

## VERTALING

## WAALSE OVERHEIDSDIENST

[C – 2017/70161]

**6 JULI 2017. — Besluit van de Waalse Regering betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in België of in het buitenland ingeschreven zijn**

De Waalse Regering,

Gelet op de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen, inzonderheid op artikel 1, gewijzigd bij de wetten van 18 juli 1990, 5 april 1995, 4 augustus 1996 en 27 november 1996;

Gelet op het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, artikel 45bis;

Gelet op het koninklijk besluit van 1 september 2006 betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzake de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen;

Gelet op het koninklijk besluit van 1 september 2006 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in België of in het buitenland ingeschreven zijn;

Gelet op het verslag van 6 juli 2017, opgesteld overeenkomstig artikel 3, 2°, van het decreet van 11 april 2014 houdende uitvoering van de resoluties van de Vrouwenconferentie van de Verenigde Naties die in september 1995 in Peking heeft plaatsgehad en tot integratie van de genderdimensie in het geheel van de gewestelijke beleidslijnen;

Gelet op het advies van de Adviescommissie « administratie-industrie » gegeven op 17 juli 2017;

Gelet op het advies van de Inspectie van Financiën, gegeven op 12 mei 2017;

Gelet op de instemming van de Minister van Begroting, gegeven op 12 mei 2017;

Gelet op advies nr. 61/513/4 van de Raad van State, gegeven op 12 juni 2017, overeenkomstig artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Op de voordracht van de Minister van Openbare Werken;

Na beraadslaging,

Besluit :

**HOOFDSTUK I. — Inleidende bepalingen en begripsomschrijvingen**

**Artikel 1.** Bij dit besluit wordt 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 omgezet.

**Art. 2.** In de zin van dit besluit 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 de bevoegde overheden of onder haar directe toezicht uitgevoerde onaangekondigde technische controle van een bedrijfsvoertuig;

11° technische controle: een controle overeenkomstig artikel 3, 9), van Richtlijn 2014/45/UE/45/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG;

12° technisch certificaat: een rapport van de technische controle dat krachtens artikel 1, § 2, 20°, van het technisch reglement of door de bevoegde instantie van een Lid-Staat is afgegeven, met de uitslag van de technische controle;

13° 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;

14° controleur : een controle-beambte, belast met een mandaat van de gerechtelijke politie die lid is van het operationeel kader van de federale of lokale politie of van de domaniale politie en die behoorlijk gevormd is via een door die instanties erkende opleiding;

15° inspecteur van de technische controle: iedere persoon bedoeld in artikel 14 van het koninklijk besluit van 23 december 1994 tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regeling van de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen;

16° gebreken : technische defecten of andere incidenten van niet-naleving die tijdens een technische controle langs de weg worden vastgesteld;

17° gezamenlijke technische controle langs de weg: een door de bevoegde instanties van twee of meer lidstaten gezamenlijk uitgevoerde technische controle langs de weg ;

18° mobiele contrôle-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;

19° 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;

20° Richtlijn : 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;

21° contactpunt : contactpunt aangewezen krachtens artikel 17 van de Richtlijn ;

22° domaniale politie : de domaniale politieagenten bedoeld in artikel 6, § 1, van het decreet van 19 maart 2009 betreffende de instandhouding van het gewestelijke openbaar wegen- en waterwegendomein;

23° technisch reglement: koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen ;

24° bevestigingssysteem : element dat specifiek ontworpen en ontwikkeld is om een lading vast te maken, op zijn plaats te houden of te bevestigen, met inbegrip van de structurele elementen van het voertuig;

25° geïntegreerd vergrendelingssysteem : systeem dat ontworpen en gebruikt wordt om een lading vast te maken door de punten waar de lading is vastgemaakt te binden aan de ankerpunten van het voertuig en ze te vergrendelen;

26° nominale maximumbelasting : maximumbelasting waaraan een element van het zekeringssysteem van de lading onder normale gebruiksvoorwaarden blootgesteld mag worden;

27° ankerpunt : onderdeel van de structuur, het materieel of het element van een voertuig of van een lading waaraan het bevestigingssysteem is vastgemaakt;

28° ladingszekeringssysteem; uitrusting of combinatie van uitrustingen die gebruikt wordt om een lading vast te maken of te bevestigen, daaronder inbegrepen de ladingsbevestigingssysteem en alle samenstellende onderdelen;

29° primaire verpakking : eerste verpakkingslaag die rond om de handelsgoederen gewikkeld is.

#### HOOFDSTUK II. — *Toepassingsgebied*

**Art. 3.** De technische controles langs de weg, bedoeld in dit besluit, hebben betrekking op :

1° 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  $M_2$  en  $M_3$ ;

2° motorvoertuigen die in eerste instantie voor het vervoer van goederen zijn ontworpen en gebouwd — voertuigcategorieën  $N_2$  en  $N_3$ ;

3° aanhangwagens die voor het vervoer van goederen of personen, en als onderkomen voor personen, zijn ontworpen en zijn gebouwd en waarvan de maximummassa meer dan 3,5 ton bedraagt — voertuigcategorieën  $O_3$  en  $O_4$ ;

4° motorvoertuigen die in eerste instantie voor het vervoer van goederen zijn ontworpen en gebouwd — voertuigcategorieën  $N_1$ ;

5° tractoren voor land- en bosbouwdoeleinden met een door het ontwerp bepaalde maximumsnelheid van meer dan 40 km/h — voertuigcategorie T.

#### HOOFDSTUK III. — *Bevoegdheden en controlemethodes*

##### *Afdeling 1. — Controleurs*

**Art. 4.** § 1. De controleurs zijn belast met de uitvoering, in samenwerking met de inspecteurs van de technische controle, van de technische controles langs de weg van de in België of in het buitenland ingeschreven bedrijfsvoertuigen.

De nadere technische controle wordt uitgevoerd door een inspecteur van de technische contrôle.

§ 2. 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.

De controleur dient vrij te zijn van elk belangenconflict dat van invloed zou kunnen zijn op de onpartijdigheid en objectiviteit van zijn besluit. De beloning van controleurs mag niet rechtstreeks worden gekoppeld aan het resultaat van de initiële of nadere technische controle langs de weg.

De technische controles langs de weg worden zo uitgevoerd dat de kosten en het oponthoud van de bestuurders en de ondernemingen zo beperkt mogelijk blijven.

§ 3. De bouwvoorschriften en de voorwaarden waaraan de apparatuur en de controletoeestellen moeten voldoen, worden goedgekeurd door de Minister bevoegd voor Verkeersveiligheid of diens gemachtigde.

De bouwvoorschriften en de controletoeestellen worden minstens één keer per jaar gekeurd door een controle-instelling aangewezen door de Minister bevoegd voor Verkeersveiligheid of diens gemachtigde.

##### *Afdeling 2. — Voorselectie van de voertuigen in functie van de risicoclassificatie*

**Art. 5.** Voor voertuigen bedoeld in artikel 3, 1° tot 3°, wordt de informatie over het aantal en de ernst van de gebreken omschreven in bijlage 1 en, in voorkomend geval, in bijlage 2 en aangetroffen op door ondernemingen geëxploiteerde voertuigen ingevoerd in het krachtens artikel 8 van het koninklijk besluit van 8 mei 2007 houdende omzetting van 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 opgezette risicoclassificatiesysteem. Voor de toekenning van een risicoprofiel aan een onderneming kan gebruik worden gemaakt van de in bijlage 3 genoemde criteria.

Op basis van deze informatie worden ondernemingen met een hoge risicoscore nauwlettender en vaker gecontroleerd.

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. 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.

Met het oog op de toepassing van lid 1 wordt gebruik gemaakt van de krachtens artikel 18, § 1, van de Richtlijn van de andere lidstaten verkregen informatie.

### Afdeling 3. — Controlemethode

#### Onderafdeling 1. — Initiële technische controle langs de weg

**Art. 6.** § 1. De geselecteerde voertuigen worden onderworpen aan een initiële technische controle langs de weg.

Elke initiële technische controle langs de weg bestaat uit:

1° de controle van het meest recente technisch certificaat en, in voorkomend geval, het verslag van de technische controle langs de weg die in het voertuig worden bewaard;

2° een visuele controle uit van de technische toestand van het voertuig.

Wat 1° betreft, wordt nagegaan of enig gebrek dat in het voorgaande verslag van technische controle langs de weg genoteerd werd, verholpen is.

§ 2. Elke initiële technische controle langs de weg kan bestaan uit:

1° een visuele controle van de wijze waarop de lading is vastgezet, overeenkomstig artikel 9;

2° de uitvoering van technische controles met iedere daarvoor geschikt geachte methode.

Betreffende 2° kunnen deze technische controles 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 11, § 1.

§ 3. Op basis van het resultaat van de initiële controle besluit de controleur of het voertuig of de aanhangwagen daarvan onderworpen wordt aan een nadere technische controle langs de weg.

Een nadere technische controle langs de weg heeft betrekking op punten van de lijst van bijlage 1 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.

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 1 vermelde punten, wordt de controleur dit punt niet opnieuw gecontroleerd, tenzij een nieuwe controle gerechtvaardigd is wegens een kennelijk gebrek dat visueel wordt vastgesteld of wanneer de algemene staat van het voertuig laat vermoeden dat het voertuig niet voldoet aan de toepasselijke voorschriften.

#### Onderafdeling 2. — Nadere technische controle langs de weg

**Art. 7.** Een nadere technische controle langs de weg wordt verricht met behulp van een mobiele controle-eenheid, een aangewezen faciliteit voor controles langs de weg, aangewezen door de Minister bevoegd voor Verkeersveiligheid, of in een keuringscentrum erkend krachtens het koninklijk besluit van 23 december 1994 tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regeling van de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen.

Wanneer de nadere technische controles in een keuringscentrum 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.

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 keuringscentrum of -faciliteit geleid waar dat punt uitvoerig kan worden gecontroleerd.

#### Onderafdeling 3. — Beoordeling van gebreken

**Art. 8.** Voor elk te controleren punt biedt bijlage 1 een lijst van mogelijke gebreken en de ernst daarvan.

De vastgestelde gebreken worden ingedeeld in een van de volgende groepen:

1° 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;

2° 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;

3° gevaarlijke gebreken die een direct en onmiddellijk gevaar vormen voor de verkeersveiligheid of gevolgen hebben voor het milieu.

Een voertuig dat gebreken vertoont die in meer dan één van de 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 technische controle langs de weg als bedoeld bijlage I, 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.

#### Onderafdeling 4. — Controle van de wijze waarop lading is vastgezet

**Art. 9.** § 1. Tijdens een controle langs de weg kan een voertuig zoals bedoeld in artikel 3 worden onderworpen aan een controle van de wijze waarop lading ervan is vastgezet overeenkomstig bijlage 2, 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.

§ 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), kunnen het vastzetten van de lading en de controle daarop gebeuren overeenkomstig de bepalingen bedoeld in paragraaf 3 en volgende.

§ 3. De bestuurder moet :

- 1° een visuele controle verrichten om zich ervan te vergewissen dat achterste laaddeuren, opbergbare laadklep, deuren, zeilen, reservewiel en andere uitrustingen voor het gebruik van het voertuig vastgemaakt zijn;
- 2° zich ervan vergewissen dat de lading geen hinder vormt om in alle veiligheid het voertuig te besturen;
- 3° zich ervan vergewissen dat het zwaartepunt voor zover mogelijk in het middelpunt op het voertuig ligt.

§ 4. Als de primaire verpakking van een goed niet stevig genoeg is voor een veilig goederenvervoer, moet de verantwoordelijke voor die verpakking en/of de belader dan in een aanvullende omwikkeling voorzien zodat de lading door een verpakking die stevig genoeg is op behoorlijke wijze veilig wordt gemaakt.

De belader moet vooraf en schriftelijk de vervoerder met wie hij werkt alle informatie mededelen die de vervoerder nodig acht om de handelsgoederen vast te zetten.

