

## REGION WALLONNE — WALLONISCHE REGION — WAALS GEWEST

## SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

[C – 2017/70161]

**6 JUILLET 2017. — Arrêté du Gouvernement wallon relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger**

Le Gouvernement wallon,

Vu la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité, l'article 1<sup>er</sup>, modifiée par les lois des 18 juillet 1990, 5 avril 1995, 4 août 1996 et 27 novembre 1996;

Vu l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, l'article 45bis ;

Vu l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> septembre 2006 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité ;

Vu l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> septembre 2006 instituant le contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger ;

Vu le rapport du 6 juillet 2017 établi conformément à l'article 3, 2<sup>o</sup>, du décret du 11 avril 2014 visant à la mise en œuvre des résolutions de la Conférence des Nations unies sur les femmes à Pékin de septembre 1995 et intégrant la dimension du genre dans l'ensemble des politiques régionales ;

Vu l'avis de la Commission consultative "Administration-Industrie", donné le 17 mai 2017;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 12 mai 2017;

Vu l'accord du Ministre du Budget, donné le 12 mai 2017 ;

Vu l'avis n° 61/513/4 du Conseil d'Etat, donné le 12 juin 2017, en application de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 2<sup>o</sup>, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Sur la proposition du Ministre des Travaux publics ;

Après délibération,

Arrête :

**CHAPITRE 1<sup>er</sup>. — Dispositions introductives et définitions**

**Article 1<sup>er</sup>.** Le présent arrêté transpose la directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la Directive 2000/30/CE.

**Art. 2.** Aux sens du présent arrêté, l'on entend par :

1<sup>o</sup> le véhicule : tout véhicule à moteur, ou sa remorque, ne circulant pas sur rails;

2<sup>o</sup> le véhicule à moteur : tout véhicule sur roues se déplaçant par ses propres moyens et ayant une vitesse maximale par construction supérieure à 25 km/h;

3<sup>o</sup> la remorque : tout véhicule non automoteur sur roues, conçu et construit pour être tracté par un véhicule à moteur;

4<sup>o</sup> la semi-remorque : toute remorque conçue pour être attelée à un véhicule à moteur de telle manière qu'elle repose en partie sur le véhicule à moteur et qu'une partie appréciable de sa masse et de la masse de son chargement est supportée par le véhicule à moteur;

5<sup>o</sup> le chargement : tout bien ou matériel placé dans ou sur un véhicule ou une partie de celui-ci sans y être fixé de manière permanente, y compris les objets placés sur le véhicule à l'intérieur de porte-charges tels que des casiers, des caisses mobiles ou des conteneurs;

6<sup>o</sup> le véhicule utilitaire : un véhicule à moteur et sa remorque ou semi-remorque destinés essentiellement au transport de marchandises ou de voyageurs à des fins commerciales, comme le transport pour compte d'autrui ou pour compte propre, ou à d'autres fins professionnelles;

7<sup>o</sup> le véhicule immatriculé dans un État membre : un véhicule immatriculé ou mis en circulation dans un État membre;

8<sup>o</sup> le titulaire du certificat d'immatriculation : la personne physique ou morale au nom de laquelle le véhicule est immatriculé;

9<sup>o</sup> l'entreprise : une entreprise au sens de l'article 2, point 4, du Règlement (CE) n° 1071/2009;

10<sup>o</sup> le contrôle technique routier : le contrôle technique inopiné d'un véhicule utilitaire réalisé par les autorités compétentes ou sous leur surveillance directe;

11<sup>o</sup> le contrôle technique : un contrôle au sens de l'article 3, 9), de la Directive 2014/45/UE du 3 avril 2014 du Parlement européen et du Conseil relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la Directive 2009/40/CE;

12<sup>o</sup> le certificat de contrôle technique : un certificat de visite délivré en vertu de l'article 1<sup>er</sup>, § 2, 20<sup>o</sup>, du Règlement technique ou par l'autorité compétente d'un État membre et contenant les résultats du contrôle technique;

13<sup>o</sup> l'autorité compétente : l'autorité ou l'organisme public auquel un État membre ou non membre confie la responsabilité de la gestion du dispositif de contrôle technique routier et, le cas échéant, la réalisation des contrôles techniques routiers;

14<sup>o</sup> le contrôleur : l'agent de contrôle chargé d'un mandat de la police judiciaire et appartenant au cadre opérationnel de la police fédérale et locale ou à la police domaniale, dûment formé par une formation agréée par ces autorités;

15<sup>o</sup> l'inspecteur du contrôle technique : toute personne visée à l'article 14 de l'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation;

16° les défaillances : les défauts techniques et autres cas d'anomalies constatés lors d'un contrôle technique routier;

17° le contrôle routier concerté : un contrôle technique routier réalisé conjointement par les autorités compétentes de deux ou plusieurs États membres;

18° l'unité de contrôle mobile : un système transportable doté de l'appareillage de contrôle nécessaire à la réalisation de contrôles techniques routiers approfondis et ayant pour effectifs des inspecteurs du contrôle technique;

19° l'installation de contrôle routier désignée : un endroit consacré à la réalisation de contrôles techniques routiers initiaux ou approfondis et qui peut aussi être doté d'un appareillage de contrôle permanent;

20° la Directive : la Directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la Directive 2000/30/CE;

21° le point de contact : le point de contact désigné en vertu de l'article 17 de la Directive;

22° la police domaniale : les policiers domaniaux visés à l'article 6, § 1<sup>er</sup>, du décret du 19 mars 2009 relatif à la conservation du domaine public régional routier et des voies hydrauliques;

23° le règlement technique : l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que leurs accessoires de sécurité.

24° le dispositif de retenue : élément spécifiquement conçu et développé afin de fixer un chargement, de le maintenir à sa place ou de le retenir, y compris les éléments structurels du véhicule ;

25° le dispositif de verrouillage intégré : système conçu et utilisé afin de fixer un chargement en liant les points de fixation du chargement avec les points d'ancrage du véhicule et de le verrouiller ;

26° la charge nominale maximale : charge maximale qui peut être appliquée sur un élément d'un système de sûreté du chargement dans des conditions d'utilisation normales ;

27° le point d'ancrage : partie de la structure, du matériel ou de l'élément d'un véhicule ou d'un chargement auquel le dispositif de retenue est fixé ;

28° le système de sûreté du chargement : équipement utilisé ou combinaison d'équipements utilisée pour fixer ou retenir un chargement, y compris les dispositifs de retenue du chargement ainsi que toutes les parties qui les composent ;

29° le conditionnement primaire : première couche de conditionnement entourant la marchandise.

