bevestigingen. Loszittende of gebroken bevestigingen.		X	X
6.1.9 Motorprestaties (X) ²	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a) Regelmodule gewijzigd wat de veiligheid en/of het milieu aantast		X	
		b) Motor gewijzigd wat de veiligheid en/of het milieu aantast.			X

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
6.2. Cabine en koetswerk					
6.2.1. Toestand	Visuele controle	a) Paneel of onderdeel zit los of is beschadigd en kan verwondingen veroorzaken. Zou eraf kunnen vallen.		X	X
		b) Koetswerkondersteuning zit los. Verminderde stabiliteit.		X	X
		c) Uitlaatemissies komen binnen. Gevaar voor de gezondheid van personen aan boord.		X	X
		d) Onveilige modificatie ³ . Onvoldoende afstand tot roterende of bewegende onderdelen en de weg.		X	X
6.2.2. Bevestiging	Visuele controle	a) Koetswerk of cabine zit los. Verminderde stabiliteit.		X	X
		b) Koetswerk/cabine zit niet recht op het chassis.		X	
		c) Bevestiging van koetswerk/cabine op het chassis of de dwarsdelen zit los of ontbreekt en indien symmetrisch. De bevestiging van het koetswerk/de cabine op het chassis of de dwarsdelen zit los of ontbreekt wat de veiligheid zeer ernstig aantast.		X	X
		d) Bevestigingspunten aan integrale koetswerkonderdelen vertonen te veel roest. Verminderde stabiliteit.		X	X

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
6.2.3. Portieren en portiervangers	Visuele controle	a) Een portier opent en sluit niet correct.		X	
		b) Een portier kan plots opengaan of blijft niet gesloten (schuifdeuren). Een portier kan plots opengaan of blijft niet gesloten (openslaande deuren).		X	X
		c) Portier, scharnieren, portiervangers, stijlen is/zijn stuk. Portier, scharnieren, portiervangers of stijlen ontbreekt/ontbreken of zit/zitten los	X	X	
6.2.4. Bodem	Visuele controle	Bodem zit los of is stuk. Onvoldoende stabiliteit.		X	X
6.2.5. Bestuurderszitplaats	Visuele controle	a) Zitplaats met defecte structuur. Losse zitplaats.		X	X
		b) Afstelmechanisme functioneert niet correct. Zitplaats beweegt of rugleuning niet fixeerbaar.		X	X
6.2.6. Overige zitplaatsen	Visuele controle	a) Zitplaatsen zijn defect of zitten los (secundaire onderdelen). Zitplaatsen zijn defect of zitten los (hoofdonderdelen).	X	X	
		b) Zitplaatsen zijn niet bevestigd in overeenstemming met de vereisten ¹ . Toegestaan aantal zitplaatsen overschreden; plaatsing niet in overeenstemming met goedkeuring.	X	X	
6.2.7. Bedieningsapparatuur voor de bestuurder	Visuele controle en controle door bediening	Bedieningsapparatuur die nodig is voor de veilige besturing van het voertuig werkt niet correct. Bediening minder veilig.		X	X

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
6.2.8. Cabinetreden	Visuele controle	a) Trede of bevestiging zit los. Onvoldoende stabiliteit.	X		
		b) Toestand van trede of opstapring zou gebruikers kunnen verwonden.		X	
6.2.9. Andere binnen- en buitenvoorzieningen en uitrusting	Visuele controle	a) Bevestiging of andere voorzieningen of inrichtingen zijn defect.		X	
		b) Andere voorzieningen of inrichtingen zijn niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Gemonteerde onderdelen zouden letsel kunnen veroorzaken. veilige werking negatief beïnvloed.	X		X
		c) Hydraulische inrichting lekt. Buitensporig verlies van gevaarlijk materiaal.	X		X
6.2.10. Spatborden, opspatafschermingsuitrusting	Visuele controle	a) Ontbreekt, zit los of is ernstig verroest. Zou letsel kunnen veroorzaken. Zou eraf kunnen vallen.	X		X
		b) Onvoldoende afstand tot band/wiel (opspatafscherming). Onvoldoende afstand tot band/wiel (spatborden).	X		X
		c) Niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Onvoldoende afdekking van trede.	X		X
7. DIVERSE UITRUSTINGEN					
7.1. Veiligheidsgordels/sluitingen en beveiligingssystemen voor inzittenden					
7.1.1. Veiligheid van de bevestiging van veiligheidsgordels/sluitingen	Visuele controle	a) Verankeringspunt is stuk. Verminderde stabiliteit.		X	X
		b) Verankering zit los.		X	

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
7.1.2. Toestand van veiligheidsgordels/sluitingen	Visuele controle en controle door bediening	a) Verplichte veiligheidsgordel ontbreekt of is niet bevestigd.		X	
		b) Veiligheidsgordel is beschadigd. Scheur of teken van overspanning.	X		
		c) Veiligheidsgordel is niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .		X	
		d) Sluiting van de veiligheidsgordel is beschadigd of werkt niet correct.		X	
		e) Oprolmechanisme van de veiligheidsgordel is beschadigd of werkt niet correct.		X	
7.1.3. Krachtbegrenzer veiligheidsgordel	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a) Krachtbegrenzer is duidelijk niet aanwezig of is niet aan het voertuig aangepast.		X	
		b) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuig-interface.		X	
7.1.4. Gordelspanners	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a) Spanner is duidelijk niet aanwezig of is niet aan het voertuig aangepast.		X	
		b) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuig-interface.		X	
7.1.5. Airbag	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a) Airbags zijn duidelijk niet aanwezig of passen niet bij het voertuig.		X	
		b) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuig-interface.		X	
		c) Airbags werkt duidelijk niet.		X	
7.1.6. SRS-systemen (Supplemental Restraint System)	Visuele controle van waarschuwingslampje en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a) Het waarschuwingslampje van het SRS wijst op een defect in het systeem.		X	