Deze informatie bevat minstens :

- 1° de massa en elke eenheid van de lading;
- 2° de ligging van het zwaartepunt van elke ladingseenheid als dit niet in het middelpunt gelegen is;
- 3° de buitenafmetingen van elke ladingseenheid ;
- 4° de beperkingen in het opstapelen en de richting die toegepast dienen te worden ;
- 5° de wrijvingscoëfficiënt van de handelsgoederen ten opzichte van het ladingsplan voor zover dit niet gekend is in bijlage B van Europese norm 12195/2010 en/of de bijlage van de IMO/UNECE/ILO-normen ;
- 6° elke aanvullende informatie die voor een correcte beveiliging vereist is.

§ 5. De vastgezette lading moet volgende krachten weerstaan, voortvloeiend uit het versnellen/vertragen van het voertuig:

- 1° in de rijrichting, 0,8 maal het gewicht van de lading ;
- 2° in zijdelingse richting, 0,5 maal het gewicht van de lading ;
- 3° tegen de rijrichting in, 0,5 maal het gewicht van de lading ;
- 4° tegen het verplaatsen van de lading op het voertuig in de andere richtingen, 0,2 maal het gewicht van de lading.

Over het algemeen moet hij voorkomen dat de lading in elkeen van deze richtingen omvalt of kantelt. De ladingen mogen slechts minimaal ten opzichte van elkaar, tegen wanden of over oppervlakken van het voertuig verschuiven en de ladingen mogen niet buiten de laadruimte komen en niet van de laadvloer schuiven.

Voor een lading die overeenkomstig de bepalingen van "Europese richtlijnen voor beste praktijken over het zekeren van lading voor wegtransport" , opgesteld onder toezicht van de Europese Commissie, omsloten, vastgemaakt of vastgezet is geldt dat, voor zover laatstgenoemden niet in tegenspraak zijn met de bepalingen vervat in de normen bedoeld in paragraaf 9, het ladingszekeringssysteem aan de vereisten van deze paragraaf voldoet.

§ 6. Wanneer een bestanddeel van het ladingszekeringssysteem aan een kracht blootgesteld wordt zoals omschreven in paragraaf 5, mag de drukkracht die dit bestanddeel ondergaat de nominale maximumbelasting ervan niet te boven gaan.

§ 7. De bestanddelen van het ladingszekeringssysteem :

- 1° moeten correct functioneren ;
- 2° moeten aan het gebruik dat ervan gemaakt wordt, aangepast zijn ;
- 3° mogen geen knopen, beschadigde of verzwakte bestanddelen bevatten die hun werking kan aantasten op vlak van ladingsveiligheid;
- 4° mogen geen scheuren, sneden of uitrafelingen vertonen ;
- 5° moeten conform de hiervoor geldende Europese en/of internationale productnormen, bedoeld in paragraaf 9, zijn.

Het ladingszekeringssysteem dat wordt gebruikt om een lading in of op een voertuig te omsluiten, vast te zetten of tegen te houden, moet geschikt zijn voor de afmetingen, de vorm, de stevigheid en de kenmerken van de lading.

Het ladingszekerheidssysteem kan opgebouwd zijn uit enkelvoudige of gecombineerde toepassing van ladingszekerheidssystemen.

Voor het vastmaken van de lading moet gebruik worden gemaakt van één of meerdere onderstaande zekerheidsmethodes:

- 1° opsluiten ;
- 2° vergrendelen (plaatselijk, overal) ;
- 3° direct vastzetten ;
- 4° neersjorren.

§ 8. Het bevestigings- of het geïntegreerde vergrendelingssysteem dat gebruikt wordt om een lading vast te maken moet zelf zodanig beveiligd zijn dat het niet ontgrendeld of losgemaakt kan worden.

Het bevestigings- of het geïntegreerde vergrendelingssysteem dat gebruikt wordt om een lading op of in het voertuig vast te maken moet:

- 1° ontworpen en ontwikkeld zijn voor het doel waarvoor het gebruikt wordt ; en
- 2° gebruikt en onderhouden worden overeenkomstig de specificaties van de constructeur en de geldende Europese en/of internationale normen.

§ 9. De beveiliging en de beveiligingsnormen stemmen overeen met de meest recente versie van onderstaande normen:

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

§ 10. De opvolgingsprocedures bedoeld in artikel 11 kunnen toegepast worden bij ernstige of gevaarlijke gebreken bij het vastzetten van de lading.

Onderafdeling 5. — Controleverslag en databanken over technische controles langs de weg

**Art. 10.** § 1. Voor iedere initiële technische controle langs de weg wordt onderstaande informatie ingezameld :

- 1° het land waar het voertuig ingeschreven is ;
- 2° de categorie waartoe het voertuig behoort ;
- 3° het resultaat van de technische controle langs de weg.

§ 2. Na voltooiing van een nadere controle stelt de technisch inspecteur een verslag op overeenkomstig bijlage 4. De bestuurder wordt een afschrift van het controleverslag bezorgd.

§ 3. Het certificaat van de meest recente technische controle en het verslag van de meest recente technische controle langs de weg worden in het voertuig bewaard.

§ 4. De technische inspecteur deelt de controleur binnen een redelijke termijn na de nadere technische controle langs de weg de resultaten van deze controle mee. De controleur bewaart deze informatie, met inachtneming van de toepasselijke wetgeving inzake gegevensbescherming, gedurende minstens 36 maanden vanaf de datum van ontvangst.

Onderafdeling 6. — Maatregelen in geval van grote of gevaarlijke gebreken of bij onmiddellijk en rechtstreeks gevaar voor de verkeersveiligheid

**Art. 11.** § 1. Onverminderd het bepaalde in paragraaf 3, wordt elk groot of gevaarlijk gebrek dat bij een initiële of nadere technische controle wordt geconstateerd, verholpen voordat het voertuig weer op de openbare weg gebruikt wordt.

§ 2. Wanneer het voertuig in België ingeschreven is, kan besloten worden 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 controleur de bevoegde instantie van die lidstaat via de contactpunten, verzoeken passende opvolgingsmaatregelen te treffen zoals het uitvoeren van een nieuwe technische controle van dit voertuig.

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 onmiddellijk of rechtstreeks gevaar voor de verkeersveiligheid snel of onmiddellijk dienen te worden hersteld, wordt het gebruik van het voertuig beperkt of, eventueel door het in bewaring nemen van de boorddocumenten, verboden totdat de gebreken zijn verholpen.

Het gebruik van een dergelijke voertuig kan worden toegestaan om het naar een van de dichtstbijzijnde herstelwerkplaatsen te rijden waar de gebreken kunnen worden verholpen, op voorwaarde dat de gevaarlijke gebreken op zodanige wijze zijn verholpen dat deze werkplaats kan worden bereikt en er geen onmiddellijk risico voor de veiligheid van de inzittenden of andere weggebruikers bestaat. De controleur kan beslissen om het voertuig naar de herstelwerkplaats te begeleiden. In geval van gebreken die niet onmiddellijk hoeven te worden verholpen, neemt de controleur een besluit 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 herstelwerkplaats kan bereiken, mag het naar een beschikbare locatie worden gebracht waar het kan worden hersteld.

HOOFDSTUK IV. — *Samenwerking tussen de lidstaten en de Europese Commissie*

**Art. 12.** § 1. In het geval waarin grote of gevaarlijke gebreken zijn geconstateerd aan een voertuig dat niet is ingeschreven in België, of gebreken die resulteren in een 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 4 beschreven elementen van het verslag van de controle langs de weg.

§ 2. In het geval waarin aan een in België ingeschreven voertuig grote of gevaarlijke gebreken worden geconstateerd en het contactpunt van de lidstaat waar het voertuig is gecontroleerd verzoekt om passende opvolgingsmaatregelen te treffen, kan het bedrijfsvoertuig aan een technische controle in België onderworpen worden. Onder voorbehoud van het hierna bepaalde, gelden dezelfde regels voor deze controle als voor de controles bedoeld in artikel 23sexies, § 1, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen. Als het desbetreffende voertuig niet binnen de vastgestelde termijn aangeboden wordt, is het niet meer gedekt door een geldig keuringsbewijs.

De domaniale politie of de directie, bevoegd voor de certificering en de homologatie van de voertuigen, van het Operationeel Directoraat-generaal Mobiliteit en Waterwegen onderzoeken elk verzoek dat ze krijgen van een buitenlandse instantie en maken dat verzoek indien nodig over aan een instelling, erkend overeenkomstig het

koninklijk besluit van 23 december 1994 tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regeling van de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen.

Het contactpunt licht het contactpunt van de lidstaat van de Europese Unie die de gebreken heeft vastgesteld, over de getroffen maatregelen in.

Wanneer een verzoek overgemaakt wordt aan een instelling, erkend overeenkomstig voornoemd koninklijk besluit van 23 december 1994, wordt de houder van het voertuig door de domaniale politie of de directie, bevoegd voor de certificering en de homologatie van de voertuigen, van het Operationeel Directoraat-generaal Mobiliteit en Waterwegen bij aangetekend schrijven opgeroepen om het voertuig binnen de vijftien dagen te rekenen van de ontvangst van genoemde zending aan een volledige controle te onderwerpen.

Het resultaat van deze controle wordt door de instelling medegedeeld aan zowel de directie, bevoegd voor de certificering en de homologatie van de voertuigen, van het Operationeel Directoraat-generaal Mobiliteit en Waterwegen als aan de domaniale politie.

**Art. 13.** De controleurs treffen de nodige maatregelen om in overleg met andere lidstaten minstens één keer per jaar gezamenlijke technische controle-activiteiten te organiseren.

**Art. 14.** Om de twee jaar deelt de domaniale politie voor 31 maart de ingezamelde gegevens in verband met de bedrijfsvoertuigen die in de twee voorafgaande jaren gecontroleerd werden elektronisch mee aan het contactpunt met het oog op overmaking ervan aan de Commissie.

De gegevens bevatten volgende inlichtingen :

1° aantal gecontroleerde voertuigen;

2° categorie gecontroleerde voertuigen ;

3° land van inschrijving van elk gecontroleerd voertuig;

4° voor de nadere controles, de gecontroleerde aspecten en de in gebreke zijnde punten, overeenkomstig bijlage 4, punt 10.

Het eerst verslag dekt de periode van twee jaar beginnend op 1 januari 2019.

#### HOOFDSTUK V. — *Wijzigings- en slotbepalingen*

**Art. 15.** Voor de voertuigen bedoeld in artikel 3, 1° tot 3°, wordt het totaal aantal technische controles langs de weg vastgesteld in verhouding tot het aantal in het Waalse Gewest ingeschreven voertuigen.

**Art. 16.** In het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg wordt artikel 45*bis*, gewijzigd bij het besluit van 8 januari 2013, opgeheven.

**Art. 17.** Artikel 3 van het koninklijk besluit van 1 september 2006 betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzake de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen, wordt vervangen door hetgeen volgt:

« Art. 3. Het totaal van de te innen sommen bepaald in bijlage 2 mag 3500 EUR ten laste van één zelfde overtreder niet te boven gaan. Dat totaal bedraagt 7000 EUR voor de overtredingen waarvan sprake in 4° en 5° van bijlage 2.”.

**Art. 18.** In artikel 5 wordt § 1, lid 2, vervangen als volgt:

« Het totaal van de ter plaatse te consigner sommen ten laste van een zelfde overtreder mag 2.750 EUR niet overschrijden. Dat totaal bedraagt 7000 EUR voor de overtredingen waarvan sprake in 4° en 5° van bijlage 2.”.

**Art. 19.** In hetzelfde besluit wordt bijlage 2, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 12 september 2011 en vervangen door het koninklijk besluit van 19 juli 2013, vervangen door bijlage 1 bij dit besluit.

**Art. 20.** Het koninklijk besluit van 1 september 2006 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in België of in het buitenland ingeschreven zijn, wordt opgeheven, artikel 5 ervan uitgezonderd, dat ingetrokken wordt op 1 januari 2021.;

**Art. 21.** Dit besluit treedt in werking op 20 mei 2018, uitgezonderd artikel 5, dat in werking treedt op 20 mei 2019.

**Art. 22.** De Minister tot wiens bevoegdheden de verkeersveiligheid behoort, is belast met de uitvoering van dit besluit.