## CHAPITRE II — *Champ d'application*

**Art. 3.** Les contrôles techniques routiers, visés dans le présent arrêté concernent :

1° les véhicules à moteur conçus et construits essentiellement pour le transport de personnes et de leurs bagages et comportant, outre la place assise du conducteur, plus de huit places assises, catégories M 2 et M 3;

2° les véhicules à moteur conçus et construits essentiellement pour le transport de marchandises des catégories N 2 et N 3;

3° les remorques conçues et construites essentiellement pour le transport de marchandises ou de personnes, ainsi que pour l'hébergement de personnes, ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes des catégories O 3 et O 4;

4° les véhicules à moteur conçus et construits essentiellement pour le transport de marchandises des catégories N 1;

5° les tracteurs agricoles ou forestiers de la catégorie T dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 40km/h.

## CHAPITRE III — *Compétences et méthodes de contrôle*

### *Section 1<sup>re</sup> — Contrôleurs*

**Art. 4.** § 1<sup>er</sup>. Les contrôleurs sont chargés de l'exécution, en collaboration avec les inspecteurs du contrôle technique, des contrôles techniques routiers des véhicules utilitaires qui sont immatriculés en Belgique ou à l'étranger.

Le contrôle technique approfondi est réalisé par un inspecteur du contrôle technique.

§ 2. Les contrôleurs ainsi que les inspecteurs du contrôle technique s'abstiennent de toute discrimination fondée sur la nationalité du conducteur ou sur le pays d'immatriculation ou de mise en circulation du véhicule lorsqu'ils sélectionnent un véhicule en vue d'un contrôle technique routier et qu'ils procèdent audit contrôle.

Ils sont libres de tout conflit d'intérêt qui pourrait nuire à l'impartialité et à l'objectivité de leur décision. Leur rémunération n'est pas directement liée au résultat du contrôle technique routier initial ou approfondi qu'ils réalisent.

Les contrôles techniques routiers sont exécutés en tenant compte de la nécessité de limiter au minimum les frais et le retard des conducteurs et des entreprises.

§ 3. Les prescriptions de construction et les conditions auxquelles satisfont l'appareillage et les engins de contrôle sont approuvées par le Ministre qui a la Sécurité routière dans ses attributions ou son délégué.

L'appareillage et les engins de contrôle sont vérifiés au moins une fois par an par une institution de contrôle désignée par le Ministre qui a la Sécurité routière dans ses attributions ou son délégué.

### *Section 2 — Présélection des véhicules par niveau de risque*

**Art. 5.** Pour les véhicules visés à l'article 3, 1° à 3°, les informations relatives au nombre et à la gravité des défaillances décrites à l'annexe 1<sup>re</sup> et, le cas échéant, à l'annexe 2 et constatées sur des véhicules exploités par des entreprises, sont introduites dans le système de classification par niveau de risque établi en vertu de l'article 8 de l'arrêté royal du 8 mai 2007 portant transposition de la Directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la Directive 88/599/CEE du Conseil. Pour l'attribution d'un profil de risque à une entreprise, les critères énoncés à l'annexe 3 peuvent être utilisés.

Ces informations sont utilisées pour contrôler plus étroitement et plus fréquemment les entreprises présentant un risque élevé.

Lors de l'identification des véhicules qui sont soumis à un contrôle technique routier initial, les contrôleurs sélectionnent en priorité les véhicules exploités par des entreprises présentant un risque élevé. Des véhicules peuvent aussi être sélectionnés en vue d'un contrôle de manière aléatoire ou lorsqu'ils sont suspectés de présenter un risque pour la sécurité routière ou pour l'environnement.

Aux fins de l'application de l'alinéa 1<sup>er</sup>, il est fait usage des informations reçues des autres États membres en vertu de l'article 18, § 1<sup>er</sup>, de la Directive.

### Section 3 — Méthode de contrôle

#### Sous-section 1<sup>re</sup> — Contrôle technique routier initial

**Art. 6.** § 1<sup>er</sup>. Les véhicules sélectionnés font l'objet d'un contrôle technique routier initial.

Chaque contrôle technique routier initial, se compose des éléments suivants :

1° la vérification du dernier certificat de contrôle technique et le cas échéant le dernier rapport de contrôle technique routier, conservé à bord ;

2° l'évaluation visuelle de l'état technique du véhicule ;

Concernant le 1°, si une ou plusieurs défaillances sont signalées dans le précédent rapport de contrôle technique routier, il est vérifié si elles ont ou non été corrigées.

§ 2. Le contrôle routier initial peut se composer des éléments suivants :

1° l'évaluation visuelle de l'arrimage du chargement du véhicule, conformément à l'article 9;

2° les vérifications techniques par toute méthode jugée appropriée.

Concernant le 2°, ces vérifications techniques peuvent être effectuées pour justifier une décision de soumettre le véhicule à un contrôle technique routier approfondi ou pour demander qu'il soit remédié aux défaillances sans délais conformément à l'article 11, § 1<sup>er</sup>.

§ 3. En fonction du résultat du contrôle initial, le contrôleur décide si le véhicule ou sa remorque est soumis à un contrôle routier approfondi.

Le contrôle technique routier approfondi porte sur les points énumérés à l'annexe 1<sup>re</sup>, jugés nécessaires et pertinents, compte tenu, en particulier, de la sécurité des freins, des pneumatiques, des roues et du châssis, ainsi que des nuisances, selon les méthodes recommandées applicables au contrôle de ces points.

Lorsqu'il ressort du certificat de contrôle technique ou d'un rapport de contrôle routier que l'un des points énumérés à l'annexe 1<sup>re</sup> a fait l'objet d'un contrôle au cours des trois derniers mois, ce point n'est pas vérifié, sauf lorsque cela est justifié en raison d'une défaillance manifeste constatée notamment visuellement ou quand l'état général du véhicule fait supposer que le véhicule ne satisfait pas aux prescriptions qui sont d'application.