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
		b) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuig-interface.		X	
7.2. Brandblusser (X) ²	Visuele controle	a) Ontbreekt.		X	
		b) Niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Indien vereist (bv. taxi's, bussen, touringcars enz.).	X		X
7.3. Sloten en beveiligingen tegen diefstal	Visuele controle en controle door bediening	a) Apparatuur om te verhinderen dat er met het voertuig wordt gereden, werkt niet.	X		
		b) Defect. Sluit of blokkeert onaangekondigd.		X	X
7.4. Gevarendriehoek (indien vereist) (X) ²	Visuele controle	a) Ontbreekt of is onvolledig.	X		
		b) Niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .	X		
7.5. Verbandtrommel (indien vereist) (X) ²	Visuele controle	Ontbreekt, is onvolledig of is niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .	X		
7.6. Wielblokken (wiggen) (indien vereist) (X) ²	Visuele controle	Ontbreken of zijn niet in goede toestand, onvoldoende stabiliteit of te klein.		X	
7.7. Geluidssignaalinrichting	Visuele controle en controle door bediening	a) Werkt niet goed. Werkt in het geheel niet	X		X
		b) Bediening zit los.	X		
		c) Niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Uitgezonden geluid kan worden verward met officiële sirenes.	X		X

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
7.8. Snelheidsmeter	Visuele controle of door bediening tijdens een test op de weg of door middel van elektronica.	a) Niet geïnstalleerd in overeenstemming met de vereisten ¹ . Ontbreekt (indien vereist).	X		
		b) Verminderde werking. Werkt in het geheel niet.	X		
		c) Kan niet voldoende worden verlicht. Kan in het geheel niet worden verlicht.	X		
7.9. Tachograaf (indien aanwezig/vereist)	Visuele controle	a) Niet geïnstalleerd in overeenstemming met de vereisten ¹ .		X	
		b) Werkt niet.		X	
		c) Zegels zijn stuk of ontbreken.		X	
		d) Installatieplaat ontbreekt, is onleesbaar of verouderd.		X	
		e) Duidelijke vervalsing of manipulatie.		X	
		f) Maat van banden niet compatibel met ijkparameters.		X	
7.10. Snelheidsbegrenzer (indien aanwezig/vereist) (+ E)	Visuele controle en, indien uitrusting beschikbaar is, controle door bediening.	a) Niet geïnstalleerd in overeenstemming met de vereisten ¹ .		X	
		b) Werkt duidelijk niet.		X	
		c) Snelheid onjuist ingesteld (indien gecontroleerd).		X	
		d) Zegels zijn stuk of ontbreken.		X	
		e) Plaatje ontbreekt of is onleesbaar.		X	
		f) Maat van banden niet compatibel met ijkparameters.		X	

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
7.11. Kilometer teller (indien vereist) (X) ²	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a) Is duidelijk mee geknoeid (fraude) om de geregistreerde afstand te verminderen of om de afstand die een voertuig heeft afgelegd, verkeerd weer te geven.		X	
		b) Werkt duidelijk niet.		X	
7.12. Elektronische stabiliteitscontrole (ESC) indien aanwezig/vereist (X) ²	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a) Wielsnelheidssensoren ontbreken of zijn beschadigd.		X	
		b) Bedrading is beschadigd.		X	
		c) Andere onderdelen ontbreken of zijn beschadigd.		X	
		d) Schakelaar is beschadigd of werkt niet correct.		X	
		e) Het waarschuwingslampje van de elektronische stabiliteitscontrole wijst op een defect in het systeem.		X	
		f) Systeem geeft defect aan via elektronisch voertuig-interface.		X	
8. OVERLASTFACTOREN					
8.1. Geluid					
8.1.1 Noise suppression system (+ E)	Subjectieve beoordeling, (tenzij de controleur van mening is dat het geluidsniveau wellicht tegen de grens zit in welk geval een geluidstest met een geluidsmeter mag worden uitgevoerd).	a) Geluidsniveaus overschrijden de volgens de vereisten toegestane niveaus ¹ .		X	
		b) Onderdeel van het geluidsonderdrukkingssysteem zit los, is beschadigd, niet juist aangebracht, afwezig of duidelijk aangepast met een nadelige invloed op de geluidsniveaus. Zeer groot gevaar dat het eraf valt.		X	X
8.2. Uitlaatemissies					
8.2.1 Emissies van voertuigen met compressieontsteking					
8.2.1.1. Uitlaatemissieregelsysteem	Visuele controle	a) Het door de fabrikant gemonteerde uitlaatemissieregelsysteem is afwezig, aangepast of duidelijk defect.		X	
		b) Lekken die emissiemetingen kunnen beïnvloeden.		X	

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
		c) Waarschuwinglampje volgt niet de juiste volgorde.		X	
8.2.1.2. Gasemissies (E)	<p>— voor voertuigen tot emissieklassen Euro 5 en EURO V ⁽⁷⁾:</p> <p>Meting met een uitlaatgasanalysator in overeenstemming met de vereisten ¹ of aflezing van OBD. De uitlaatpijptest is altijd de standaardmethode voor de beoordeling van de uitlaatgassen. Op basis van een gelijkwaardigheidsbeoordeling en rekening houdend met de desbetreffende wetgeving inzake typegoedkeuring kunnen lidstaten het gebruik van OBD toestaan in overeenstemming met de aanbevelingen van de fabrikant en andere vereisten.</p> <p>— voor voertuigen van emissieklassen Euro en EURO VI ⁽⁸⁾:</p> <p>Meting met een uitlaatgasanalysator in overeenstemming met de vereisten ¹ of uitlezing OBD overeenkomstig de aanbevelingen van de fabrikant en andere vereisten ¹</p> <p>Metingen niet toepasbaar voor tweetaktmotoren</p> <p>Er kan ook worden gemeten met meetapparatuur op afstand volgens standaardtestmethodes.</p>	a) Ofwel overschrijden de gasemissies de door de fabrikant vastgelegde niveaus,		X	
		b) ofwel, indien deze gegevens niet beschikbaar zijn, overschrijden de CO-emissies,		X	
		i) voor voertuigen zonder geavanceerd uitlaatemissieregelsysteem,		X	
		— 4,5 %, of		X	
		— 3,5 %		X	
afhankelijk van de datum van eerste inschrijving of gebruik zoals in de vereisten wordt bepaald ¹ ;		X			
ii) voor voertuigen met een geavanceerd uitlaatemissieregelsysteem,		X			
— bij stationaire motor: 0,5 %		X			
— bij verhoogd toerental: 0,3 %,		X			
of		X			
— bij stationaire motor: 0,3 % ⁽⁸⁾		X			
— bij verhoogd toerental: 0,2 %		X			
afhankelijk van de datum van eerste inschrijving of gebruik zoals in de vereisten wordt bepaald ¹ .		X			
		c) Lambdacoëfficiënt buiten de waarde $1 \pm 0,03$ of niet overeenkomstig de specificaties van fabrikant.		X	
		d) Uitgelezen OBD wijst op ernstig defect.		X	
		e) De meetapparatuur op afstand wijst op een ernstige inbreuk.		X	