Namen, 6 juli 2017.

De Minister-President,

P. MAGNETTE

De Minister van Openbare Werken, Gezondheid, Sociale Actie en Erfgoed,

M. PREVOT

#### Bijlage 1

#### TOEPASSINGSGBIED 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 hijsstoestel of een smeerkuil.

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

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

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

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

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

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

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 <sup>1</sup> )	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	
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	
			Rem kan niet volledig worden gebruikt of is geblokkeerd.			X
		b)	Het pedaal of de handrem komt moeilijk terug in de rustpositie.  Functioneert niet goed.	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	a)	Het antisliprubber op het rempedaal ontbreekt, zit los of is door slijtage glad geworden.		X	
			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		X	



	veiligheidsklep voor dubbel remcircuit en de overdrukkelep.		meetinstrument gevaar signaleert).				
			ten minste tweemaal gebruik van de rem nadat het waarschuwingssignaal in werking is getreden (of een meetinstrument gevaar signaleert).			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 '.		X		
		c)	De veiligheidsklep voor dubbel remcircuit of overdrukkelep 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.		X		
			Prestaties van de hulprem onvoldoende.			X	
1.1.4. Lagedrukverklikker of manometer	Functionele controle		Verklikker of manometer werkt slecht of is defect.	X			
			Lage druk kan niet worden vastgesteld.		X		
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.	X			
			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 luchtlekkage.		X			
			Het functioneren daarvan is aangetast.			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.		X		
			Het functioneren daarvan is aangetast.			X		
1.1.8. Koppelingskoppen voor remmen voor aanhangwagen (elektrisch en pneumatisch)	Koppel de koppelingskoppen van de reminstallatie tussen het trekkende voertuig en de aanhangwagen los en weer vast.	a)	Kraan of zelfsluitende klep defect.	X				
			Het functioneren daarvan is aangetast.		X			
		b)	Kraan of klep zit los of is slecht gemonteerd.	X				
			Het functioneren daarvan is aangetast.		X			
		c)	Ernstige lekken.		X			
			Het functioneren daarvan is aangetast.			X		
		d)	Functioneert niet correct.		X			
			De werking van de rem is aangetast.			X		
		1.1.9. Energie- en drukreservoir	Visuele controle	a)	Reservoir is licht beschadigd of verroest.	X		
					Reservoir ernstig beschadigd, is verroest of lekt.		X	
b)	Het ontwateringsventiel werkt niet.				X			
c)	Reservoir zit los of is slecht gemonteerd.				X			
	1.1.10. Rembekrachtiging, hoofdcilinder (hydraulische systemen)			a)	De rembekrachtiging is defect of werkt niet goed.		X	
Inrichting werkt niet.					X			
b)		De hoofdcilinder is defect, maar de rem werkt nog.		X				
		De hoofdcilinder is defect of lekt.			X			
c)	De hoofdcilinder zit los, maar de rem werkt nog.		X					
	De hoofdcilinder zit los.			X				
d)	Onvoldoende remvloeistof, onder MIN-teken.	X						
	Remvloeistof ver onder het MIN-teken.		X					

			Geen remvloeistof zichtbaar.			X
		e)	De kap van het reservoir van de hoofdcilinder ontbreekt.	X		
		f)	Het controlelampje voor de remvloeistof licht op of is defect.	X		
		g)	Het waarschuwingssignaal met betrekking tot de remvloeistof werkt slecht.	X		
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).		X	
			Leidingen of koppeling lekken (hydraulische remsystemen).			X
		c)	Leidingen vertonen beschadiging of te veel corrosie.		X	
			Tast de werking van de remmen aan door blokkering of een dreigend risico van lekkage.			X
		d)	Leidingen zijn verkeerd gemonteerd.	X		
Risico van schade.			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.	X		
			Leidingen zijn beschadigd of gescheurd.		X	
		c)	Leidingen of koppelingen lekken (pneumatische remsystemen).		X	
			Leidingen of koppelingen lekken (hydraulische remsystemen).			X
		d)	Leidingen vertonen door de druk veroorzaakte verwijdingen.		X	
Koord beschadigd.				X		
e)	Leidingen zijn poreus.		X			
1.1.13. Remvoeringen blokken	en Visuele controle	a)	Remvoering of -blok vertoont te veel slijtage. (het minimumteken is bereikt).		X	
			Remvoering of -blok vertoont te veel slijtage. (het minimumteken is bereikt).			X
		b)	Remvoering of -blok is vuil (olie, vet enz.).		X	

			Remvermogen aangetast.			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.		X	
			Trommel of schijf vertoont te veel kerven, scheuren, zit los of is gebroken.			X
		b)	Trommel of schijf is vuil (olie, vet enz.).		X	
			Het remvermogen is ernstig aangetast.			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.		X	
			Remvermogen aangetast.			X
		b)	Onderdeel vertoont te veel slijtage of corrosie.		X	
			Remvermogen aangetast.			X
		c)	Bevestiging van de kabel, stang of verbinding is niet geborgd.		X	
		d)	Kabelgeleiding is defect.		X	
		e)	Werking van de reminstallatie wordt belemmerd.		X	
		f)	Abnormale beweeglijkheid van de hendels/overbrenging wijst op slechte afstelling of te veel slijtage.		X	
1.1.16.Remcilinders (veerremcilinders of hydraulische remcilinders inbegrepen)	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	a)	Cilinder vertoont barsten of beschadiging.		X	
			Remvermogen aangetast.			X
		b)	Cilinder lekt.		X	
			Remvermogen aangetast.			X
		c)	Cilinder zit los of is niet goed gemonteerd.		X	
			Remvermogen aangetast.			X
		d)	Cilinder vertoont te veel corrosie.		X	
			Kans op scheuren.			X
		e)	De slag van de zuiger of van het diafragmamechanisme is te klein of te groot.		X	
			Remprestaties aangetast (gebrek aan bewegingsruimte).			X
		f)	Stofkap beschadigd.	X		
			Stofkap ontbreekt of vertoont		X	

			te veel beschadiging.			
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).		X	
			Remkrachtregelaar is geblokkeerd of werkt niet.			X
		d)	Remkrachtregelaar ontbreekt. (Indien voorgeschreven).			X
		e)	Identificatieplaat ontbreekt.	X		
		f)	De identificatie is niet leesbaar of niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .	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. Continu reminstallatie (indien gemonteerd of voorgeschreven)	Visuele controle	a)	Onveilige koppelstukken of bevestigingen.	X		
			Het functioneren daarvan is aangetast.		X	
		b)	Installatie is duidelijk defect of ontbreekt.		X	
1.1.20. Automatische bediening van remmen voor aanhangwagen	Koppel de remkoppelingskoppen tussen het trekkende voertuig en de aanhangwagen los.		De rem voor de aanhangwagen wordt niet automatisch aangetrokken wanneer de koppelingskop losgekoppeld is.			X
1.1.21. Volledige reminstallatie	Visuele controle	a)	Andere apparatuur (bv. antivriespomp, luchtdroger, enz.) vertoont uitwendige beschadiging of te veel corrosie waardoor de reminstallatie minder goed werkt.		X	
			Remvermogen aangetast.			X
		b)	Lucht lekkage of antivrieslekkage.	X		
			Systeemfunctionaliteit aangetast.		X	
		c)	Onderdelen zitten los of zijn slecht gemonteerd.		X	
		d)	Onveilige modificatie van een onderdeel <sup>2</sup> .		X	
			Remvermogen aangetast.			X

1.1.22. Testkoppelingen (indien gemonteerd of voorgeschreven)	Visuele controle	Ontbreekt.		X		
1.1.23. Oplooprem	Visuele controle en controle door bediening	Onvoldoende efficiënt.		X		
1.2.						
Remkracht en bedrijfszekerheid van de bedrijfsrem						
1.2.1. De prestaties (E)	Trap de rem geleidelijk in tot de maximale opgevoerde kracht tijdens een test op een remtestmachine.	a)	Onvoldoende remkracht op een of meer wielen.	X		
			Geen remkracht op een of meer wielen.			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.	X		
			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
		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 (U)	Levert niet minstens de volgende waarden op (U):				
		Categorieën M <sub>1</sub> , M <sub>2</sub> en M <sub>3</sub> : 50 % (U)			X	
		Categorie N <sub>1</sub> : 45 %				
		Categorieën N <sub>2</sub> en N <sub>3</sub> : 43 % (U)				
		Categorieën O <sub>3</sub> en O <sub>4</sub> : 40 % (U)				
		Minder dan 50 % van bovenstaande waarden bereikt.				X
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.	X		
			Geen remkracht op een of meer wielen.			X
		b)	De remkracht is voor een of meer wielen kleiner dan 70 % van de maximale geregistreerde remkracht voor een ander wiel op dezelfde as.	X		

			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
		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 % (e) van de vereiste remkracht gedefinieerd in 1.2.2. in vergelijking met toegelaten maximummassa.		X	
			Minder dan 50 % van de hierbovengenoemde remkracht bereikt in relatie tot de massa van het voertuig tijdens de controle.			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.		X	
			Minder dan 50 % van de efficiëntiewaarden bereikt in relatie tot de massa van het voertuig tijdens de controle.			X
1.4.2.	Efficiëntie (E)	Test op een remtestmachine. Indien dat niet kan, dan een test op de weg met een vertragingsmeter die slechts aanduidt of ook registreert.	Geeft niet voor alle categorieën voertuigen minstens een rempercentage van ten minste 16 % bij de maximaal toegestane massa, of, voor motorvoertuigen, ten minste 12 % bij de maximummassa van de voertuigcombinatie, waarbij moet worden uitgegaan van de grootste waarde.		X	
			Minder dan 50 % van de hierbovengenoemde remkracht bereikt in relatie tot de massa van het voertuig tijdens de controle.			X
1.5.	Remkracht van continureminstallatie	Visuele controle en, indien mogelijk, testen of de installatie werkt.	a) Niet regelbaar (niet van toepassing op motorremmen).		X	
			b) Installatie werkt niet.		X	
1.6.	Antiblokkeersysteem (ABS)	Visuele controle en controle van het waarschuwingssignaal en/of met gebruikmaking van elektronische voertuiginterface.	a) Waarschuwingssignaal is defect.		X	
			b) Waarschuwingssignaal vertoont systeemstoringen.		X	
			c) Wielsnelheidssensoren ontbreken of zijn beschadigd.		X	
			d) Bedrading is beschadigd.		X	

		e)	Andere onderdelen ontbreken of zijn beschadigd.		X	
		f)	Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.		X	
1.7. Elektronisch remsysteem (EBS)	Visuele controle en controle van het waarschuwingssignaal en/of met gebruikmaking van elektronische voertuiginterface.	a)	Waarschuwingssignaal is defect.		X	
		b)	Waarschuwingssignaal vertoont systeemstoringen.		X	
		c)	Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.		X	
		d)	Verbinding tussen trekkend voertuig en aanhangwagen past niet of ontbreekt.			X
1.8. Remvloeistof	Visuele controle		Remvloeistof vervuild of bezonken.		X	
			Dreigend gevaar van defecten.			X
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.		X	
			Aantasting van de functionaliteit.			X
		b)	Stuuras vertoont te veel slijtage.		X	
			Aantasting van de functionaliteit.			X
		c)	Stuuras is te beweeglijk.		X	
			Aantasting van de functionaliteit.			X
		d)	Lekt.		X	
			Vorming van druppels.			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.		X	
			Bevestigingen gevaarlijk los of beweging ten opzichte van het chassis/de carrosserie zichtbaar.			X
		b)	Bevestigingsgaten in het chassis groter geworden door slijtage.		X	
			Bevestigingen ernstig aangetast.			X
		c)	Bevestigingsbouten ontbreken of zijn gebroken.		X	
			Bevestigingen ernstig aangetast.			X
		d)	Stuurhuis is gebroken.		X	