#### Sous-section 2 — Contrôle technique routier approfondi

**Art. 7.** Les contrôles techniques routiers approfondis sont réalisés à l'aide d'une unité de contrôle mobile, dans une installation de contrôle routier désignée par le Ministre qui a la Sécurité routière dans ses attributions ou auprès d'un organisme de contrôle technique agréé en vertu de l'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation.

Lorsque les contrôles approfondis sont effectués dans une station de contrôle d'un organisme de contrôle technique ou dans une installation de contrôle routier désignée, ils le sont dans les plus brefs délais dans l'un des centres ou l'une des installations disponibles les plus proches.

Les unités de contrôle mobiles et les installations de contrôle routier désignées comportent les équipements adaptés à la réalisation de contrôles techniques routiers approfondis, y compris les équipements nécessaires à l'évaluation de l'état et de l'efficacité des freins, de la direction, de la suspension et des nuisances du véhicule comme exigé. Lorsque les unités de contrôle mobiles ou les installations de contrôle routier désignées ne comportent pas les équipements nécessaires au contrôle d'un point mis en évidence lors du contrôle initial, le véhicule est dirigé vers une station de contrôle d'un organisme de contrôle technique ou une installation de contrôle désignée où ce point peut faire l'objet d'une inspection approfondie.

#### Sous-section 3 — Appréciation des défaillances

**Art. 8.** L'annexe 1<sup>re</sup> contient une liste des défaillances possibles pour chaque point à contrôler, assorties de leur degré de gravité.

Les défaillances constatées sont classées dans l'une des catégories suivantes :

1° défaillances mineures n'ayant aucune incidence notable sur la sécurité du véhicule ou n'ayant pas d'incidence sur l'environnement, et autres anomalies mineures ;

2° défaillances majeures susceptibles de compromettre la sécurité du véhicule, d'avoir une incidence sur l'environnement ou de mettre en danger les autres usagers de la route, et autres anomalies plus importantes ;

3° défaillances critiques constituant un danger direct et immédiat pour la sécurité routière ou ayant une incidence sur l'environnement.

Un véhicule dont les défaillances relèvent de plusieurs des catégories de défaillances est classé dans la catégorie correspondant à la défaillance la plus grave. Un véhicule présentant plusieurs défaillances sur les mêmes aspects à contrôler tels que définis dans le cadre du contrôle technique routier visé à l'annexe 1<sup>re</sup>, point 1, peut être classé dans la catégorie correspondant à la défaillance directement supérieure à la défaillance la plus grave s'il est considéré que les effets combinés de ces défaillances induisent un risque accru pour la sécurité routière.

#### Sous-section 4 — Contrôle de l'arrimage du chargement

**Art. 9.** § 1<sup>er</sup>. Lors d'un contrôle routier, pour les véhicules visés à l'article 3, l'arrimage du chargement d'un véhicule peut faire l'objet d'un contrôle conformément à l'annexe 2, afin de vérifier que ce chargement est arrimé de manière à ne pas perturber la sécurité de la conduite et à ne pas constituer une menace pour les personnes, pour leur santé, pour les biens ou pour l'environnement.

§ 2. Sans préjudice des exigences applicables au transport de certaines catégories de marchandises telles que celles visées par l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), l'arrimage du chargement et le contrôle de cet arrimage pour les véhicules visés à l'article 3, sont effectués, conformément aux règles visées au paragraphe 3 et suivants.

§ 3. Le conducteur doit :

1° exercer un contrôle visuel afin de s'assurer que les portes arrières de chargement, le hayon élévateur escamotable, les portes, les bâches, la roue de secours et les autres équipements relatifs à l'utilisation du véhicule sont fixés;

2° s'assurer que le chargement ne constitue pas une gêne pour la conduite en toute sécurité du véhicule;

3° s'assurer que le centre de gravité est, autant que possible, centré sur le véhicule.

§ 4. Si le conditionnement primaire d'un bien n'est pas assez solide pour un transport de marchandises sûr, le responsable de ce conditionnement et/ou le chargeur doivent alors l'envelopper de manière complémentaire grâce à un emballage suffisamment solide pour permettre une bonne sûreté du chargement.

Le chargeur doit communiquer, préalablement et par écrit, au transporteur auquel il fait appel, toutes les informations que le transporteur estime nécessaires pour arrimer les marchandises.

Les informations comportent au minimum :

1° la masse du chargement et chaque unité de chargement ;

2° la position du centre de gravité de chaque unité de chargement si celle-ci ne se situe pas au milieu ;

3° les dimensions extérieures de chaque unité de chargement ;

4° les restrictions en ce qui concerne l'empilement et la direction qui doivent être appliquées ;

5° le coefficient de frottement des marchandises par rapport à leur plan de chargement pour autant que celui-ci ne soit pas connu dans l'annexe B de la norme européenne 12195/2010 et/ou l'annexe des normes IMO/UNECE/ILO ;

6° toutes les informations complémentaires requises pour une sécurisation correcte.

§ 5. L'arrimage du chargement résiste aux forces suivantes résultant des accélérations/décélérations du véhicule:

1° dans la direction du déplacement du véhicule, 0,8 fois le poids du chargement ;

2° dans la direction latérale, 0,5 fois le poids du chargement ;

3° dans le sens inverse de la direction du véhicule, 0,5 fois le poids du chargement ;

4° contre le déplacement de la charge sur le véhicule dans les autres directions, 0,2 fois le poids du chargement.

De manière générale, il doit empêcher le basculement ou le renversement du chargement dans chacune des directions. La position des charges les unes par rapport aux autres, ou par rapport aux parois et plancher du véhicule, ne peut varier que dans des proportions minimales et les charges arrimées ne peuvent sortir de l'espace réservé au chargement ni se déplacer hors de la surface de chargement.

Un chargement entouré, fixé ou retenu, conformément aux prescriptions des "Code de bonnes pratiques européen concernant l'arrimage des charges sur les véhicules routiers", rédigées sous les auspices de la Commission européenne, implique, pour autant que ces dernières ne soient pas en contradiction avec celles contenues dans les normes visées au paragraphe 9, que le système de sûreté du chargement satisfait aux exigences du présent paragraphe.

§ 6. Lorsqu'un élément composant du système de sûreté du chargement est soumis à une force telle que décrite au paragraphe 5, la force de pression exercée sur cet élément ne peut dépasser la charge nominale maximale de celui-ci.