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
8.2.2. Emissies compressieontstekingsmotoren					
8.2.2.1. Uitlaatemissieregelsysteem	Visuele controle	a) Een door de fabrikant gemonteerd uitlaatemissieregelsysteem is afwezig of duidelijk defect.		X	
		b) Lekken die emissiemetingen kunnen beïnvloeden.		X	
		c) Waarschuwinglampje volgt niet de juiste volgorde.		X	
		d) Onvoldoende reagens, indien van toepassing.		X	
8.2.2.2. Opaciteit	<p>— voor voertuigen tot emissieklasse Euro 5 en EURO V (7):</p> <p>De opaciteit van de uitlaatgassen wordt gemeten tijdens een vrije acceleratie (bij niet-belaste motor wordt het toerental opgevoerd van het stationair toerental tot het toerental waarbij de regelaar van de brandstoftoevoer in werking treedt) met de versnellingspook in de vrije stand en niet-ontkoppelde motor of uitlezing OBD. De uitlaatpijptest is altijd de standaardmethode voor de beoordeling van de uitlaatgassen. Op basis van een gelijkwaardigheidsbeoordeling kunnen lidstaten het gebruik van OBD toestaan in overeenstemming met de aanbevelingen van de fabrikant en andere vereisten.</p> <p>— voor voertuigen van emissieklassen Euro 6 en EURO VI (8):</p> <p>De opaciteit van de uitlaatgassen wordt gemeten tijdens een vrije acceleratie (bij niet-belaste motor wordt het toerental opgevoerd van het stationair toerental tot het toerental waarbij de regelaar van de brandstoftoevoer in werking treedt) met de versnellingspook in de vrije stand en niet-ontkoppelde motor of uitlezing OB overeenkomstig de aanbevelingen van de fabrikant en andere vereisten¹.</p>	<p>a) Bij voertuigen die voor de eerste keer na de datum in de vereisten¹ 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>		X	

Voertuigen die vóór 1 januari 1980 werden geregistreerd of in gebruik genomen, moeten niet aan deze vereiste voldoen.

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
	Vorbereiding van het voertuig 1. Voertuigen kunnen worden gecontroleerd zonder voorbereiding, maar om veiligheidsredenen moet eerst worden nagegaan of de motor warm is en in een bevredigende mechanische staat verkeert.	b) Wanneer deze gegevens niet beschikbaar zijn of de vereisten ¹ het gebruik van referentiewaarden niet toelaten, — voor motoren met natuurlijke aanzuiging: 2,5 m ⁻¹ , — voor motoren met drukvulling: 3,0 m ⁻¹ , of, bij voertuigen die in de vereisten ¹ staan of voor de eerste keer na de datum in de vereisten zijn geregistreerd of in gebruik genomen ¹ , 1,5 m ⁻¹ (¹⁰) of 0,7 m ⁻¹ (¹¹).		X	
	2. Vorbereidings-voorschriften: i) de motor moet op temperatuur zijn, hetgeen bijvoorbeeld kan worden geconstateerd wanneer de temperatuur van de motorolie, gemeten door middel van een in de opening voor de oliepeilstok ingebrachte voeler, ten minste 80 °C bedraagt of de normale bedrijfstemperatuur wanneer deze lager is, dan wel wanneer de temperatuur van het motorblok, bepaald aan de hand van de hoeveelheid infraroodstraling, ten minste een vergelijkbare waarde bedraagt. Indien door de constructie van het voertuig deze meting in de praktijk moeilijk uitvoerbaar is, kan de normale bedrijfstemperatuur van de motor op een andere wijze worden vastgesteld, bijvoorbeeld door te wachten tot de ventilator aanslaat; ii) het uitlaatsysteem moet worden doorgeblazen door middel van ten minste drie vrije acceleratiecycli of een daarmee vergelijkbare methode.			X	

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
	<p>Controleprocedure:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De motor en de eventueel gemonteerde turbolader moeten stationair draaien voor het begin van elke vrije acceleratiecyclus. Bij zware dieselmotoren moet ten minste 10 seconden worden gewacht na het loslaten van het gaspedaal. 2. Bij de aanvang van elke vrije acceleratiecyclus moet het gaspedaal snel en ononderbroken (d.w.z. in minder dan 1 seconde) maar wel rustig volledig worden ingedrukt, teneinde een maximum brandstoftoevoer door de injectiepomp te verkrijgen. 3. Tijdens elke vrije acceleratiecyclus moet de motor het toerental bereiken waarbij de regelaar van de brandstoftoevoer in werking treedt of, voor voertuigen met een automatische transmissie, het door de fabrikant voorgeschreven toerental dan wel, indien dit niet bekend is, een toerental dat twee derde bedraagt van het toerental waarbij de regelaar van de brandstoftoevoer in werking treedt, alvorens het gaspedaal wordt losgelaten. Dit kan worden gecontroleerd door bijvoorbeeld het toerental te meten of door voldoende tijd te laten verlopen tussen het indrukken en het loslaten van het gaspedaal, namelijk, bij voertuigen van de categorie M₂, M₃, N₂ of N₃, ten minste 2 seconden. 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. 	c) De meetapparatuur op afstand wijst op een ernstige inbreuk.		X	

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
	<p>5. Om onnodige tests te vermijden kunnen de lidstaten voertuigen afkeuren waarbij aanzienlijk hogere waarden dan de grenswaarden zijn gemeten na minder dan drie vrije acceleratiecycli of na het doorblazen. Om onnodige controles te vermijden kunnen de lidstaten ook voertuigen goedkeuren waarbij na minder dan drie vrije acceleratiecycli of na het doorblazen aanzienlijke lagere waarden dan de grenswaarden zijn gemeten.</p> <p>Er kan ook worden gemeten met meetapparatuur op afstand met bevestiging door standaardtestmethodes.</p>				
8.4. Andere punten die betrekking hebben op het milieu					
8.4.1. Vloeistoflekken		<p>Te veel vloeistoflekken, behalve water, die het milieu zouden kunnen schaden of een gevaar zouden kunnen vormen voor de veiligheid van andere weggebruikers.</p> <p>Gestage vorming van druppels die een zeer ernstig gevaar oplevert.</p>		X	X
9. AANVULLENDE CONTROLES VOOR PASSAGIERSVOERTUIGEN VAN CATEGORIEËN M ₂ , M ₃					
9.1. Deuren					
9.1.1. In- en uitgang	Visuele controle en controle door bediening	a) Bediening is defect.		X	
		b) Toestand is slecht.	X		
		Zou letsel kunnen veroorzaken.		X	
		c) Noodbediening is defect.		X	
		d) Afstandsbediening van portieren of waarschuwingstoestellen zijn defect.		X	