			Stabiliteit van bevestiging of behuizing aangetast.			X
2.1.3. Toestand stuuroverbrenging	Visuele controle of de stuuronderdelen geen slijtage, breuken of veiligheidsproblemen vertonen terwijl het stuurwiel met de klok mee en tegen de klok in wordt gedraaid.	a)	Relatieve beweging tussen onderdelen die vast zouden moeten zitten.		X	
			Buitensporige beweging of grote kans op losraken.			X
		b)	Verbindingen vertonen te veel slijtage.		X	
			Groot gevaar op losschieten.			X
		c)	Onderdelen zijn gebroken of vervormd.		X	
			Negatieve gevolgen voor de werking.			X
		d)	Vergrendelinrichtingen niet aanwezig.		X	
		e)	Foutieve uitlijning van de onderdelen (bv. spoorstang of stuurstang).		X	
		f)	Onveilige modificatie <sup>3</sup> .		X	
			Negatieve gevolgen voor de werking.			X
g)	Stofkap beschadigd of versleten.	X				
	Stofkap ontbreekt of is ernstig versleten.		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).		X
		Ontoereikend reservoir.				X
		c)	Mechanisme werkt niet.		X	
			Sturen gaat minder goed.			X
		d)	Mechanisme is gebroken of zit los.		X	
			Sturen gaat minder goed.			X
		e)	Foutieve uitlijning of schurende onderdelen.		X	
			Sturen gaat minder goed.			X
		f)	Onveilige modificatie <sup>3</sup> .		X	
Sturen gaat minder goed.				X		

		g)	Leidingen/slangen vertonen beschadiging of te veel corrosie.		X	
			Sturen gaat minder goed.			X
2.2.						
Stuur, stuurkolom						
2.2.1. Toestand van het stuurwiel	Duw en trek het stuurwiel in lijn met de stuurkolom, duw het stuurwiel in verschillende richtingen met rechte hoeken ten opzichte van de kolom, terwijl de wielen op de grond staan. Visuele controle van de speling en de toestand van flexibele koppelingskoppen of kruiskoppelingen.	a)	Relatieve beweging tussen stuur en stuurkolom die wijst op speling.		X	
			Zeer groot gevaar van losschieten.			X
		b)	Bevestiging op stuurwielnaaf ontbreekt.		X	
			Zeer groot gevaar van losschieten.			X
		c)	Stuurwielnaaf, -rand of -spaken vertonen breuken of zitten los.		X	
			Zeer groot gevaar van losschieten.			X
		d)	Onveilige modificatie <sup>3</sup> .		X	
2.2.2. Stuurkolom sturdempers	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 kolom.		X	
		c)	Flexibele koppelingskop is stuk.		X	
		d)	Bevestiging is defect.		X	
			Zeer groot gevaar van losschieten.			X
		e)	Onveilige modificatie <sup>3</sup> .			X
2.3. Speling in de stuurinrichting	Voor voertuigen met stuurbekrachtiging 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 <sup>1</sup> .		X	
			Sturen minder veilig.			X
2.4. Wieluitlijning (X) <sup>2</sup>	Visuele controle		Duidelijk foutieve uitlijning.	X		
			Rechtdoor rijden aangetast; verminderde richtingstabiliteit.		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.		X	
			Onderdeel vertoont zware beschadiging of barsten.			X
		b)	Te veel speling.		X	
			Rechtdoor rijden aangetast; verminderde richtingstabiliteit.			X

		c)	Bevestiging is defect.	X	
			Bevestiging ernstig aangetast.		X
2.6. Elektronische stuurbevestiging (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 stuurbevestiging (EPS malfunction indicator lamp — MIL) wijst op een defect in de installatie.	X	
		b)	Bekrachtiging werkt niet.	X	
		c)	Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.	X	
3.					
ZICHT					
3.1. Gezichtsveld	Visuele controle vanaf de bestuurderszitplaats.		Er bevindt zich een obstakel in het gezichtsveld van de bestuurder dat zijn zicht vooraan of aan de zijkanten aanzienlijk belemmert. (buiten het schoonmaakgebied van de ruitenwissers).	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 ' (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
3.3. Achteruitkijkspiegels of toestellen	Visuele controle	a)	Spiegel of toestel ontbreekt of is niet bevestigd volgens de vereisten ' (ten minste twee achteruitkijktoestellen beschikbaar).	X	
			Minder dan twee achteruitkijktoestellen beschikbaar.		X

		b)	Spiegel of toestel licht beschadigd of los.	X		
			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)	Wisserblad is defect.	X		
			Wisserblad 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).	X		
			Sproeiers werken niet.		X	
3.6. Ontwasemingsstelsel (X) <sup>2</sup>	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.	X		
			Eén enkel(e) licht/lichtbron; in het geval van LED ernstig aangetaste zichtbaarheid.		X	
		b)	Projectiesysteem (reflector en lens) is licht defect.	X		
			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 <sup>1</sup> (aantal oplichtende koplampen op hetzelfde moment).	X		
			Maximaal toegestane lichthelderheid aan de voorkant wordt overschreden.		X	
		b)	Verminderde functie van schakelaar.		X	

4.1.4.Overeenstemming met vereisten <sup>1</sup>	Visuele controle en controle door bediening	a)	Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .		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.	X		
			In het geval van gasontladinglampen:		X	
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 <sup>1</sup> .		X	
			Achterlichten en breedtelichten kunnen worden uitgeschakeld als koplampen aan zijn.		X	
		b)	Verminderde functie van schakelaar.		X	
4.2.3.Overeenstemming met vereisten <sup>1</sup>	Visuele controle en controle door bediening	a)	Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .	X		
			Rood licht aan de voorzijde en wit licht aan de achterzijde; sterk verminderde lichthelderheid.		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).	X	
			Eén enkele lichtbron; in geval van LED werkt minder dan 2/3.		X
			Alle lichtbronnen werken niet.		
		b)	Licht beschadigde lens (geen invloed op het uitgestraalde licht).	X	
			Ernstig defecte lens (invloed op uitgestraald licht).		X
		c)	Lamp is niet stevig bevestigd.	X	
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 <sup>1</sup> .	X	
			Vertraagde werking.		X
			Geen enkele werking.		
		b)	Verminderde functie van schakelaar.		X
4.3.3. Overeenstemming met vereisten <sup>1</sup>	Visuele controle en controle door bediening		Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering <sup>1</sup> niet in overeenstemming met de vereisten.	X	
			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).	X	
			Eén enkele lichtbron; in geval van LED werkt minder dan 2/3.		X
			Licht beschadigde lens (geen invloed op het uitgestraalde licht).		X
		Ernstig defecte lens (invloed op uitgestraald licht).	X		
		c)	Lamp is niet stevig bevestigd.	X	
			Zeer groot gevaar dat het eraf valt.		X
4.4.2. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening		Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .	X	
			Geen enkele werking.		X

4.4.3.Overeenstemming vereisten <sup>1</sup>	met	Visuele controle en controle door bediening	Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .		X	
4.4.4. Knippersnelheid		Visuele controle en controle door bediening	De knippersnelheid is niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> (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).	X	
				Eén enkele lichtbron; in geval van LED werkt minder dan 2/3.		X
			b)	Licht beschadigde lens (geen invloed op het uitgestraalde licht).	X	
				Ernstig defecte lens (invloed op uitgestraald licht).		X
			c)	Lamp is niet stevig bevestigd.	X	
				Zeer groot gevaar dat hij eraf valt.		X
4.5.2 Richting (X) <sup>2</sup>		Visuele controle en controle door bediening		Mistlicht vooraan schijnt niet meer horizontaal wanneer het lichtpatroon een scheidingslijn heeft (scheidingslijn te laag).	X	
				Afbakeningslijn boven die van de koplampen met gedimde lichtstralid		X
4.5.3. Schakelaars		Visuele controle en controle door bediening		Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .	X	
				Werkt niet		X
4.5.4.Overeenstemming vereisten <sup>1</sup>	met	Visuele controle en controle door bediening	a)	Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .		X
			b)	Inrichting werkt niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .	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.	X	
				Zeer groot gevaar dat het eraf valt.		X
4.6.2.Overeenstemming vereisten <sup>1</sup>	met	Visuele controle en controle door	a)	Licht, kleur van het licht,		X

	bediening		positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .			
		b)	Inrichting werkt niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .		X	
4.6.3. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening		Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .	X		
			Achteruitrijlicht kan worden aangezet zonder dat de versnelling in zijn achteruit is gezet.		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).	X		
			Lichtbron defect (één enkele lichtbron).		X	
		c)	Lamp is niet stevig bevestigd.	X		
			Zeer groot gevaar dat het eraf valt.		X	
4.7.2. Overeenstemming met vereisten <sup>1</sup>	Visuele controle en controle door bediening		Inrichting werkt niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .	X		
4.8.						
Retroreflectoren, veiligheidsmarkeringen (retroreflecterend) en markeringsborden						
4.8.1. Toestand	Visuele controle	a)	Reflecterende inrichting is defect of beschadigd.	X		
			Reflecterende werking aangetast.		X	
		b)	Reflector is niet stevig bevestigd.	X		
			Zou eraf kunnen vallen.		X	
4.8.2. Overeenstemming met vereisten <sup>1</sup>	Visuele controle		Toestel, gereflecteerde kleur of positie is niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .		X	
			Ontbrekende of reflecterende rode kleur aan de voorzijde of witte kleur aan de achterzijde.			X
4.9.						
Verklikkersignalen voor lichtinrichting						
4.9.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening		Werkt niet.	X		
			Werkt niet voor hoofdlichtstraal van koplamp of een mistlamp aan de achterzijde.		X	
4.9.2. Overeenstemming met vereisten <sup>1</sup>	Visuele controle en controle door bediening		Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .	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.	X		
			Losse contactdoos.		X	
		b)	Isolatie is beschadigd of stuk.	X		
			Kan kortsluiting veroorzaken.		X	
		c)	De elektrische verbindingen van de aanhangwagen of het trekkend voertuig functioneren niet correct.		X	
			Remlichten van aanhangwagen werken in het geheel niet.			X
4.11. Elektrische bedrading	Visuele controle, waaronder in het motorcompartiment (indien van toepassing)	a)	Bedrading zit los of is niet goed beveiligd.	X		
			Bevestigingen los, draden raken scherpe randen, grote kans dat connectoren losraken.		X	
			Grote kans dat bedrading hete of roterende onderdelen of de grond raakt, connectoren zijn ontkoppeld (relevante onderdelen voor remmen, sturen).			X
		b)	Bedrading is licht versleten.	X		
			Bedrading is sterk versleten.		X	
			Bedrading is extreem versleten (relevante onderdelen voor remmen, sturen).			X
		c)	Isolatie is beschadigd of stuk.	X		
			Kan kortsluiting veroorzaken.		X	
			Hoog risico op brand, ontstaan van vonken.			X
		4.12. Niet-verplichte lichten en retroreflectoren (X) <sup>2</sup>	Visuele controle en controle door bediening	a)	Een licht/retroreflector is niet in overeenstemming met de vereisten bevestigd <sup>1</sup> .	X
Uitstralend/reflecterend rood licht aan de voorzijde of wit licht aan de achterzijde.					X	
b)	Bediening van het licht is niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .			X		
	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	
c)	Licht/retroreflector is niet stevig bevestigd.			X		
	Zeer groot gevaar dat het eraf valt.				X	

4.13.	Accu('s)	Visuele controle	a)	Zit los.	X		
				Niet correct bevestigd. Kan kortsluiting veroorzaken.		X	
			b)	Lekt.	X		
				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.		X
			Verminderde stabiliteit, functionaliteit aangetast: te veel beweging ten opzichte van bevestigingspunten.				X
			c)	Onveilige modificatie <sup>1)</sup> .		X	
Verminderde stabiliteit, functionaliteit aangetast, onvoldoende afstand, tot andere onderdelen of de grond.				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.		X
			Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit.				X
			c)	Te veel beweging tussen stuurpen en ashuis.		X	
				Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit.			X
			d)	De fusee zit los in as.		X	
Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit.				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.		X	
				Verminderde richtingstabiliteit; gevaar van kapotgaan.			X
			b)	Wiellager zit te strak of is geblokkeerd.		X	
				Gevaar van oververhitting; gevaar van kapotgaan.			X

5.2.