§ 7. Les éléments composants d'un système de sûreté du chargement :

1° doivent fonctionner correctement;

2° doivent être adaptés à l'usage qui en est fait;

3° ne peuvent présenter de nœuds, d'éléments endommagés ou affaiblis pouvant affecter leur fonctionnement quant à la sûreté du chargement ;

4° ne peuvent présenter de déchirures, de coupures ou d'effilochages ;

5° doivent être conformes aux normes de produits européennes et/ou internationales visées au paragraphe 9.

Le système de sûreté du chargement utilisé pour entourer, fixer ou retenir un chargement dans ou sur un véhicule doit être adapté aux mesures, à la forme, à la consistance et aux caractéristiques du chargement.

Le système de sûreté du chargement peut être constitué d'une application simple ou combinée de systèmes de sûreté du chargement.

Pour la fixation de la charge, il faut utiliser une ou plusieurs des méthodes de sécurisation suivantes :

1° le blocage ;

2° le verrouillage (local/général) ;

3° l'arrimage direct ;

4° l'arrimage couvrant.

§ 8. Le dispositif de retenue ou le dispositif de verrouillage intégré utilisé pour fixer un chargement doit être lui-même sécurisé de telle sorte qu'il ne puisse être déverrouillé ou détaché.

Le dispositif de retenue ou le dispositif de verrouillage intégré utilisé pour fixer un chargement dans ou sur le véhicule doit :

1° être conçu et développé aux fins pour lesquelles il est utilisé; et

2° être utilisé et entretenu conformément aux spécifications du constructeur et des normes européennes et/ou internationales en vigueur.

§ 9. La sécurisation et les moyens de sécurisation sont conformes à la version la plus récente des normes suivantes :

Norme	Objet
EN 12195-1	Calcul des tensions d'arrimage
EN 12640	Points d'arrimage
EN 12642	Résistance de la structure de la carrosserie du véhicule
EN 12195-2	Sangles en fibres synthétiques
EN 12195-3	Chaînes d'arrimage
EN 12195-4	Câbles d'arrimage en acier
ISO 1161, ISO 1496	Conteneurs ISO
EN 283	Caisses mobiles
EN 12641	Bâches
EUMOS 40511	Poteaux — colonnes
EUMOS 40509	Emballage de transport

§ 10. Les procédures de suivi visées à l'article 11 peuvent s'appliquer en cas de défaillances majeures ou critiques concernant l'arrimage du chargement.

Sous-section 5. — Rapport de contrôle et base de données relatives aux contrôles techniques routiers

**Art. 10.** § 1<sup>er</sup>. Pour chaque contrôle technique routier initial qui est effectué, les informations suivantes sont collectées :

- 1° le pays d'immatriculation du véhicule;
- 2° la catégorie du véhicule;
- 3° le résultat du contrôle technique routier initial.

§ 2. A l'issue d'un contrôle approfondi, l'inspecteur du contrôle technique rédige un rapport conformément à l'annexe 4. Une copie du rapport de contrôle est remise au conducteur.

§ 3. Le certificat du dernier rapport de contrôle technique périodique et le rapport du dernier contrôle technique routier sont conservés à bord du véhicule.

§ 4. L'inspecteur du contrôle technique communique dans un délai raisonnable au contrôleur les résultats des contrôles techniques routiers approfondis. Le contrôleur conserve ces informations, dans le respect de la législation applicable à la protection des données, pour une durée minimale de trente-six mois à compter de la date de leur réception.

Sous-section 6. — Mesures en cas de défaillances majeures ou critiques et en cas de danger direct et immédiat pour la sécurité routière

**Art. 11.** § 1<sup>er</sup>. Sans préjudice du paragraphe 3, toute défaillance majeure ou critique détectée lors d'un contrôle initial ou approfondi est corrigée avant que le véhicule ne circule à nouveau sur la voie publique.

§ 2. Il peut être décidé que le véhicule subisse un contrôle technique complet dans un délai donné, si le véhicule est immatriculé en Belgique. Si le véhicule est immatriculé dans un autre État membre de l'Union européenne, le contrôleur peut inviter l'autorité compétente de cet autre État membre par l'intermédiaire des points de contact, à prendre des mesures de suivi appropriées telles que soumettre le véhicule à un nouveau contrôle technique du véhicule.

Si des défaillances majeures ou critiques sont constatées sur un véhicule immatriculé hors de l'Union européenne, le contrôleur en informe, si possible, l'autorité compétente de ce pays.

§ 3. Lorsqu'une quelconque défaillance doit être corrigée rapidement ou immédiatement parce qu'elle constitue un danger direct et immédiat pour la sécurité routière, l'utilisation du véhicule en question est restreinte ou interdite éventuellement par le retrait des documents de bord, tant que cette défaillance n'a pas été corrigée.

Le contrôleur peut autoriser la conduite d'un tel véhicule jusqu'à l'un des ateliers de réparation les plus proches où ces défaillances peuvent être corrigées, à condition qu'il soit suffisamment remédié aux défaillances techniques en question pour qu'il parvienne jusqu'à cet atelier de réparation et qu'il ne constitue pas un danger immédiat pour la sécurité de ses occupants ou d'autres usagers de la route. Le contrôleur peut décider d'accompagner le véhicule jusqu'à l'atelier de réparation. Lorsqu'une défaillance ne nécessite pas d'être corrigée dans l'immédiat, le contrôleur décide des conditions et du délai raisonnable d'utilisation du véhicule avant que n'intervienne la correction de la défaillance.

Si le véhicule ne peut pas être suffisamment remis en état pour parvenir jusqu'à l'atelier de réparation, il peut être transporté à un endroit disponible où il peut être réparé.

CHAPITRE IV. — *Coopération entre États membres et avec la Commission européenne*

**Art. 12.** § 1<sup>er</sup>. Lorsque des défaillances majeures ou critiques, ou des défaillances entraînant une restriction ou l'interdiction d'exploiter le véhicule, sont constatées sur un véhicule qui n'est pas immatriculé en Belgique, le point de contact notifie au point de contact de l'État membre d'immatriculation du véhicule les résultats de ce contrôle. Cette notification contient notamment les éléments du rapport de contrôle routier énumérés à l'annexe 4.