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
9.1.2. Nooduitgangen	Visuele controle en controle door bediening (indien van toepassing).	a) Bediening is defect.		X	
		b) Borden met opschrift „nooduitgang” zijn onleesbaar. Borden met opschrift „nooduitgang” ontbreken.	X		
		c) Hamer om ruiten in te slaan ontbreekt.	X		
		d) Toegang versperd.		X	
9.2. Ontwasemings- en ontdooisysteem (X) ²	Visuele controle en controle door bediening	a) Functioneert niet correct. Nadelige invloed op het veilige gebruik van voertuig.	X		
		b) Emissie van giftige gassen of uitlaatgassen in het bestuurders- of passagiersgedeelte. Gevaar voor de gezondheid van personen aan boord.		X	X
		c) Ontdooisysteem (indien verplicht) is defect.		X	
9.3. Ventilatie- en verwarmings-systeem (X) ²	Visuele controle en controle door bediening	a) Bediening is defect. Risico voor de gezondheid van personen aan boord.	X		
		b) Emissie van giftige gassen of uitlaatgassen in het bestuurders- of passagiersgedeelte. Gevaar voor de gezondheid van personen aan boord.		X	X
9.4. Zitplaatsen					
9.4.1. Passagierszitplaatsen (inclusief zitplaatsen voor begeleiders personen en bevestigingsystemen voor kinderen, indien van toepassing)	Visuele controle	Klapstoelen (indien toegestaan) werken niet automatisch. Blokkeren een nooduitgang.	X		X

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
9.4.2. Bestuurderszitplaats (aanvullende vereisten)	Visuele controle	a) Speciale voorzieningen zoals zonneschermen of zonnekleppen zijn defect. Belemmerd gezichtsveld.	X		
		b) Bescherming voor bestuurder zit los. Zou letsel kunnen veroorzaken.	X	X	
9.5. Binnenverlichting en bestemmingsapparatuur (X) ²	Visuele controle en controle door exploitatie	Bevestiging is defect. Werkt in het geheel niet.	X	X	
9.6. Gangpaden, staanplaatsen	Visuele controle	a) Bodem zit los. Verminderde stabiliteit.		X	X
		b) Leuningen of handvaten zijn defect. Zitten los of zijn niet bruikbaar.	X	X	
9.7. Trappen en treden	Visuele controle en controle door bediening (indien van toepassing).	a) Toestand is slecht. In beschadigde toestand. Verminderde stabiliteit.	X	X	X
		b) Inklapbare treden functioneren niet correct.		X	
9.8. Communicatiesysteem met passagiers (X) ²	Visuele controle en controle door bediening.	Systeem is defect. Werkt in het geheel niet.	X	X	
9.9. Bordjes met tekst (X) ²	Visuele controle	a) Bordje ontbreekt, is foutief of onleesbaar. Verkeerde informatie.	X	X	

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
9.10. Vereisten voor het vervoer van kinderen (X) ²					
9.10.1. Deuren	Visuele controle	Bescherming van portieren niet in overeenstemming met de vereisten ¹ voor deze vorm van vervoer.		X	
9.10.2. Signaleerinrichtingen en speciale uitrusting	Visuele controle	Signaleerinrichting of speciale uitrusting ontbreekt.	X		
9.11. Vereisten voor het vervoer van mindervaliden (X) ²					
9.11.1. Portieren, laadplatforms en liften	Visuele controle en exploitatie	a) Bediening is defect. Bediening minder veilig.	X		
		b) Toestand is slecht. Verminderde stabiliteit. Zou letsel kunnen veroorzaken.	X		X
		c) Werkt niet goed. Bediening minder veilig.	X		X
		d) Waarschuwingstoestel(len) is (zijn) defect. Werkt/werken in het geheel niet	X		X
9.11.2. Bevestigingssysteem voor rolstoelen	Visuele controle en, indien van toepassing, controle door bediening	a) Bediening is defect. Bediening minder veilig.	X		X
		b) Toestand is slecht. Verminderde stabiliteit. Zou letsel kunnen veroorzaken.	X		X
		c) Werkt niet goed. Bediening minder veilig.	X		X

Post	Methode	Redenen voor afkeuring	Beoordeling van gebreken		
			Klein	Groot	Gevaarlijk
9.11.3. Signaleerinrichting en speciale uitrusting	Visuele controle	Signaleerinrichting of speciale uitrusting ontbreekt.		X	

- (¹) De remefficiëntie wordt berekend door de totale remkracht, bereikt wanneer de rem wordt ingetrapt, te delen door het gewicht van het voertuig of, bij opleggers, de som van de belasting op de assen en het resultaat met 100 te vermenigvuldigen.
- (²) De voertuigcategorieën die buiten de richtlijn vallen worden vermeld als richtsnoer.
- (³) 48 % voor voertuigen die niet zijn uitgerust met ABS of die vóór 1 oktober 1991 zijn goedgekeurd
- (⁴) 45 % voor voertuigen die zijn geregistreerd na 1988 of vanaf de datum in de vereisten afhankelijk van de vraag welke van deze data het laatste valt.
- (⁵) 43 % voor opleggers en aanhangwagens met trekstang die zijn ingeschreven na 1988 of vanaf de datum in de vereisten afhankelijk van de vraag welke van deze data het laatste valt.
- (⁶) 2,2 m/s² voor N₁, N₂ en N₃ voertuigen.
- (⁶) Typegoedgekeurd in overeenstemming met Richtlijn 70/220/EEG, Verordening (EG) nr. 715/2007, bijlage I, tabel 5 (Euro 5), Richtlijn 88/77/EEG en Richtlijn 2005/55/EG.
- (⁷) Type-approved in accordance with Regulation (EC) No 715/2007, Annex I, Table 2 (Euro 6) and Regulation (EC) No 595/2009 (Euro VI).
- (⁸) Typegoedgekeurd in overeenstemming met Richtlijn 70/220/EEG, Verordening (EG) nr. 715/2007 (Euro 5), Richtlijn 88/77/EEG en Richtlijn 2005/55/EG.
- (⁹) Typegoedgekeurd volgens Verordening (EG) nr. 715/2007, bijlage I, tabel 2 (Euro 6) en Verordening (EG) nr. 595/2009 (Euro VI).
- (¹⁰) Typegoedgekeurd in overeenstemming met de grenswaarden in rij B van hoofdstuk 5.3.1.4. van bijlage 1 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 1 bij Richtlijn 88/77/EEG, of voor het eerst ingeschreven of in gebruik genomen na 1 juli 2008.
- (¹¹) Typegoedgekeurd in overeenstemming met de grenswaarden van Verordening (EG) nr. 715/2007, bijlage I, tabel 2 (Euro 6) en Verordening (EG) nr. 595/2009 (Euro VI).