Wielen en banden					
5.2.1. Wielnaaf	Visuele controle	a)	De moeren of bouten van het wiel ontbreken of zitten los.	X	
			Ontbrekende bevestiging of deze zit zo los dat de wegveiligheid ernstig wordt aangetast.		X
		b)	Naaf vertoont slijtage of beschadiging.	X	
			Naaf vertoont slijtage of beschadiging op een zodanige wijze dat de veilige bevestiging van wielen wordt aangetast.		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.	X	
			Grote kans op losraken.		X
		c)	Wiel is ernstig vervormd of vertoont te veel slijtage.	X	
Veilige bevestiging aan de naaf aangetast; veilige bevestiging van band aangetast.	X				
d)	Wielmaat, ontwerp, compatibiliteit of -soort niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> en is niet veilig.	X			
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 <sup>1</sup> en is niet veilig.	X	
			Onvoldoende laadvermogen of snelheidscategorie voor feitelijk gebruik, band raakt andere vaste onderdelen van het voertuig, waardoor gebruik op de weg minder veilig wordt.		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.	X	
			Koord zichtbaar of beschadigd.		X
		e)	Bandenslijtage-indicator komt bloot te liggen	X	
Diepte van het bandprofiel niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .	X				

		f)	Band schuurt tegen andere onderdelen (flexibele opspatafschermingsmiddelen).	X		
			Band schuurt tegen andere onderdelen (veilig rijden niet belemmerd)		X	
		g)	Opgesneden banden niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .		X	
			Weefselbeschermingslaag aangetast.			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.		X	
			Relatieve beweging zichtbaar, bevestigingen in ernstige mate los.			X
		b)	Een veeronderdeel is beschadigd of gebroken.		X	
			Voornaamste veer (-blad), of overige bladen zeer ernstig aangetast			X
		c)	Een veer ontbreekt.		X	
			Voornaamste veer (-blad), of overige bladen zeer ernstig aangetast.			X
		d)	Onveilige modificatie <sup>3</sup> .		X	
			Onvoldoende afstand tot andere voertuigonderdelen; veersysteem werkt niet.			X
5.3.2. Schokdempers	Visuele controle	a)	Schokdempers zijn niet goed aan het chassis of de as bevestigd.	X		
			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 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.		X	
			Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit.			X
		b)	Onderdeel vertoont schade of te veel corrosie.		X	
			Stabiliteit van onderdeel verminderd of onderdeel vertoont breuken.			X
		c)	Onveilige modificatie <sup>3</sup> .		X	
			Onvoldoende afstand tot			X

			andere voertuigonderdelen; systeem werkt niet.				
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)	Fuseeën en/of hulzen of de veerverbindingen vertonen te veel slijtage.		X		
			Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit.			X	
		b)	De stofkap is ernstig versleten.	X			
			De stofkap ontbreekt of vertoont scheuren.		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.		X		
			Werking van het systeem ernstig verminderd.			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.		X		
			Een van de zijden of dwarsdelen vertoont ernstige breuken of is sterk vervormd.			X	
		b)	De verstevigende platen of bevestigingen zitten los.		X		
			Meeste bevestigingen los; onvoldoende sterke onderdelen.			X	
		c)	Te veel corrosie waardoor het geheel aan stijfheid verliest.		X		
			Onvoldoende sterke onderdelen.			X	
6.1.2. Uitlaatpijpen en dempers	Visuele controle	a)	Uitlaatsysteem zit los of lekt.		X		
		b)	Emissies komen in de cabine of in het passagiersgedeelte.		X		
			Gevaar voor de gezondheid van personen aan boord.			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.		X		
			Brandgevaar; buitensporig verlies van gevaarlijk			X	

			materialid			
		c)	Gescheurde leidingen.	X		
			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 <sup>1</sup> .			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.		X	
			Onderdelen zouden eraf kunnen vallen; functionaliteit ernstig aangetast.			X
		b)	Inrichting is duidelijk niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup>		X	
6.1.5. Bevestiging van het reservewiel (indien aanwezig)	Visuele controle	a)	Bevestiging in slechte toestand.	X		
		b)	De bevestiging is gebroken of zit los.		X	
		c)	Een reservewiel is niet stevig bevestigd.		X	
			Zeer groot gevaar dat het eraf valt.			X
6.1.6. Mechanische koppelingen- 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).		X	
			Onderdeel vertoont beschadiging, defecten of barsten (indien in gebruik).			X
		b)	Onderdeel vertoont te veel slijtage.		X	
			Onder de slijtagelimiet.			X
		c)	Bevestiging is defect.		X	
			Losse bevestigingen die er gemakkelijk af kunnen vallen.			X
		d)	Veiligheidsvoorziening		X	

			ontbreekt of werkt niet goed.			
		e)	Koppelingsindicatoren werken niet.		X	
		f)	Kentekenplaat of licht wordt bedekt (indien niet in gebruik).	X		
			Kentekenplaat niet leesbaar (indien niet in gebruik).		X	
		g)	Onveilige modificatie <sup>3</sup> (secundaire onderdelen).		X	
			Onveilige modificatie <sup>3</sup> (primaire onderdelen).			X
		h)	Koppeling te zwak, incompatibel of koppelingsinrichting stemt niet overeen met de vereisten.			X
6.1.7. Verzending	Visuele controle	a)	Borgschroeven zitten los of ontbreken.		X	
			Borgschroeven zitten los of ontbreken waardoor de veiligheid ernstig wordt aangetast.			X
		b)	Aslagering voor overbrenging vertoont te veel slijtage.		X	
			Zeer groot gevaar op losraken of barsten.			X
		c)	Kruiskoppelingen of de overbrengingskettingen of -riemen vertonen te veel slijtage		X	
			Zeer groot gevaar op losraken of barsten.			X
		d)	Flexibele koppelingskoppen zijn stuk.		X	
			Zeer groot gevaar op losraken of barsten.			X
		e)	As is beschadigd of gebogen.		X	
		f)	Lagerbehuizing is gebroken of zit los.		X	
			Zeer groot gevaar op losraken of barsten.			X
		g)	De stofkap is ernstig versleten.	X		
			De stofkap ontbreekt of vertoont scheuren.		X	
		h)	Illegale modificatie van de aandrijving.		X	
6.1.8. Bevestiging van de motor	Visuele controle		Defecte, duidelijk en ernstig beschadigde bevestigingen.		X	
			Loszittende of gebroken bevestigingen.			X

6.1.9 Motorprestaties (X) <sup>2</sup>	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
6.2.					
Cabine en koetswerk					
6.2.1. Toestand	Visuele controle	a)	Paneel of onderdeel zit los of is beschadigd en kan verwondingen veroorzaken.	X	
			Zou eraf kunnen vallen.		X
		b)	Koetswerkondersteuning zit los.	X	
			Verminderde stabiliteit.		X
		c)	Uitlaatemissies komen binnen.	X	
			Gevaar voor de gezondheid van personen aan boord.		X
		d)	Onveilige modificatie <sup>3</sup> .	X	
			Onvoldoende afstand tot roterende of bewegende onderdelen en de weg.		X
6.2.2. Bevestiging	Visuele controle	a)	Koetswerk of cabine zit los.	X	
			Verminderde stabiliteit.		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.	X	
			De bevestiging van het koetswerk/de cabine op het chassis of de dwarsdelen zit los of ontbreekt wat de veiligheid zeer ernstig aantast.		X
		d)	Bevestigingspunten aan integrale koetswerkonderdelen vertonen te veel roest.	X	
			Verminderde stabiliteit.		X
6.2.3. Portieren en portiervangers	Visuele controle	a)	Een portier opent en sluit niet correct.	X	
		b)	Een portier kan plots opengaan of blijft niet gesloten (schuifdeuren).	X	
			Een portier kan plots opengaan of blijft niet gesloten (openslaande deuren).		X
		c)	Portier, scharnieren, portiervangers, stijlen is/zijn	X	



			stuk.			
			Portier, scharnieren, portiervangers of stijlen ontbreekt/ontbreken of zit/zitten los		X	
6.2.4. Bodem	Visuele controle		Bodem zit los of is stuk.		X	
			Onvoldoende stabiliteit.			X
6.2.5. Bestuurderszitplaats	Visuele controle	a)	Zitplaats met defecte structuur.		X	
			Losse zitplaats.			X
		b)	Afstelmechanisme functioneert niet correct.		X	
			Zitplaats beweegt of rugleuning niet fixeerbaar.			X
6.2.6. Overige zitplaatsen	Visuele controle	a)	Zitplaatsen zijn defect of zitten los (secundaire onderdelen).	X		
			Zitplaatsen zijn defect of zitten los (hoofdonderdelen).		X	
		b)	Zitplaatsen zijn niet bevestigd in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .	X		
			Toegestaan aantal zitplaatsen overschreden; plaatsing niet in overeenstemming met goedkeuring.		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.		X	
			Bediening minder veilig.			X
6.2.8. Cabinetreden	Visuele controle	a)	Trede of bevestiging zit los.	X		
			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 <sup>1</sup> .	X		
			Gemonteerde onderdelen zouden letsel kunnen veroorzaken. veilige werking negatief beïnvloed.		X	
		c)	Hydraulische inrichting lekt.	X		
			Buitensporig verlies van gevaarlijk materiaalid		X	
6.2.1 Spatborden,	Visuele controle	a)	Ontbreekt, zit los of is ernstig verroest.	X		

0.	opspatafschermingsuitrusting			Zou letsel kunnen veroorzaken. Zou eraf kunnen vallen.		X		
			b)	Onvoldoende afstand tot band/wiel (opspatafscherming).	X			
				Onvoldoende afstand tot band/wiel (spatborden).		X		
			c)	Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .	X			
Onvoldoende afdekking van trede.		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.		X		
				Verminderde stabiliteit.			X	
			b)	Verankerung 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.	X		
					Scheur of teken van overspanning.		X	
				c)	Veiligheidsgordel is niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .		X	
				d)	Sluiting van de veiligheidsgordel is beschadigd of werkt niet correct.		X	
e)	Oprolmechanisme van de veiligheidsgordel is beschadigd of werkt niet correct.		X					
7.1.3.	Krachtbegrenzer veiligheidsgordel	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a)	Krachtbegrenzer is duidelijk niet aanwezig of is niet aan het voertuig aangepast.		X		
				b)	Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.		X	
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 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)	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	
		b)	Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.		X	
7.2. Brandblusser (X) <sup>2</sup>	Visuele controle	a)	Ontbreekt.		X	
		b)	Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> . 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) <sup>2</sup>	Visuele controle	a)	Ontbreekt of is onvolledig.	X		
		b)	Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .	X		
7.5.Verbandtrommel (indien vereist) (X) <sup>2</sup>	Visuele controle		Ontbreekt, is onvolledig of is niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .	X		
7.6.Wielblokken (wiggen) (indien vereist) (X) <sup>2</sup>	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.	X		
			Werkt in het geheel niet		X	
		b)	Bediening zit los.	X		
		c)	Niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .	X		
Uitgezonden geluid kan worden verward met officiële sirenes.			X			
7.8. Snelheidsmeter	Visuele controle of door bediening tijdens een test op de weg of door middel van elektronica.	a)	Niet geïnstalleerd in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .	X		
			Ontbreekt (indien vereist).		X	
		b)	Verminderde werking.	X		
			Werkt in het geheel niet.		X	
		c)	Kan niet voldoende worden verlicht.	X		
			Kan in het geheel niet worden verlicht.		X	
7.9.Tachograaf (indien aanwezig/vereist)	Visuele controle	a)	Niet geïnstalleerd in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> .		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 <sup>1</sup> .		X	
		b)	Werkt duidelijk niet.		X	
		c)	Snelheid onjuist ingesteld (indien gecontroleerd).		X	
		d)	Zegels zijn stuk of ontbreken.		X	
		e)	Plaatje ontbreekt of is onleesbaar.		X	
		f)	Maat van banden niet compatibel met ijkparameters.		X	
7.11.Kilometerteller (indien vereist) (X) <sup>2</sup>	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) <sup>2</sup>	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 voertuiginterface.		X	
8.						
OVERLASTFACTOREN						
8.1.						
Geluid						
8.1.1 Noise suppression system (+ E)	Subjectieve beoordeling, (tenzij de controleur van mening is dat het geluidsniveau wellicht tegen de grens zit in welk geval een geluidstest met een geluidsmeter mag worden uitgevoerd).	a)	Geluidsniveaus overschrijden de volgens de vereisten toegestane niveaus <sup>1</sup> .		X	
		b)	Onderdeel van het geluidsonderdrukkingssysteem zit los, is beschadigd, niet juist aangebracht, afwezig of duidelijk aangepast met een		X	