§ 2. Lorsque des défaillances majeures ou critiques sont constatées sur un véhicule immatriculé en Belgique et que le point de contact de l'État membre dans lequel le véhicule est contrôlé demande de prendre des mesures de suivi appropriées, le véhicule utilitaire peut être soumis à un contrôle technique en Belgique. Sous réserve de ce qui est déterminé ci-après, les mêmes règles sont valables pour ce contrôle que celles pour les contrôles visés à l'article 23<sup>sexies</sup>, § 1<sup>er</sup>, de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité. La non-présentation du véhicule y afférent dans le délai fixé a pour conséquence que le véhicule n'est plus couvert par un certificat de contrôle technique valable.

La Police domaniale ou la Direction compétente en matière de certification et d'homologation des véhicules de la Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques évalue chaque requête qui lui est transmise par une instance étrangère et transmet, si nécessaire, cette requête à un organisme agréé conformément à l'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation.

Le point de contact informe le point de contact de l'État membre de l'Union européenne qui a constaté les défauts des mesures prises.

Lorsqu'une requête est transmise à un organisme agréé conformément à l'arrêté royal du 23 décembre 1994 précité, la Police domaniale ou la Direction compétente en matière de certification et d'homologation des véhicules de la Direction générale opérationnelle Mobilité et hydrauliques convoque par envoi recommandé le titulaire du véhicule à faire effectuer un contrôle complet du véhicule dans les quinze jours à compter de la réception dudit envoi.

L'organisme agréé communique le résultat de ce contrôle à la Direction compétente en matière de certification et d'homologation des véhicules de la Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques ainsi qu'à la police domaniale.

**Art. 13.** Les contrôleurs prennent les dispositions nécessaires en vue d'organiser, en concertation avec d'autres États membres, au moins une fois par année, des activités de contrôle technique concertées.

**Art. 14.** Tous les deux ans, avant le 31 mars, la police domaniale communique par voie électronique au point de contact, les données recueillies relatives aux véhicules utilitaires contrôlés sur les deux années précédentes en vue de leur transmission à la Commission.

Les données reprennent les renseignements suivants :

- 1° le nombre de véhicules contrôlés;
- 2° la catégorie des véhicules contrôlés;
- 3° le pays d'immatriculation de chaque véhicule contrôlé;
- 4° pour les contrôles approfondis, les aspects contrôlés et les points défaillants, conformément à l'annexe 4, point 10.

Le premier rapport couvre la période de deux années commençant le 1<sup>er</sup> janvier 2019.

#### CHAPITRE V — *Dispositions modificatives et finales*

**Art. 15.** Pour les véhicules visés à l'article 3, 1° à 3°, Le nombre total de contrôles techniques routiers à effectuer s'établit en proportion du nombre de véhicules immatriculés en Région wallonne.

**Art. 16.** Dans l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, l'article 45<sup>bis</sup>, modifié par l'arrêté du 8 janvier 2013, est abrogé.

**Art. 17.** L'article 3 de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> septembre 2006 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité est remplacé par ce qui suit :

« Art. 3. Le total des sommes à percevoir prévues à l'annexe 2 ne peut dépasser 3.500 EUR à charge d'un même auteur d'infraction. Ce total s'élève à 7.000 EUR pour les infractions mentionnées dans les 4° et 5° de l'annexe 2. ».

Art. 18. Dans l'article 5, § 1<sup>er</sup>, l'alinéa 2, est remplacé par ce qui suit :

« Le total des sommes à consigner sur place ne peut dépasser 3.500 EUR à charge d'un même auteur d'infraction. Ce total s'élève à 7.000 EUR pour les infractions mentionnées dans les 4° et 5° de l'annexe 2. ».

**Art. 18.** Dans le même arrêté, l'annexe 2, insérée par l'arrêté royal du 12 septembre 2011 et remplacée par l'arrêté royal du 19 juillet 2013 est remplacée par l'annexe 1<sup>re</sup> jointe au présent arrêté.

**Art. 19.** L'arrêté royal du 1<sup>er</sup> septembre 2006 instituant le contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger est abrogé à l'exception de son article 5 qui est abrogé le 1<sup>er</sup> janvier 2021.

**Art. 20.** Le présent arrêté entre en vigueur le 20 mai 2018 à l'exception de l'article 5 qui entre en vigueur le 20 mai 2019.

**Art. 21.** Le Ministre qui a la Sécurité routière dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Namur, le 6 juillet 2017.

Le Ministre-Président,  
P. MAGNETTE

Le Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine,  
M. PREVOT

**Annexe 1****ÉTENDUE DU CONTRÔLE TECHNIQUE ROUTIER****1. ASPECTS CONTRÔLÉS**

- 0) Identification du véhicule
- 1) Équipement de freinage
- 2) Direction
- 3) Visibilité
- 4) Éclairage et éléments du circuit électrique
- 5) Essieux, roues, pneumatiques et suspension
- 6) Châssis et accessoires du châssis
- 7) Équipements divers
- 8) Nuisances
- 9) Contrôles supplémentaires pour les véhicules de transport de passagers des catégories M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub>

**2. EXIGENCES DE CONTRÔLE**

Les points qui ne peuvent être vérifiés qu'en utilisant un équipement sont marqués d'un E.

Les points qui ne peuvent être vérifiés que dans une certaine mesure sans utiliser d'équipement sont marqués d'un + E.

Lorsqu'il est indiqué qu'une méthode de contrôle est visuelle, cela signifie que l'inspecteur doit non seulement examiner les points concernés mais également, le cas échéant, manipuler les éléments, évaluer leur bruit ou recourir à tout autre moyen de contrôle approprié sans utiliser d'équipement.

Les contrôles techniques routiers peuvent couvrir les points énumérés dans le tableau, qui indique les méthodes de contrôle recommandées qu'il convient d'utiliser. Aucun élément de la présente annexe n'empêche un inspecteur d'employer, le cas échéant, des équipements supplémentaires tels qu'un pont élévateur ou une fosse.

Les contrôles sont effectués à l'aide de techniques et d'équipements couramment disponibles et sans recourir à des outils pour démonter ou déposer une partie du véhicule. Le contrôle peut aussi servir à vérifier si les pièces et composants de ce véhicule correspondent aux exigences en matière de sécurité et d'environnement qui étaient en vigueur au moment de la réception ou, selon le cas, de la mise en conformité.

Lorsque la conception du véhicule ne permet pas l'application des méthodes de contrôle énoncées dans la présente annexe, le contrôle est effectué conformément aux méthodes de contrôle recommandées acceptées par les autorités compétentes.