VOETNOTEN:

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

BIJLAGE III

I. Beginselen van het vastzetten van de lading

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

5. Toepasselijke normen:

Norm	Onderwerp
— EN 12195-1	Berekening van de sjorkrachten
— EN 12640	Sjorpunten
— EN 12642	Sterkte van de structuur van de laadvloer
— EN 12195-2	Sjorbanden gemaakt van kunstvezels
— EN 12195-3	Sjorkettingen
— EN 12195-4	Sjorstaalkabels
— ISO 1161, ISO 1496	ISO-container
— EN 283	Wissellaadbakken
— EN 12641	Dekzeilen
— EUMOS 40511	Palen — Rongen
— EUMOS 40509	Vervoer -Verpakking

II. Controle van de vastzetting van de lading

1. Indeling van gebreken

Gebreken worden ingedeeld in een van de volgende groepen:

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

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

2. Controlemethoden

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

3. Beoordeling van gebreken

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

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

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

Wanneer een vervoersactiviteit binnen het toepassingsgebied van Richtlijn 95/50/EG van de Raad ⁽¹⁾ valt, kunnen meer specifieke voorschriften van toepassing zijn.

Tabel 1

Post	Gebreken	Beoordeling		
		Klein	Groot	Gevaarlijk
A	Lading kan niet correct worden vastgezet als gevolg van de verpakking ervan	De controleur beslist		
B	Eén of meer ladingseenheden zijn niet correct gepositioneerd	De controleur beslist		
C	Het voertuig is ongeschikt voor de ingeladen lading (ander gebrek dan de onder 10 genoemde gebreken)	De controleur beslist		
D	Duidelijke gebreken aan de bovenbouw van het voertuig (ander gebrek dan de onder 10 genoemde gebreken)	De controleur beslist		
10	Geschiktheid van het voertuig			

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

Post	Gebreken	Beoordeling		
		Klein	Groot	Gevaarlijk
10.1	Voorwand (indien gebruikt om lading vast te zetten)			
10.1.1	Verzwakkende roestschade of vervormingen		x	
	Barsten die de integriteit van de laadruimte in gevaar brengen			x
10.1.2	Niet sterk genoeg (certificaat of etiket indien van toepassing)		x	
	Niet hoog genoeg voor de vervoerde lading			x
10.2.	Zijwanden (indien gebruikt voor het vastzetten van lading)			
10.2.1.	Verzwakkende roestschade, vervormingen, scharnieren of vangers niet in goede staat.		x	
	Barsten; scharnieren of vangers ontbreken of zijn stuk			x
10.2.2.	Standaard niet sterk genoeg (certificaat of etiket indien van toepassing)		x	
	Niet hoog genoeg voor de vervoerde lading			x
10.2.3.	De toestand van planken van zijwanden voldoet niet.		x	
	Barsten			x
10.3.	Achterwand (indien gebruikt voor het vastzetten van lading)			
10.3.1.	Verzwakkende roestschade, vervormingen, scharnieren of vangers niet in goede staat.		x	
	Barsten; scharnieren of vangers ontbreken of zijn stuk			x
10.3.2.	Niet sterk genoeg (certificaat of etiket indien van toepassing)		x	
	Niet hoog genoeg voor de vervoerde lading			x
10.4.	Rongen (indien gebruikt voor het vastzetten van lading)			
10.4.1.	Verzwakkende roestschade, vervormingen, onvoldoende bevestigd aan het voertuig		x	
	Barsten; bevestiging aan het voertuig instabiel			x
10.4.2.	Onvoldoende kracht of ontoereikend ontwerp		x	
	Niet hoog genoeg voor de vervoerde lading			x
10.5.	Bevestigingspunten (indien gebruikt voor het vastzetten van lading)			
10.5.1.	In onvoldoende goede staat of ontoereikend ontwerp		x	
	Kunnen de vereiste trekkrachten niet aan			x

Post	Gebreken	Beoordeling		
		Klein	Groot	Gevaarlijk
10.5.2.	Aantal onvoldoende Onvoldoende aantal om de vereiste trekkrachten te dragen		x	x
10.6.	Vereiste bijzondere structuren (indien gebruikt voor het vastzetten van lading)			
10.6.1.	In slechte staat, beschadigd Barsten; kunnen de krachten bij een botsing niet weerstaan		x	x
10.6.2.	Niet geschikt voor de vervoerde lading Ontbreken		x	x
10.7.	Vloer (indien gebruikt voor het vastzetten van lading)			
10.7.1.	In slechte staat, beschadigd Barsten; kan de lading niet dragen		x	x
10.7.2.	Onvoldoende laadvermogen kan de lading niet dragen		x	x
20	Bevestigingsmethoden			
20.1.	Vastzetten, blokkeren en direct vastsjorren			
20.1.1	Directe bevestiging van de lading (blokkeren)			
20.1.1.1	Afstand tot de voorwand indien gebruikt voor direct vastzetten is te groot Meer dan 15 cm en het gevaar bestaat dat de wand wordt doorboord		x	x
20.1.1.2.	Afstand tot de zijwand indien gebruikt voor direct vastzetten is te groot Meer dan 15 cm en het gevaar bestaat dat de wand wordt doorboord		x	x
20.1.1.3.	Afstand tot de achterwand indien gebruikt voor direct vastzetten is te groot Meer dan 15 cm en het gevaar bestaat dat de wand wordt doorboord		x	x
20.1.2.	Vastzetmiddelen zoals rails, balken, latten en wiggen aan de voorkant, zijkanten en achterkant			
20.1.2.1.	Niet correct aan het voertuig bevestigd Niet goed bevestigd Kunnen de krachten bij een botsing niet weerstaan, zitten los	x	x	x