			nadelige invloed op de geluidsniveaus.			
			Zeer groot gevaar dat het eraf valt.			X
8.2.						
Uitlaatmissies						
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
			c)	Waarschuwinglampje volgt niet de juiste volgorde.		X
8.2.1.2.	Gasemissies (E)	— voor voertuigen tot emissieklasse Euro 5 en EURO V <sup>(7)</sup> :  Meting met een uitlaatgasanalysator in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> 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.  — voor voertuigen van emissieklasse Euro en EURO VI <sup>(8)</sup> :  Meting met een uitlaatgasanalysator in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> of uitlezing OBD overeenkomstig de	a)	Ofwel overschrijden de gasemissies de door de fabrikant vastgelegde niveaus,		X
			b)	ofwel, indien deze gegevens niet beschikbaar zijn, overschrijden de CO-emissies, i voor voertuigen zonder geavanceerd uitlaatemissieregelsysteem, — 4,5 %, of — 3,5 % afhankelijk van de datum van eerste inschrijving of gebruik zoals in de vereisten wordt bepaald <sup>1</sup> ; ii voor voertuigen met geavanceerd uitlaatemissieregelsysteem, — bij stationaire motor: 0,5 % — bij verhoogd toerental: 0,3 %, of — bij stationaire motor: 0,3 % <sup>(8)</sup> — bij verhoogd toerental: 0,2 %		X

	aanbevelingen van de fabrikant en andere vereisten <sup>1</sup> Metingen niet toepasbaar voor tweetaktmotoren Er kan ook worden gemeten met meetapparatuur op afstand volgens standaardtestmethodes.		afhankelijk van de datum van eerste inschrijving of gebruik zoals in de vereisten wordt bepaald <sup>1</sup> .			
		c)	Lambda-coëfficiënt 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	
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	—voor voertuigen tot emissieklasse Euro 5 en EURO V (L): 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 gelijkwaardigheidsbeoorde	a)	Bij voertuigen die voor de eerste keer na de datum in de vereisten <sup>1</sup> zijn geregistreerd of in gebruik genomen, overschrijdt de opaciteit het niveau dat op de plaat van de fabrikant op het voertuig staat genoteerd;		X	
Voertuigen die vóór 1 januari 1980 werden geregistreerd of in gebruik genomen, moeten niet aan deze vereiste voldoen.						

	<p>ling 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<sup>(9)</sup>:</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 vereisten<sup>1</sup>.</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>	<p>b) Wanneer deze gegevens niet beschikbaar zijn of de vereisten<sup>1</sup> het gebruik van referentiewaarden niet toelaten,</p> <p>—voor motoren met natuurlijke aanzuiging: 2,5 m<sup>-1</sup>,</p> <p>—voor motoren met drukvulling: 3,0 m<sup>-1</sup>,</p> <p>of, bij voertuigen die in de vereisten<sup>1</sup> staan of voor de eerste keer na de datum in de vereisten zijn geregistreerd of in gebruik genomen<sup>1</sup>,</p> <p>1,5 m<sup>-1</sup> <sup>(10)</sup></p> <p>of</p> <p>0,7 m<sup>-1</sup> <sup>(11)</sup>.</p>		X	
	<p>2. Vorbereidingsvoorschriften:</p> <p>i) de motor moet op</p>			X	

	<p>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;</p> <p>ii) het uitlaatsysteem moet worden doorgeblazen door middel van ten minste drie vrije acceleratiecycli of een daarmee vergelijkbare methode.</p>				
	<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</p>	<p>c) De meetapparatuur op afstand wijst op een ernstige inbreuk.</p>		X	



	<p>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.</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 M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> of N<sub>3</sub>, 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</p>				
--	---	--	--	--	--

	<p>gemiddelde afwijkende metingen of het resultaat van een andere statistische berekening die rekening houdt met de verstrooiing van de metingen buiten beschouwing worden gelaten. De lidstaten kunnen het aantal testcycli aan een maximum verbinden.</p> <p>5. Om onnodige 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		Te veel vloeistoflekken, behalve water, die het milieu zouden kunnen schaden of een gevaar zouden kunnen vormen voor de veiligheid van andere weggebruikers.		X	
		Gestage vorming van druppels die een zeer ernstig gevaar oplevert.			X
9.					
AANVULLENDE CONTROLES VOOR PASSAGIERSVOERTUIGEN VAN CATEGORIEËN M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub>					
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	
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.	X		
			Borden met opschrift „nooduitgang” ontbreken.		X	
		c)	Hamer om ruiten in te slaan ontbreekt.	X		
d)	Toegang versperd.		X			
9.2. Ontwasemings- ontdooisysteem (X) <sup>2</sup>	en Visuele controle en controle door bediening	a)	Functioneert niet correct.	X		
			Nadelige invloed op het veilige gebruik van voertuig.		X	
		b)	Emissie van giftige gassen of uitlaatgassen in het bestuurders- of passagiersgedeelte.		X	
			Gevaar voor de gezondheid van personen aan boord.			X
c)	Ontdooisysteem (indien verplicht) is defect.		X			
9.3. Ventilatie- verwarmingssysteem (X) <sup>2</sup>	en Visuele controle en controle door bediening	a)	Bediening is defect.	X		
			Risico voor de gezondheid van personen aan boord.		X	
		b)	Emissie van giftige gassen of uitlaatgassen in het bestuurders- of passagiersgedeelte.		X	
			Gevaar voor de gezondheid van personen aan boord.			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.	X		
			Blokkeren een nooduitgang.		X	
9.4.2. Bestuurderszitplaats (aanvullende vereisten)	Visuele controle	a)	Speciale voorzieningen zoals zonneschermen of zonnekleppen zijn defect.	X		
			Belemmerd gezichtsveld.		X	

		b)	Bescherming voor bestuurder zit los.	X		
			Zou letsel kunnen veroorzaken.		X	
9.5. Binnenverlichting bestemmingsapparatuur (X) <sup>2</sup>	en Visuele controle en controle door exploitatie		Bevestiging is defect.	X		
			Werkt in het geheel niet.		X	
9.6. Gangpaden, staanplaatsen	Visuele controle	a)	Bodem zit los.		X	
			Verminderde stabiliteit.			X
		b)	Leuningen of handvaten zijn defect.	X		
			Zitten los of zijn niet bruikbaar.		X	
9.7. Trappen en treden	Visuele controle en controle door bediening (indien van toepassing).	a)	Toestand is slecht.	X		
			In beschadigde toestand.		X	
			Verminderde stabiliteit.			X
		b)	Inklapbare treden functioneren niet correct.		X	
9.8. Communicatiesysteem met passagiers (X) <sup>2</sup>	Visuele controle en controle door bediening.		Systeem is defect.	X		
			Werkt in het geheel niet.		X	
9.9. Bordjes met tekst (X) <sup>2</sup>	Visuele controle	a)	Bordje ontbreekt, is foutief of onleesbaar.	X		
			Verkeerde informatie.		X	
9.10.						
Vereisten voor het vervoer van kinderen (X) <sup>2</sup>						
9.10.1. Deuren	Visuele controle		Bescherming van portieren niet in overeenstemming met de vereisten <sup>1</sup> 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) <sup>2</sup>						
9.11.1. Portieren, laadplatforms en liften	Visuele controle en exploitatie	a)	Bediening is defect.	X		
			Bediening minder veilig.		X	
		b)	Toestand is slecht.	X		
			Verminderde stabiliteit. Zou letsel kunnen veroorzaken.		X	
		c)	Werkt niet goed.	X		
			Bediening minder veilig.		X	
		d)	Waarschuwingstoestel(len) is (zijn) defect.	X		
			Werkt/werken in het geheel niet		X	
9.11.2. Bevestigingssysteem voor rolstoelen	Visuele controle en, indien van	a)	Bediening is defect.	X		

	toepassing, controle door bediening		Bediening minder veilig.		X	
		b)	Toestand is slecht.	X		
			Verminderde stabiliteit. Zou letsel kunnen veroorzaken.		X	
		c)	Werkt niet goed.	X		
			Bediening minder veilig.		X	
9.11.3. Signaleerinrichting speciale uitrusting	en Visuele controle		Signaleerinrichting of speciale uitrusting ontbreekt.		X	

<sup>(1)</sup> 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.

<sup>(2)</sup> De voertuigcategorieën die buiten de richtlijn vallen worden vermeld als richtsnoer.

<sup>(3)</sup> 48 % voor voertuigen die niet zijn uitgerust met ABS of die vóór 1 oktober 1991 zijn goedgekeurd

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

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

<sup>(6)</sup> 2,2 m/s<sup>2</sup> voor N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> en N<sub>3</sub> voertuigen.

<sup>(7)</sup> 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.

<sup>(8)</sup> Type-approved in accordance with Regulation (EC) No 715/2007, Annex I, Table 2 (Euro 6) and Regulation (EC) No 595/2009 (Euro VI).

<sup>(9)</sup> Typegoedgekeurd in overeenstemming met Richtlijn 70/220/EEG, Verordening (EG) nr. 715/2007 (Euro 5), Richtlijn 88/77/EEG en Richtlijn 2005/55/EG.

<sup>(10)</sup> Typegoedgekeurd volgens Verordening (EG) nr. 715/2007, bijlage I, tabel 2 (Euro 6) en Verordening (EG) nr. 595/2009 (Euro VI).

<sup>(11)</sup> Typegoedgekeurd in overeenstemming met de grenswaarden in rij B van hoofdstuk 5.3.1.4. van bijlage I bij Richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 98/69/EG of later; rij B1, B2 of C van hoofdstuk 6.2.1 van bijlage I bij Richtlijn 88/77/EEG, of voor het eerst ingeschreven of in gebruik genomen na 1 juli 2008.

<sup>(12)</sup> 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:*

<sup>1</sup>„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.

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

<sup>3</sup>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.

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Waalse Regering van 6 juli 2017 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in België of in het buitenland ingeschreven zijn.  
Namen, 6 juli 2017.

De Minister-President,  
P. MAGNETTE

De Minister van Openbare Werken, Gezondheid, Sociale Actie en Erfgoed,  
M. PREVOT

## Bijlage 2

### 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 de tabel 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 gevlid

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.