Les « causes de la défaillance » ne s'appliquent pas lorsqu'elles se réfèrent à des exigences qui n'étaient pas prévues par la législation relative à la réception des véhicules en vigueur à la date de la première immatriculation ou de la première mise en circulation, ou à des exigences de mise en conformité.

**3. CONTENU ET MÉTHODES DE CONTRÔLE, ÉVALUATION DES DÉFAILLANCES DES VÉHICULES**

Le test devrait couvrir les éléments qui sont considérés comme nécessaires et pertinents, en prenant en compte en particulier la sécurité des freins, des pneus, des roues, du châssis, des nuisances et des méthodes recommandées énumérées dans le tableau suivant.

Pour chacun des systèmes et composants du véhicule faisant l'objet d'un contrôle, l'évaluation des défaillances est effectuée conformément aux critères énoncés dans le tableau, cas par cas.

Les défaillances qui ne sont pas énumérées dans la présente annexe sont évaluées en fonction des risques pour la sécurité routière.

Rubrique	Méthode	Causes de la défaillance	Appréciation des défaillances			
			Mineure	Majeure	Critique	
0.						
IDENTIFICATION DU VÉHICULE						
0. Plaques 1. d'immatriculation (si prévu par les exigences <sup>1)</sup> )	Contrôle visuel	a)	Plaque(s) manquante(s) ou, si mal fixée(s), elle(s) risque(nt) de tomber.		X	
		b)	Inscription manquante ou illisible.		X	
		c)	Ne correspond pas aux documents du véhicule ou aux registres.		X	
0. Numéro 2. d'identification, de châssis ou de série du véhicule	Contrôle visuel	a)	Manquant ou introuvable.		X	
		b)	Incomplet, illisible, manifestement falsifié ou ne correspondant pas aux documents du véhicule.		X	
		c)	Documents du véhicule illisibles ou comportant des imprécisions matérielles.	X		
1.						
ÉQUIPEMENTS DE FREINAGE						
1.1.						
État mécanique et fonctionnement						
1.1. Pivot de la 1. pédale ou du levier à main du frein de service	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.  Note: Les véhicules équipés d'un système de freinage assisté devraient être contrôlés moteur éteint.	a)	Pivot trop serré.		X	
		b)	Usure fortement avancée ou jeu.		X	
1.1. État et course 2. de la pédale ou du levier à main du	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement	a)	Course trop grande, réserve de course insuffisante.		X	
			Le freinage ne peut pas être appliqué pleinement ou est			X



dispositif de freinage	du système de freinage. Note: Les véhicules équipés d'un système de freinage assisté devraient être contrôlés moteur éteint.		bloqué.			
		b)	Dégagement du frein rendu difficile.	X		
			Fonctionnalité réduite.		X	
		c)	Caoutchouc de la pédale de frein manquant, mal fixé ou usé.		X	
1.1. Pompe à vide 3. ou compresseur et réservoirs	Contrôle visuel des éléments à pression de service normal. Vérification du temps nécessaire pour que le vide ou la pression d'air atteigne une valeur de fonctionnement t0 sûre et du fonctionnement du dispositif d'alerte, de la soupape de protection multicircuits et de la soupape de surpression.	a)	Pression insuffisante pour assurer un freinage répété (au moins quatre actionnements) après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone «danger»).		X	
			Au moins deux actionnements des freins après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone «danger»).			X
		b)	Le temps nécessaire pour obtenir une pression ou un vide d'une valeur de fonctionnement sûr est trop long par rapport aux exigences <sup>1</sup> .		X	
		c)	La valve de protection à circuits multiples et le clapet de décharge ne fonctionnent pas.		X	
		d)	Fuite d'air provoquant une chute de pression sensible ou fuites d'air perceptibles.		X	
		e)	Domage externe susceptible de nuire au bon fonctionnement du système de freinage.		X	
			Performances du frein de secours insuffisantes.			X
1.1. Manomètre 4. ou indicateur de pression basse	Contrôle fonctionnel.		Dysfonctionnement ou défectuosité du manomètre ou de l'indicateur.	X		
			Faible pression non détectable.		X	
1.1. Robinet de 5. freinage à main	Contrôle visuel des éléments lors de	a)	Robinet fissuré, endommagé ou présentant une usure fortement avancée.		X	

	l'actionnement du système de freinage.	b)	Manque de fiabilité de la commande de la valve ou défaut de la valve de nature à compromettre la sécurité.		X	
		c)	Connexions mal fixées ou mauvaise étanchéité dans le système.		X	
		d)	Mauvais fonctionnement.		X	
1.1. Commande du frein de stationnement, levier de commande, dispositif de verrouillage, frein de stationnement électronique	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a)	Verrouillage insuffisant.		X	
		b)	Usure au niveau de l'axe du levier ou du mécanisme du levier à cliquet.	X		
			Usure excessive.		X	
		c)	Course trop longue (réglage incorrect).		X	
		d)	Actionneur manquant, endommagé ou ne fonctionnant pas.		X	
		e)	Mauvais fonctionnement, signal avertisseur indiquant un dysfonctionnement.		X	
1.1. Valves de freinage (robinets commandés au pied, valve d'échappement rapide, régulateurs de pression)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.	a)	Valve endommagée ou fuite d'air excessive.		X	
			Fonctionnalité réduite.			X
		b)	Pertes d'huile trop importantes au niveau du compresseur.	X		
		c)	Manque de fiabilité de la valve ou valve mal montée.		X	
		d)	Fuite de liquide hydraulique.		X	
			Fonctionnalité réduite.			X
1.1.8 Têtes d'accouplement pour freins de remorque (électriques et pneumatiques)	Déconnecter et reconnecter l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque.	a)	Robinets ou valve à fermeture automatique défectueux.	X		
			Fonctionnalité réduite.		X	
		b)	Manque de fiabilité du robinet ou de la valve ou valve mal montée.	X		
			Fonctionnalité réduite.		X	
		c)	Étanchéité insuffisante.		X	
			Fonctionnalité réduite.			X