Post	Gebreken	Beoordeling		
		Klein	Groot	Gevaarlijk
20.1.2.2.	Niet correct vastgezet	x		
	Niet stevig genoeg vastgezet		x	
	Volkomen ineffectief			x
20.1.2.3.	Het vastzetmiddel is niet helemaal geschikt.		x	
	Het vastzetmiddelen is volkomen ongeschikt.			x
20.1.2.4.	De gekozen methode voor het vastzetten van de verpakking is sub-optimaal		x	
	De gekozen methode is volkomen ontoereikend.			x
20.1.3	Direct vastzetten met netten en dekens			
20.1.3.1.	Toestand van de netten en dekens (het etiket ontbreekt of is beschadigd, maar het middel is in goede staat)	x		
	De apparatuur voor het vastzetten van de lading is beschadigd		x	
	Apparatuur voor het vastzetten van de lading ernstig beschadigd en niet meer bruikbaar			x
20.1.3.2.	De netten en dekens zijn niet sterk genoeg.		x	
	Het vermogen om de krachten bij een botsing te weerstaan is minder dan twee derde van wat wordt vereist			x
20.1.3.3.	De netten en dekens zijn niet goed vastgemaakt.		x	
	Bevestiging minder in staat om twee derde van de krachten bij een botsing te weerstaan			x
20.1.3.4.	De netten en dekens zijn niet helemaal geschikt om de lading vast te zetten		x	
	Volkomen ongeschikt			x
20.1.4.	Afscheiding en opvulling van ladingseenheden of tussenruimten			
20.1.4.1.	Geschiktheid van de afscheidings- en opvullingseenheid		x	
	Er is te veel ruimte tussen de ladingseenheden.			x
20.1.5.	Directe bevestiging (horizontaal, transversaal, diagonaal, met lussen of veren)			
20.1.5.1.	De vereiste vastzettingskrachten worden niet bereikt.		x	
	Minder dan twee derde van de vereiste kracht			x
20.2.	Vastzetten met frictiesloten			
20.2.1.	Bereiken van de vereiste vastzettingskrachten			

Post	Gebreken	Beoordeling		
		Klein	Groot	Gevaarlijk
20.2.1.1.	De vereiste vastzettingskrachten worden niet bereikt. Minder dan twee derde van de vereiste kracht		x	x
20.3.	Apparatuur voor het vastzetten van de lading			
20.3.1	Geschiktheid van de apparatuur voor het vastzetten van de lading Volledig ongeschikte apparatuur		x	x
20.3.2.	Het etiket (bv. op het afleesplaatje/de testaanhangwagen) ontbreekt of is beschadigd, maar de apparatuur is nog in goede staat. Het etiket (bv. op afleesplaatje/de testaanhangwagen) ontbreekt of is beschadigd en de apparatuur is niet in goede staat	x	x	
20.3.3.	De apparatuur voor het vastzetten van de lading is beschadigd Apparatuur voor het vastzetten van de lading ernstig beschadigd en niet meer bruikbaar		x	x
20.3.4.	De aanspanners zijn niet correct gebruikt De aanspanners zijn stuk		x	x
20.3.5.	De apparatuur voor het vastzetten van de lading is verkeerd gebruikt (bv. geen bekleding van de randen). De apparatuur voor het vastzetten van de lading vertoont gebreken (bv. knopen).		x	x
20.3.6.	Bevestiging van de apparatuur voor het vastzetten van de lading ondeugdelijk Minder dan twee derde van de vereiste kracht		x	x
20.4.	Overige apparatuur (bv. antislipmatten, bekleding van en rails op randen)			
20.4.1.	De gebruikte apparatuur is ongeschikt. Er is verkeerde of defecte apparatuur gebruikt. De gebruikte apparatuur is volkomen ongeschikt.	x	x	x
20.5.	Vervoer van bulkmateriaal, licht en los materiaal			
20.5.1.	Bulkmateriaal waait weg tijdens het gebruik van het voertuig in het verkeer en dat kan het overige verkeer afleiden Gevaar voor het verkeer		x	x
20.5.2.	Het bulkmateriaal is niet toereikend vastgezet. Verlies van lading wat een gevaar voor het verkeer oplevert		x	x

Post	Gebreken	Beoordeling		
		Klein	Groot	Gevaarlijk
20.5.3.	Geen bedekking van lichte goederen		x	
	Verlies van lading wat een gevaar voor het verkeer oplevert			x
20.6.	Vervoer van rondhout			
20.6.1.	Het vervoerd materiaal (boomstammen) ligt gedeeltelijk los.			x
20.6.2.	De vastzettingskrachten van de ladingseenheid zijn niet toereikend		x	
	Minder dan twee derde van de vereiste kracht			x
30	De lading is helemaal niet vastgezet			x

BIJLAGE IV

(voorzijde)

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

1. Plaats van de technische controle langs de weg
2. Datum
3. Tijdstip
4. Kenletters van het land en kenteken van het voertuig
5. Voertuigidentificatienummer (VIN)
6. Voertuigcategorie
 - a) N₂^(a) (3,5 tot 12 t)
 - b) N₃^(a) (meer dan 12 t)
 - c) O₃^(a) (3,5 tot 10 t)
 - d) O₄^(a) (meer dan 10 t)
 - e) M₂^(a) (> 9 zitplaatsen^(b) tot 5 t)
 - f) M₃^(a) (> 9 zitplaatsen^(b) meer dan 5 t)
 - g) T5
 - h) Andere voertuigcategorie:
(gelieve te preciseren):
7. Stand kilometerteller die op het moment van de controle wordt afgelezen
8. Onderneming die het vervoer uitvoert
 - a) Naam en adres
 -
 - b) Nummer van de communautaire vergunning^(c) (Verordeningen (EG) nr. 1072/2009 en nr. 1073/2009)
9. Naam bestuurder

10. Checklist

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

11. Resultaat van de controle:

Goedgekeurd	<input type="checkbox"/>
Afgekeurd	<input type="checkbox"/>
Verbod op of beperking van het gebruik van het voertuig, dat gevaarlijke gebreken vertoont	<input type="checkbox"/>

12. Diversen/opmerkingen:

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

Handtekening van:

De bevoegde instantie, functionaris of controleur	Bestuurder
.....