Post	Gebreken	Beoordeling		
		Klein	Groot	Gevaarlijk
A	Lading kan niet correct worden vastgezet als gevolg van de verpakking ervan	De controleur beslist		
B	Eén of meer ladingseenheden zijn niet correct gepositioneerd	De controleur beslist		
C	Het voertuig is ongeschikt voor de ingeladen lading (ander gebrek dan de onder 10 genoemde gebreken)	De controleur beslist		
D	Duidelijke gebreken aan de bovenbouw van het voertuig (ander gebrek dan de onder 10 genoemde gebreken)	De controleur beslist		
10	Geschiktheid van het voertuig			
10.1	Voorwand (indien gebruikt om lading vast te zetten)			
10.1.1	Verzwakkende roestschade of vervormingen		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
10.5.2.	Aantal onvoldoende		x	
	Onvoldoende aantal om de vereiste trekkrachten te dragen			x
10.6.	Vereiste bijzondere structuren (indien gebruikt voor het vastzetten van lading)			
10.6.1.	In slechte staat, beschadigd		x	



	Barsten; kunnen de krachten bij een botsing niet weerstaan			x
10.6.2.	Niet geschikt voor de vervoerde lading		x	
	Ontbreken			x
10.7.	Vloer (indien gebruikt voor het vastzetten van lading)			
10.7.1.	In slechte staat, beschadigd		x	
	Barsten; kan de lading niet dragen			x
10.7.2.	Onvoldoende laadvermogen		x	
	kan de lading niet dragen			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		x	
	Meer dan 15 cm en het gevaar bestaat dat de wand wordt doorboord			x
20.1.1.2.	Afstand tot de zijwand indien gebruikt voor direct vastzetten is te groot		x	
	Meer dan 15 cm en het gevaar bestaat dat de wand wordt doorboord			x
20.1.1.3.	Afstand tot de achterwand indien gebruikt voor direct vastzetten is te groot		x	
	Meer dan 15 cm en het gevaar bestaat dat de wand wordt doorboord			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	x		
	Niet goed bevestigd		x	
	Kunnen de krachten bij een botsing niet weerstaan, zitten los			x
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 suboptimaal		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			
20.2.1.1.	De vereiste vastzettingskrachten worden niet bereikt.		x	
	Minder dan twee derde van de vereiste kracht			x
20.3.	Apparatuur voor het vastzetten van de lading			
20.3.1	Geschiktheid van de apparatuur voor het vastzetten van de lading		x	
	Volledig ongeschikte apparatuur			x
20.3.2.	Het etiket (bv. op het afleesplaatje/de testaanhangwagen) ontbreekt of is beschadigd, maar de apparatuur is nog in goede staat.	x		
	Het etiket (bv. op afleesplaatje/de testaanhangwagen) ontbreekt of is beschadigd en de apparatuur is niet in goede staat		x	
20.3.3.	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
20.3.4.	De aanspanners zijn niet correct gebruikt		x	
	De aanspanners zijn stuk			x
20.3.5.	De apparatuur voor het vastzetten van de lading is verkeerd gebruikt (bv. geen bekleding van de randen).		x	
	De apparatuur voor het vastzetten van de lading vertoont gebreken (bv. knopen).			x
20.3.6.	Bevestiging van de apparatuur voor het vastzetten van de lading ondeugdelijk		x	
	Minder dan twee derde van de vereiste kracht			x
20.4.	Overige apparatuur (bv. antislipmatten, bekleding van en rails op randen)			
20.4.1.	De gebruikte apparatuur is ongeschikt.	x		
	Er is verkeerde of defecte apparatuur gebruikt.		x	
	De gebruikte apparatuur is volkomen ongeschikt.			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		x	
	Gevaar voor het verkeer			x
20.5.2.	Het bulkmateriaal is niet toereikend vastgezet.		x	
	Verlies van lading wat een gevaar voor het verkeer oplevert			x
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

[\(1\)](#) 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](#)).

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Waalse Regering van 6 juli 2017 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in België of in het buitenland ingeschreven zijn.  
Namen, 6 juli 2017.

De Minister-President,  
P. MAGNETTE

De Minister van Openbare Werken, Gezondheid, Sociale Actie en Erfgoed,  
M. PREVOT

### Bijlage 3

#### 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.

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Waalse Regering van 6 juli 2017 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in België of in het buitenland ingeschreven zijn.  
Namen, 6 juli 2017.

De Minister-President,  
P. MAGNETTE

De Minister van Openbare Werken, Gezondheid, Sociale Actie en Erfgoed,  
M. PREVOT

**Bijlage 4****VERSLAG VAN EEN NADERE TECHNISCHE CONTROLE LANGS DE WEG, INCLUSIEF EEN CHECKLIST**

( recto)

1. Plaats van de technische controle langs de weg

.....

2. Datum

.....

.....

3. Tijdstip

.....

.....

4. Kenletters van het land en kenteken van het voertuig

.....

5. Voertuigidentificatienummer (VIN)

.....

6. Voertuigcategorie

a)N<sub>2</sub><sup>(a)</sup> (3,5 tot 12 t) b)N<sub>3</sub><sup>(a)</sup> (meer dan 12 t) c)O<sub>3</sub><sup>(a)</sup> (3,5 tot 10 t) d)O<sub>4</sub><sup>(a)</sup> (meer dan 10 t) e)M<sub>2</sub><sup>(a)</sup> [> 9 zitplaatsen<sup>(b)</sup> tot 5 t] f)M<sub>3</sub><sup>(a)</sup> [> 9 zitplaatsen<sup>(b)</sup> meer dan 5 t] g)T>40 km/h h)N1 

(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<sup>(c)</sup> [Verordeningen (EG) nr 1072/2009 en(EG) nr 1073/2009]

.....

.....

9. Naam bestuurder

.....

## 10. Checklist

		Gecontroleerd <sup>(d)</sup>	Afgekeurd <sup>(e)</sup>
0) Identificatie <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
1) Remsysteem <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2) Stuurinrichting <sup>(f)</sup>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3) Zicht <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4) Lampen en elektrische installaties <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5) Assen, wielen, banden, ophanging <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
6) Chassis en met het chassis verbonden delen <sup>(f)</sup>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7) Andere uitrusting zoals tachygraaf en snelheidsbegrenzer <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
8) Overlast zoals uitstoot en brandstof- en/of olie lekkage <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
9) Aanvullende controles voor voertuigen			
M <sub>2</sub> en M <sub>3</sub> <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
10) Vastzetten van de lading <sup>(f)</sup>	<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

## 12. Diversen/opmerkingen:

## 13. Instantie/controlleur die de controle heeft uitgevoerd

Handtekening

De controleur

Bestuurder

.....

.....

Opmerkingen:

a) Voertuigcategorie overeenkomstig artikel 3 van het besluit van de Waalse Regering van 6 juli 2017 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in België of in het buitenland ingeschreven zijn.

b) Aantal zitplaatsen inclusief de zitplaats van de bestuurder (punt S.1 van het kentekenbewijs).

c) Indien beschikbaar.

d) „Gecontroleerd” betekent dat minstens een van de in bijlage II of bijlage III bij besluit van de Waalse Regering van 6 juli 2017 vermelde controlepunten van deze groep is gecontroleerd en dat er kleine gebreken of geen gebreken zijn aangetroffen.

e) Afgekeurde punten met grote of gevaarlijke gebreken staan op de achterzijde.

f) Methodes voor het controleren en beoordelen van gebreken overeenkomstig bijlage 1 en 2 van het besluit van de Waalse Regering van 6 juli 2017.

(achterzijde)

## **0. IDENTIFICATIE VAN HET VOERTUIG**

0.1. Kentekenplaten

0.2. Voertuigidentificatie-/chassis-/serienummer

## **1. REMUITRUSTING**

1.1. Mechanische toestand en werking

1.1.1. Draaipunt van de bedrijfsrem

1.1.2. Staat en slag van het bedieningspedaal

1.1.3. Vacuümpomp of compressor en reservoirs

1.1.4. Lagedrukverklikker of manometer

1.1.5. Handremregelklep

1.1.6. Parkeerrem, bedieningshandel, parkeerremvergrendeling, elektronische parkeerrem

1.1.7. Remkleppen (voetkleppen, ontluichtingsventielen, regelkleppen)

1.1.8. Koppelingskoppelen voor remmen voor aanhangwagen (elektrisch en pneumatisch)

1.1.9. Energie- en drukreservoir

1.1.10. Brake servo units, master cilinder (hydraulic. systems)

1.1.11. Niet-flexibele remleidingen

1.1.12. Flexibele remleidingen

1.1.13. Remvoeringen en blokken

1.1.14. Remtrommels en -schijven

1.1.15. Remkabels, stangen, hendels, overbrenging

1.1.16. Remcilinders (veerremcilinders of hydraulische remcilinders inbegrepen)

1.1.17. Automatische lastafhankelijke remkrachtregelaar

1.1.18. Remhefbomen en indicatoren

1.1.19. Continueminstallatie (indien gemonteerd of voorgeschreven)

1.1.20. Automatische bediening van remmen voor aanhangwagen

1.1.21. Volledige reminstallatie

1.1.22. Testkoppelingen

1.1.23. Oplooprem

1.2. Remkracht en Bedrijfszekerheid van de bedrijfsrem

1.2.1. De prestaties

1.2.2. Efficiëntie

1.3. Remkracht en Bedrijfszekerheid van de hulprem

1.3.1. Prestaties

1.3.2. Efficiëntie

1.4. Remkracht en bedrijfszekerheid van de parkeerrem



1.4.1. Prestaties

1.4.2. Efficiëntie

1.5. Remkracht van continueinstallatie

1.6. Antiblokkeersysteem

1.7. Elektronisch remsysteem (EBS)

1.8. Remvloeistof

## **2. STUURINRICHTING**

2.1. Mechanische toestand

2.1.1. Toestand van de stuurinrichting

2.1.2. Bevestiging van stuurhuis

2.1.3. Toestand stuuroverbrenging

2.1.4. Werking stuuroverbrenging

2.1.5. Stuurbekrachtiging

2.2. Stuur en stuurkolom

2.2.1. Toestand van het stuurwiel

2.2.2. Stuurkolom en stuurdemper

2.3. Speling in de stuurinrichting

2.4. Wieluitlijning

2.5. Draaischijf van de as van de aanhangwagen

2.6. Elektronische stuurbekrachtiging (EPS)

## **3. ZICHT**

3.1. Gezichtsveld

3.2. Toestand van de ruiten

3.3. Achteruitkijkspiegels

3.4. Ruitenwissers

3.5. Ruitensproeiers

3.6. Ontwasemingssysteem

## **4. LICHTEN, REFLECTOREN EN ELEKTRISCHE INSTALLATIES**

4.1. Koplampen

4.1.1. Toestand en werking

4.1.2. Richting

4.1.3. Schakelaars

4.1.4. Naleving van de voorschriften

4.1.5. Verstelinrichting

4.1.6. Koplampwisser

4.2. Voor- en achterlichten, breedtelichten, markeringslichten en daglichten

4.2.1. Toestand en werking

- 
- 4.2.2. Schakelaars
  - 4.2.3. Naleving van de voorschriften
  - 4.3. Remlichten
    - 4.3.1. Toestand en werking
    - 4.3.2. Schakelaars
    - 4.3.3. Naleving van de voorschriften
  - 4.4. Richtingaanwijzers en waarschuwingsknipperlichten
    - 4.4.1. Toestand en werking
    - 4.4.2. Schakelaars
    - 4.4.3. Naleving van de voorschriften
    - 4.4.4. Knippersnelheid
  - 4.5. Mistlichten voor en achter
    - 4.5.1. Toestand en werking
    - 4.5.2. Richting
    - 4.5.3. Schakelaars
    - 4.5.4. Naleving van de voorschriften
  - 4.6. Achteruitrijlichten
    - 4.6.1. Toestand en werking
    - 4.6.2. Naleving van de voorschriften
    - 4.6.3. Schakelaars
  - 4.7. Achterkentekenplaatverlichting
    - 4.7.1. Toestand en werking
    - 4.7.2. Naleving van de voorschriften
  - 4.8. Retroreflectoren, opvallende markeringen en markeringsborden achteraan
    - 4.8.1. Toestand
    - 4.8.2. Naleving van de voorschriften
  - 4.9. Verklikkersignalen voor lichtinrichting
    - 4.9.1. Toestand en werking
    - 4.9.2. Naleving van de voorschriften
  - 4.10. Elektrische verbindingen tussen trekkend voertuig en aanhangwagen of oplegger
  - 4.11. Elektrische bedrading
  - 4.12. Niet-verplichte lampen en reflectoren
  - 4.13. Accu
- 5. ASSEN, WIELEN, BANDEN EN OPHANGING**
- 5.1. Assen
    - 5.1.1. Assen
    - 5.1.2. Stuurpenen