		d)	Ne fonctionnent pas correctement.		X	
			Fonctionnement du frein touché.			X
1.1. Accumulateur 9. réservoir de pression	Contrôle visuel.	a)	Réservoir légèrement endommagé ou présentant une légère corrosion.	X		
			Réservoir gravement endommagé. Corrosion ou fuite.		X	
		b)	Purgeur inopérant.		X	
		c)	Manque de fiabilité du réservoir ou réservoir mal monté.		X	
1.1.1 Dispositif de 10. freinage assisté, maître-cylindre (systèmes hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a)	Dispositif de freinage assisté défectueux ou inopérant.		X	
			Ne fonctionne pas.			X
		b)	Maître-cylindre défectueux, mais frein toujours opérant.		X	
			Maître-cylindre défectueux ou non étanche.			X
		c)	Fixation insuffisante du maître-cylindre, mais frein toujours opérant.		X	
			Fixation insuffisante du maître-cylindre.			X
		d)	Niveau insuffisant du liquide de frein sous la marque MIN.	X		
			Niveau du liquide de frein largement sous la marque MIN.		X	
			Pas de liquide de frein visible.			X
		e)	Capuchon du réservoir du maître-cylindre manquant.	X		
		f)	Témoin du liquide de frein allumé ou défectueux.	X		
		g)	Fonctionnement défectueux du dispositif avertisseur en cas de niveau insuffisant du liquide.	X		
1.1.1 Conduites 1. rigides des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de	a)	Risque imminent de défaillance ou de rupture.			X
		b)	Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (systèmes de freinage à air		X	

	freinage, si possible.		comprimé).			
			Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (freins hydrauliques).			X
		c)	Endommagement ou corrosion excessive des conduites.		X	
			Nuisant au bon fonctionnement des freins par blocage ou risque imminent de perte d'étanchéité.			X
		d)	Conduites mal placées.	X		
			Risques d'endommagement.		X	
1.1.1 Flexibles 2. des freins	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a)	Risque imminent de défaillance ou de rupture.			X
		b)	Endommagement, points de friction, flexibles torsadés ou trop courts.	X		
			Flexibles endommagés ou frottant contre une autre pièce.		X	
		c)	Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (systèmes de freinage à air comprimé).		X	
			Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (systèmes de freinage hydraulique).			X
		d)	Gonflement excessif des flexibles par mise sous pression.		X	
			Câble altéré.			X
		e)	Flexibles poreux.		X	
1.1.1 Garnitures 3. ou plaquettes de freins	Contrôle visuel.	a)	Usure excessive des garnitures ou des plaquettes de freins (marque minimale atteinte).		X	
			Usure excessive des garnitures ou des plaquettes de freins (marque minimale pas visible).			X
		b)	Garniture ou plaquette souillée (huile, graisse, etc.).		X	
			Performances de freinage réduites.			X
		c)	Garnitures ou plaquettes absentes ou mal montées.			X

1.1.1 Tambours de freins, disques de freins	Contrôle visuel.	a)	Tambour ou disque usé.		X	
			Disque ou tambour excessivement rayé, fissuré, mal fixé ou cassé.			X
		b)	Tambour ou disque souillé (huile, graisse, etc.).		X	
			Performances de freinage fortement réduites.			X
		c)	Absence de tambour ou de disque.			X
d)	Flasque mal fixé.		X			
1.1.1 Câbles de freins, timonerie	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a)	Câbles endommagés, flambage.		X	
			Performances de freinage réduites.			X
		b)	Usure ou corrosion fortement avancée de l'élément.		X	
			Performances de freinage réduites.			X
		c)	Défaut des jonctions de câbles ou de tringles de nature à compromettre la sécurité.		X	
		d)	Fixation des câbles défectueuse.		X	
		e)	Entrave du mouvement du système de freinage.		X	
f)	Mouvement anormal de la timonerie dénotant un mauvais réglage ou une usure excessive.		X			
1.1.1 Cylindres de frein (y compris les freins à ressort et les cylindres hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a)	Cylindre fissuré ou endommagé.		X	
			Performances de freinage réduites.			X
		b)	Étanchéité insuffisante du cylindre.		X	
			Performances de freinage réduites.			X
		c)	Défaut du cylindre compromettant la sécurité ou actionneur mal monté.		X	
Performances de freinage réduites.				X		
d)	Corrosion excessive du cylindre.		X			

			Risque de fissure.			X
		e)	Course insuffisante ou excessive du mécanisme à piston ou à diaphragme.		X	
			Performances de freinage réduites (réserve insuffisante pour le mouvement).			X
		f)	Capuchon antipoussière endommagé.	X		
			Capuchon antipoussière manquant ou excessivement endommagé.		X	
1.1.1 Correcteur automatique de freinage suivant la charge	7. Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible.	a)	Liaison défectueuse.		X	
		b)	Mauvais réglage de la liaison.		X	
		c)	Valve grippée ou inopérante (l'ABS fonctionne).		X	
			Valve grippée ou inopérante.			X
		d)	Valve manquante (si requise).			X
		e)	Plaque signalétique manquante.	X		
		f)	Données illisibles ou non conformes aux exigences <sup>1</sup> .	X		
1.1.1 Leviers de frein réglables et indicateurs	8. Contrôle visuel.	a)	Levier endommagé, grippé ou présentant un mouvement anormal, une usure excessive ou un mauvais réglage.		X	
		b)	Levier défectueux.		X	
		c)	Mauvais montage ou remontage.		X	
1.1.1 Systèmes de freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	9. Contrôle visuel.	a)	Mauvais montage ou défaut de connexion.	X		
			Fonctionnalité réduite.		X	
		b)	Système manifestement défectueux ou manquant.		X	
1.1.2 Fonctionnement automatique des freins de la remorque	10. Déconnexion de l'accouplement du système de freinage entre le véhicule		Le frein de remorque ne se serre pas automatiquement lorsque l'accouplement est déconnecté.			X

	tracteur et la remorque.				
1.1.2 Système de freinage complet	Contrôle visuel.	a)	D'autres dispositifs (pompe à antigel, dessiccateur d'air, etc.) sont endommagés extérieurement ou présentent une corrosion excessive qui porte atteinte au système de freinage.		X
			Performances de freinage réduites.		X
		b)	Fuite d'air ou d'antigel.	X	
			Fonctionnalité du système réduite.		X
		c)	Défaut de tout élément de nature à compromettre la sécurité ou élément mal monté.		X
		d)	Modification dangereuse d'un élément <sup>3</sup> .		X
			Performances de freinage réduites.		X
1.1.2 Prises d'essai (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	Contrôle visuel.	Manquantes.		X	
1.1.2 Frein à inertie	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Efficacité insuffisante.		X	
1.2.					
Performances et efficacité du frein de service					
1.2.1 Performance (E)	Durant un essai sur un banc d'essai de freinage, actionner la pédale de frein progressivement jusqu'à l'effort maximal.	a)	Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues.		X
			Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.		X
		b)	L'effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu est inférieur à 70 % de l'effort maximal de l'autre roue. Ou, en cas d'essai sur route: déport excessif du véhicule.		X