Opmerkingen:

- Voertuigcategorie overeenkomstig artikel 2 van Richtlijn 2014/47/EU.
- Aantal zitplaatsen inclusief de zitplaats van de bestuurder (punt S.1 van het kentekenbewijs).
- Indien beschikbaar.
- „Gecontroleerd” betekent dat minstens een van de in bijlage II of bijlage III bij Richtlijn 2014/47/EU vermelde controlepunten van deze groep is gecontroleerd en dat er kleine gebreken of geen gebreken zijn aangetroffen.
- Afgekeurde punten met grote of gevaarlijke gebreken staan op de achterzijde.
- Methoden voor het controleren en beoordelen van gebreken overeenkomstig bijlage II of bijlage III van Richtlijn 2014/47/EU.

(achterzijde)

0.	IDENTIFICATIE VAN HET VOERTUIG	1.1.17.	Automatische lastafhankelijke remkrachtregelaar	2.2.	Stuur en stuurkolom	4.4.2.	Schakelaars
0.1.	Kentekenplaten	1.1.18.	Remhefbomen en indicatoren	2.2.1.	Toestand van het stuurwiel	4.4.3.	Naleving van de voorschriften
0.2.	Voertuigidentificatie-/chassis-/serienummer	1.1.19.	Continureminstallatie (indien gemonteerd of voorgeschreven)	2.2.2.	Stuurkolom en stuurdemper	4.4.4.	Knippersnelheid
1.	REMUITRUSTING	1.1.20.	Automatische bediening van remmen voor aanhangwagen	2.3.	Speling in de stuurinrichting	4.5.	Mistlichten voor en achter
1.1.	Mechanische toestand en werking	1.1.21.	Volledige reminstallatie	2.4.	Wieluitlijning	4.5.1.	Toestand en werking
1.1.1.	Draaipunt van de bedrijfsrem	1.1.22.	Testkoppelingen	2.5.	Draaischijf van de as van de aanhangwagen	4.5.2.	Richting
1.1.2.	Staat en slag van het bedieningspedaal	1.1.23.	Oplooprem	2.6.	Elektronische stuurbevestiging (EPS)	4.5.3.	Schakelaars
1.1.3.	Vacuumpomp of compressor en reservoirs	1.2.	Remkracht en Bedrijfszekerheid van de bedrijfsrem	3.	ZICHT	4.5.4.	Naleving van de voorschriften
1.1.4.	Lagedrukverklapper of manometer	1.2.1.	De prestaties	3.1.	Gezichtsveld	4.6.	Achteruitrijlichten
1.1.5.	Handremregelklep	1.2.2.	Efficiëntie	3.2.	Toestand van de ruiten	4.6.1.	Toestand en werking
1.1.6.	Parkeerrem, bedieningshandel, parkeerremvergrendeling, elektronische parkeerrem	1.3.	Remkracht en Bedrijfszekerheid van de hulprem	3.3.	Achteruitkijkspiegels	4.6.2.	Naleving van de voorschriften
1.1.7.	Remkleppen (voetkleppen, ontluchtingsventielen, regelkleppen)	1.3.1.	Prestaties	3.4.	Ruitenwissers	4.6.3.	Schakelaars
1.1.8.	Koppelingskoppen voor remmen voor aanhangwagen (elektrisch en pneumatisch)	1.3.2.	Efficiëntie	3.5.	Ruitensproeiers	4.7.	Achterkentekenplaatverlichting
1.1.9.	Energie- en drukreservoir	1.4.	Remkracht en bedrijfszekerheid van de parkeerrem	3.6.	Ontwasemingssysteem	4.7.1.	Toestand en werking
1.1.10.	Brake servo units, master cilinder (hydraulische systemen)	1.4.1.	Prestaties	4.	LICHTEN, REFLECTOREN EN ELEKTRISCHE INSTALLATIES	4.7.2.	Naleving van de voorschriften
1.1.11.	Niet-flexibele remleidingen	1.4.2.	Efficiëntie	4.1.	Koplampen	4.8.	Retroreflectoren, opvallende markeringen en markeringsborden achteraan
1.1.12.	Flexibele remleidingen	1.5.	Remkracht van continureminstallatie	4.1.1.	Toestand en werking	4.8.1.	Toestand
1.1.13.	Remvoeringen en blokken	1.6.	Antiblokkeersysteem	4.1.2.	Richting	4.8.2.	Naleving van de voorschriften
1.1.14.	Remtrommels en -schijven	1.7.	Elektronisch remsysteem (EBS)	4.1.3.	Schakelaars	4.9.	Verkliekersignalen voor lichtinrichting
1.1.15.	Remkabels, stangen, hendels, overbrenging	1.8.	Remvloeistof	4.1.4.	Naleving van de voorschriften	4.9.1.	Toestand en werking
1.1.16.	Remcilinders (veerremcilinders of hydraulische remcilinders inbegrepen)	2.	STUURINRICHTING	4.1.5.	Verstelinrichting	4.9.2.	Naleving van de voorschriften
		2.1.	Mechanische toestand	4.1.6.	Koplampwisper	4.10.	Elektrische verbindingen tussen trekkend voertuig en aanhangwagen of oplegger
		2.1.1.	Toestand van de stuurinrichting	4.2.	Voor- en achterlichten, breedtelichten, markeringslichten en daglichten	4.11.	Elektrische bedrading
		2.1.2.	Bevestiging van stuurhuis	4.2.1.	Toestand en werking	4.12.	Niet-verplichte lampen en reflectoren
		2.1.3.	Toestand stuuroverbrenging	4.2.2.	Schakelaars	4.13.	Accu
		2.1.4.	Werking stuuroverbrenging	4.2.3.	Naleving van de voorschriften		
		2.1.5.	Stuurbevestiging	4.3.	Remlichten		
				4.3.1.	Toestand en werking		
				4.3.2.	Schakelaars		
				4.3.3.	Naleving van de voorschriften		
				4.4.	Richtingaanwijzers en waarschuwing-sknipperlichten		
				4.4.1.	Toestand en werking		