---

### 5.1.3. Wiellagers

## 5.2. Wielen en banden

### 5.2.1. Wielnaaf

### 5.2.2. Wielen

### 5.2.3. Banden

## 5.3. Ophangingsysteem

### 5.3.1. Veren en stabilisator

### 5.3.2. Schokdempers

### 5.3.3. Torsiebuizen, reactiearmen, wieldraagarmen en ophangarmen

### 5.3.4. Veerverbindingen

### 5.3.5. Luchtvering

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

### 6.1. Chassis of frame en bevestigingen

#### 6.1.1. Algemene toestand

#### 6.1.2. Uitlaatpijpen en dempers

#### 6.1.3. Tanks en brandstofleidingen (incl. tanks en brandstofleidingen voor verwarming)

#### 6.1.4. Bumpers, zijdelingse bescherming en onderrijbeveiliging aan de achterzijde

#### 6.1.5. Bevestiging van het reservewiel

#### 6.1.6. Mechanische koppelings- en trekrichting

#### 6.1.7. Verzending

#### 6.1.8. Bevestiging van de motor

#### 6.1.9. Motorvermogen

### 6.2. Cabine en koetswerk

#### 6.2.1. Toestand

#### 6.2.2. Bevestiging

#### 6.2.3. Portieren en portiervangers

#### 6.2.4. Bodem

#### 6.2.5. Bestuurderszitplaats

#### 6.2.6. Overige zitplaatsen

#### 6.2.7. Bedieningsapparatuur voor de bestuurder

#### 6.2.8. Cabinetreden

#### 6.2.9. Andere binnen- en buitenvoorzieningen en uitrusting

#### 6.2.10. Spatborden, opspatafschermingsuitrusting

## **7. DIVERSE UITRUSTINGEN**

### 7.1. Veiligheidsgordels/sluitingen en beveiligingssystemen voor inzittenden

#### 7.1.1. Veiligheid van de bevestiging van veiligheidsgordels/sluitingen

#### 7.1.2. Toestand van veiligheidsgordels/sluitingen

- 7.1.3. Krachtbegrenzer veiligheidsgordel
- 7.1.4. Gordelspanners
- 7.1.5. Airbag
- 7.1.6. SRS-systemen (Supplemental Restraint System)
- 7.2. Aanduiding van een brandblusapparaat
- 7.3. Sloten en beveiligingen tegen diefstal
- 7.4. Gevarendriehoek
- 7.5. Verbandtrommel
- 7.6. Wielblokken (wiggen)
- 7.7. Geluidssignaalinrichting
- 7.8. Snelheidsmeter
- 7.9. Tachograaf
- 7.10. Snelheidsbegrenzer
- 7.11. Kilometer teller
- 7.12. Elektronische stabiliteitscontrole (ESC)

## **8. OVERLASTFACTOREN**

- 8.1. Geluiddemping
- 8.2. Uitlaatmissies
  - 8.2.1. Emissies van voertuigen met compressieontsteking
    - 8.2.1.1. Uitlaatemissieregelsysteem
    - 8.2.1.2. Gasemissies
  - 8.2.2. Emissies dieselmotor
    - 8.2.2.1. Uitlaatemissieregelsysteem
    - 8.2.2.2. Opaciteit
- 8.4. Andere punten die betrekking hebben op het milieu
  - 8.4.1. Vloeistoflekken

## **9. AANVULLENDE TESTEN VOOR VOERTUIGEN VOOR PERSONENVERVOER M2; M3**

- 9.1. Portieren
  - 9.1.1. In- en uitgang
  - 9.1.2. Nooduitgangen
- 9.2. Ontwasemings- en ontdooisysteem
- 9.3. Ventilatie- en verwarmingssysteem
- 9.4. Zitplaatsen
  - 9.4.1. Zitplaatsen voor passagiers
  - 9.4.2. Bestuurderszitplaats
- 9.5. Binnenverlichting en bestemmingsapparatuur
- 9.6. Gangpaden, staanplaatsen

- 
- 9.7. Trappen en treden
  - 9.8. Communicatiesysteem met passagiers
  - 9.9. Bordjes met tekst
  - 9.10. Vereisten voor het vervoer van kinderen
    - 9.10.1. Deuren
    - 9.10.2. Signaleerinrichtingen en speciale uitrusting
  - 9.11. Vereisten voor het vervoer van mindervaliden
    - 9.11.1. Portieren, laadplatforms en liften
    - 9.11.2. Bevestigingssysteem voor rolstoelen
    - 9.11.3. Signaleerinrichting en speciale uitrusting

---

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Waalse Regering van 6 juli 2017 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in België of in het buitenland ingeschreven zijn.  
Namen, 6 juli 2017.

De Minister-President,  
P. MAGNETTE

De Minister van Openbare Werken, Gezondheid, Sociale Actie en Erfgoed,  
M. PREVOT

**Bijlage 5**

Bijlage 2 bij het koninklijk besluit van 1 september 2006 betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzake de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen

Lijst van de te innen sommen :

1° 75 euro :

- a. voor een gebrek vastgesteld bij een technische controle langs de weg van voertuigen, opgenomen in de categorie kleine overtreding in bijlage 1 of in voorkomend geval in bijlage 2 van het besluit van de Waalse Regering van 6 juli 2017 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in België of in het buitenland ingeschreven zijn.
- b. De bestuurder van een ingeschreven voertuig of van een in België in verkeer gesteld voertuig kan geen geldig keuringsbewijs voorleggen, maar het bestaan ervan werd onmiddellijk bewezen.

2° 350 euro voor een gebrek vastgesteld bij een technische controle langs de weg van voertuigen, opgenomen in de categorie grote overtreding in bijlage 1 of in voorkomend geval in bijlage 2 van het besluit van de Waalse Regering van 6 juli 2017 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in België of in het buitenland ingeschreven zijn;

3° 1.000 euro :

- a. voor een gebrek vastgesteld bij een technische controle langs de weg van voertuigen, opgenomen in de categorie gevaarlijke overtreding in bijlage 1 of in voorkomend geval in bijlage 2 van het besluit van de Waalse Regering van 6 juli 2017 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in België of in het buitenland ingeschreven zijn.
- b. De bestuurder van een ingeschreven voertuig of van een in België in verkeer gesteld voertuig kan geen geldig keuringsbewijs voorleggen waaruit blijkt dat het voertuig onderworpen werd aan de technische controle wanneer dit opgelegd is.

4° 2500 euro :

- a. wanneer het keuringsbewijs vals is, vervalst of vernietigd is of wanneer de erop vermelde gegevens vervalst of vernietigd zijn;
- b. als het voertuig, ingeschreven of in het verkeer gesteld in een lidstaat van de EER, niet uitgerust is met een snelheidsbegrenzer terwijl het er niet van is vrijgesteld, duidelijk niet functioneert, niet conform de vereisten is of als de snelheid van het voertuig niet beperkt is tot de opgelegde waarde;
- c. De uitrusting voor de beperking van de emissies, gemonteerd door de constructeur, is gewijzigd.

5° 6600 euro : de bestuurder weigert de controle van het voertuig.

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Waalse Regering van 6 juli 2017 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in België of in het buitenland ingeschreven zijn.  
Namen, 6 juli 2017.

De Minister-President,  
P. MAGNETTE

De Minister van Openbare Werken, Gezondheid, Sociale Actie en Erfgoed,  
M. PREVOT

## Overeenstemmingstabel 1:

Richtlijn 2014/47/UE	Besluit van de Waalse Regering
-	Art. 1 § 1
Art. 1	-
Art. 2	Art. 2, 2° en 3
Art. 3	Art. 2
Art. 4	Art.s 6 en 7
Art. 5 § 1 en 2 Art 5, § 3	Art. 15 Art. 14
Art. 6 lid 1 Art 6 lid 2 Art 6 lid 3	Art. 5 lid 1 Art. 5 lid 2 /
Art. 7, § 1 Art. 7 § 2 Art 7, § 3	Art. 10 § 3 Bijlage 5, « bijlage 2, 5° » Art 4, §1 en 2 van de wet betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen.
Art. 8 §1 tot 3 Art 8 § 4	Art. 4, § 2 Art. 2, 15°
Art. 9	Art. 5, lid 2
Art. 10 § 1 Art. 10 § 2 Art. 10 § 3 Art. 10 § 4	Art. 6, § 1 Art. 6, § 3, lid 1 Art. 6, § 3, lid 2 Art. 6, § 3, lid 3
Art. 11, § 1 Art. 11, § 2 Art. 11, § 3	Art. 7, lid 1 Art. 7 lid 2 Art. 7 lid 3
Art. 12, § 1 Art. 12, § 2 Art. 12, § 3	Art. 8, lid 1 Art. 8, lid 2 Art. 8, lid 3
Art. 13, § 1 Art. 13, § 2 Art. 13, § 3 Art. 13, § 4	Art. 9, § 1 en § 5 lid 2 Art. 9, § 2 Art. 9, § 10 Art. 2, 14°
Art. 14, § 1 Art. 14, § 2 Art. 14, § 3	Art. 11, § 1 Art. 11, § 2 Art. 11, § 3
Art. 15	-
Art. 16, § 1 Art. 16, § 2 Art. 16, § 3	Art. 10, § 1 Art. 10, § 2 Art. 10, § 4
Art. 17	Art. 2, 21°
Art.18, § 1	Art. 12, § 1

Art. 18, § 2	Art. 12, § 2
Art. 19	Art. 13
Art. 20 § 1	Art. 14
Art. 21	-
Art. 22	-
Art. 23	-
Art. 24	-
Art. 25	Art. 17, 18, 19, bijlage 5
Art. 26	Art. 21
Art. 27	-
Art. 28	-
Art. 29	-
Bijlage 1	Bijlage 3 + art. 9, § 9
Bijlage 2	Bijlage 1
Bijlage 3	Bijlage 2
Bijlage 4	Bijlage 4

Overeenstemmingstabel 2:

Besluit van de Waalse Regering	Richtlijn 2014/47/EG
Art. 1	-
Art. 2	Art.3
Art. 3	Art.2
Art. 4, § 1 Art. 4, § 2	Art. 8, §4 Art. 8 §1tot 3
Art. 5 al 1 Art. 5 al 2 en al 3 Art. 5 al 4	Art. 6 al 1 Art. 9 Art. 6 al 2
Art. 6, § 1 Art. 6, § 3, lid 1 Art. 6, § 3, lid 2 Art. 6, § 3, lid 3	Art. 10 § 1 Art. 10 § 2 Art. 10 § 3 Art. 10 § 4
Art. 7, lid 1 Art. 7 al 2 Art. 7 lid3	Art. 11, § 1 Art. 11, § 2 Art. 11, § 3
Art. 8, al 1 Art. 8, al 2 Art. 8, al 3	Art. 12, § 1 Art. 12, § 2 Art. 12, § 3
Art. 9, § 1 et § 5 lid2 Art. 9, § 2 Art. 9, § 5, al 2 Art. 9, § 9 Art. 9, § 10 Art. 10, § 1	Art. 13, § 1 Art. 13, § 2 Art. 13, § 1 Bijlage 3, I, 5 Art. 13, § 3 Art. 16, § 1



Art. 10, § 2	Art. 16, § 2
Art. 10 § 3	Art. 7, § 1
Art. 10, § 4	Art. 16, § 3
Art. 11, § 1	Art. 14, § 1
Art. 11, § 2	Art. 14, § 2
Art. 11, § 3	Art. 14, § 3
Art. 12, § 1	Art. 18, § 1
Art. 12, § 2	Art. 18, § 2
Art. 13	Art. 19
Art. 14	Art. 20 § 1
Art. 15	Art. 5 § 1 en 2
Art. 16	
Art. 17, 18, 19	Art. 25
Art. 20	/
Art. 21	Art. 26
Art. 22	/
Bijlage 1	Bijlage 2
Bijlage 2	Bijlage 3
Bijlage 3	Bijlage 1
Bijlage 4	Bijlage 4
Bijlage 5	Art. 25