5.	ASSEN, WIELEN, BANDEN EN OPHANGING	6.1.7.	Verzending	7.5.	Verbandtrommel	9.1.	Portieren
5.1.	Assen	6.1.8.	Bevestiging van de motor	7.6.	Wielblokken (wiggen)	9.1.1.	In- en uitgang
5.1.1.	Assen	6.1.9.	Motorvermogen	7.7.	Geluidssignaal- richting	9.1.2.	Nooduitgangen
5.1.2.	Stuurpenen	6.2.	Cabine en koetswerk	7.8.	Snelheidsmeter	9.2.	Ontwasemings- en ontdooisysteem
5.1.3.	Wielagers	6.2.1.	Toestand	7.9.	Tachograaf	9.3.	Ventilatie- en verwarmingssy- steem
5.2.	Wielen en banden	6.2.2.	Bevestiging	7.10.	Snelheidsbeg- renzer	9.4.	Zitplaatsen
5.2.1.	Wielnaaf	6.2.3.	Portieren en portiervangers	7.11.	Kilometerteller	9.4.1.	Zitplaatsen voor passagiers
5.2.2.	Wielen	6.2.4.	Bodem	7.12.	Elektronische stabiliteitscontrole (ESC)	9.4.2.	Bestuurderszit- plaats
5.2.3.	Banden	6.2.5.	Bestuurderszi- tplaats	8.	OVERLASTFACT- OREN	9.5.	Binnenverlichting en bestemmingsap- paratuur
5.3.	Ophangingsysteem	6.2.6.	Overige zitplaatsen	8.1.	Geluiddemping	9.6.	Gangpaden, staanplaatsen
5.3.1.	Veren en stabilisator	6.2.7.	Bedienings- apparatuur voor de bestuurder	8.2.	Uitlaatmissies	9.7.	Trappen en treden
5.3.2.	Schokdempers	6.2.8.	Cabinetreden	8.2.1.	Emissies van voertuigen met compressieo- ntsteking	9.8.	Communicatie- systeem met passagiers
5.3.3.	Torsiebuizen, reactiearmen, wieldraagarmen en ophangarmen	6.2.9.	Andere binnen- en buitenvoorzienin- gen en uitrusting	8.2.1.1.	Uitlaatmissiere- gelsysteem	9.9.	Bordjes met tekst
5.3.4.	Veerverbindingen	6.2.10.	Spatborden, opspatafscherm- ingsuitrusting	8.2.1.2.	Gasemissies	9.10.	Vereisten voor het vervoer van kinderen
5.3.5.	Luchtvering	7.	DIVERSE UITRUSTINGEN	8.2.2.	Emissies dieselmotor	9.10.1.	Deuren
6.	CHASSIS EN MET HET CHASSIS VERBONDEN DELEN	7.1.	Veiligheidsgordels/ sluitingen en beveiligingssyste- men voor inzittenden	8.2.2.1.	Uitlaatmissiere- gelsysteem	9.10.2.	Signaleerinric- htingen en speciale uitrusting
6.1.	Chassis of frame en bevestigingen	7.1.1.	Veiligheid van de bevestiging van veiligheidsgordels/ sluitingen	8.2.2.2.	Opaciteit	9.11.	Vereisten voor het vervoer van mindervaliden
6.1.1.	Algemene toestand	7.1.2.	Toestand van veiligheidsgordels/ sluitingen	8.4.	Andere punten die betrekking hebben op het milieu	9.11.1.	Portieren, laadplatforms en liften
6.1.2.	Uitlaatpijpen en dempers	7.1.3.	Krachtbegrenzer veiligheidsgordel	8.4.1.	Vloeistoflekken	9.11.2.	Bevestigings- systeem voor rolstoelen
6.1.3.	Tanks en brandstofleidingen (incl. tanks en brandstofleidingen voor verwarming)	7.1.4.	Gordelspanners	9.	AANVULLENDE TESTEN VOOR VOERTUIGEN VOOR PERSONENVER- VOER M₂; M₃	9.11.3.	Signaleerinrichting en speciale uitrusting
6.1.4.	Bumpers, zijdelingse bescherming en onderrijbeveiliging aan de achterzijde	7.1.5.	Airbag				
6.1.5.	Bevestiging van het reservewiel	7.1.6.	SRS-systemen (Supplemental Restraint System)				
6.1.6.	Mechanische koppelings- en trekrichting	7.2.	Aanduiding van een brandblus- apparaat				
		7.3.	Sloten en beveiligingen tegen diefstal				
		7.4.	Gevarendriehoek				

BIJLAGE V

STANDAARDFORMULIER VOOR RAPPORTAGE AAN DE COMMISSIE

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

Elke lidstaat produceert:

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

Overzichtstabel
van alle (initiële en nadere) controles

Rapporterende lidstaat bv. België Verslagperiode jaar [X] tot en met jaar [X+1]

Voertuigcategorie:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Andere categorieën: (facultatief)		Totaal	
	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen ⁽¹⁾	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen
België																		
Bulgarije																		
Tsjechië																		
Denemarken																		
Duitsland																		
Estland																		
Ierland																		
Griekenland																		
Spanje																		
Frankrijk																		
Italië																		
Cyprus																		
Letland																		

Voertuigcategorie:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Andere categorieën: (facultatief)		Totaal	
	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen ⁽¹⁾	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen
Litouwen																		
Luxemburg																		
Hongarije																		
Malta																		
Nederland																		
Oostenrijk																		
Polen																		
Portugal																		
Roemenië																		
Slovenië																		
Slowakije																		
Slovenia																		
Finland																		
Zweden																		
Verenigd Koninkrijk																		
Albanië																		
Andorra																		

Voertuigcategorie:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Andere categorieën: (facultatief)		Totaal	
	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen ⁽¹⁾	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen
Armenië																		
Azerbeidzjan																		
Belarus																		
Bosnië en Herzegovina																		
Georgië																		
Kazakhstan																		
Liechtenstein																		
Monaco																		
Montenegro																		
Noorwegen																		
De Republiek Moldavië																		
Russische Federatie																		
San Marino																		
Servië																		
Zwitserland																		
Tadzjikistan																		
Turkije																		

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

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

Voertuigcategorie:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Andere categorieën: (facultatief)		Totaal	
	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen ⁽¹⁾	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen	Aantal gecontroleerde voertuigen	Aantal afgekeurde voertuigen
	Gecontroleerd	Afgekeurd	Gecontroleerd	Afgekeurd	Gecontroleerd	Afgekeurd	Gecontroleerd	Afgekeurd	Gecontroleerd	Afgekeurd	Gecontroleerd	Afgekeurd	Gecontroleerd	Afgekeurd	Gecontroleerd	Afgekeurd	Gecontroleerd	Afgekeurd
3.1																		
3.2																		
...																		
20.6.2																		
30																		
Totaal aantal afkeuringen																		

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

ISSN 1977-0758 (elektronische uitgave)
ISSN 1725-2598 (papieren uitgave)



Bureau voor publicaties van de Europese Unie
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

NL