			L'effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu est inférieur à 50 % de l'effort maximal de l'autre roue en cas d'essieux directeurs.			X
		c)	Absence de progressivité du freinage (broutement).		X	
		d)	Temps de réponse trop long sur l'une des roues.		X	
		e)	Fluctuation excessive de la force de freinage pendant chaque tour de roue complet.		X	
1.2.2. Efficacité (E)	Essai sur un banc d'essai de freinage en tenant compte du poids du véhicule présenté ou, si cela est impossible pour des raisons techniques, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre enregistreur <sup>(1)</sup>	Ne donne pas au moins les valeurs minimales suivantes <sup>(2)</sup> :				
		catégories M <sub>1</sub> , M <sub>2</sub> et M <sub>3</sub> : 50 % <sup>(3)</sup>			X	
		catégorie N <sub>1</sub> : 45 %				
		catégories N <sub>2</sub> et N <sub>3</sub> : 43 % <sup>(4)</sup>				
		catégories O <sub>3</sub> et O <sub>4</sub> : 40 % <sup>(5)</sup>				
		Moins de 50 % des valeurs ci-dessus sont atteintes.				X
1.3.						
Performances et efficacité du freinage de secours (si assuré par un système séparé)						
1.3.1 Performance (E)	Si le frein de secours est distinct du frein de service, utiliser la méthode indiquée au point 1.2.1.	a)	Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues.		X	
			Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues.			X
		b)	L'effort de freinage d'une roue est inférieur à 70 % de l'effort maximal d'une autre roue du même essieu. Ou, en cas d'essai sur route: déport excessif du véhicule.		X	
			L'effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu est inférieur à 50 % de l'effort maximal de l'autre roue en cas d'essieux directeurs.			X



		c)	Absence de progressivité du freinage (broutement).		X	
1.3.2. Efficacité (E)	Si le frein de secours est distinct du frein de service, utiliser la méthode indiquée au point 1.2.2.	L'effort de freinage est inférieur à 50 % (G) de la capacité du frein de service exigée telle que définie au point 1.2.2 par rapport à la masse maximale autorisée.			X	
		Résultats inférieurs à 50 % des valeurs de l'effort de freinage indiquées en rapport avec la masse du véhicule durant l'essai.				X
1.4.						
Performances et efficacité du frein de stationnement						
1.4.1 Performance (E)	Appliquer le frein durant un essai sur un banc d'essai de freinage.	Frein inopérant d'un côté ou, dans le cas d'un essai sur route, déport excessif du véhicule.			X	
		Résultats inférieurs à 50 % des valeurs de l'effort de freinage telles que définies au point 1.4.2 indiquées en rapport avec la masse du véhicule durant l'essai.				X
1.4.2. Efficacité (E)	Essai sur un banc d'essai de freinage. Si ce n'est pas possible, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre indicateur ou enregistreur.	Ne donne pas pour tous les véhicules un coefficient de freinage d'au moins 16 % par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les véhicules à moteur, d'au moins 12 % par rapport à la masse maximale autorisée de l'ensemble du véhicule, si celle-ci est la plus élevée.			X	
		Résultats inférieurs à 50 % des valeurs du coefficient de freinage ci-dessus obtenues en rapport avec la masse du véhicule durant l'essai.				X
1. Performance 5. du système de freinage d'endurance	Contrôle visuel et, lorsque c'est possible, essai visant à déterminer si le système fonctionne.	a)	Absence de progressivité (ne s'applique pas aux systèmes de freinage sur échappement).		X	
		b)	Le système ne fonctionne pas.		X	
1. Système 6. antiblocage (ABS)	Contrôle visuel et contrôle du	a)	Mauvais fonctionnement du dispositif d'alerte.		X	
		b)	Le dispositif d'alerte indique un		X	

	dispositif d'alerte et/ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.		mauvais fonctionnement du système.			
		c)	Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé.		X	
		d)	Câblage endommagé.		X	
		e)	Autres composants manquants ou endommagés.		X	
		f)	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
1. Système de freinage électronique (EBS)	Contrôle visuel et contrôle du dispositif d'alerte et/ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule.	a)	Mauvais fonctionnement du dispositif d'alerte.		X	
		b)	Le dispositif d'alerte indique un mauvais fonctionnement du système.		X	
		c)	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
		d)	Connexion entre le véhicule tracteur et la remorque incompatible ou absente.			X
1.8 Liquide de frein	Contrôle visuel.		Liquide de frein contaminé ou sédimenté.		X	
			Risque imminent de défaillance.			X
2.						
DIRECTION						
2.1.						
État mécanique						
2.1. État de la direction	Contrôle visuel du fonctionnement de la direction pendant la rotation du volant.	a)	Axe de secteur tordu ou cannelures usées.		X	
			Fonctionnalité réduite.			X
		b)	Usure excessive de l'axe de secteur.		X	
			Fonctionnalité réduite.			X
		c)	Mouvement excessif de l'axe de secteur.		X	
			Fonctionnalité réduite.			X
		d)	Manque d'étanchéité.		X	
			Formation de gouttes.			X

2.1. Fixation du 2. boîtier de direction	Contrôle visuel de la fixation du boîtier de direction au châssis pendant la rotation du volant dans le sens des aiguilles d'une montre, puis en sens inverse.	a)	Mauvaise fixation du boîtier de direction.		X			
			Fixations dangereusement mal attachées ou jeu par rapport au châssis/à la carrosserie visible.			X		
		b)	Ovalisation des trous de fixation dans le châssis.		X			
			Fixations gravement affectées.			X		
		c)	Boulons de fixation manquants ou fêlés.		X			
			Fixations gravement affectées.			X		
		d)	Boîtier de direction fêlé.		X			
			Stabilité ou fixation du boîtier touchée.			X		
2.1. État de la 3. timonerie de direction	Contrôle visuel des éléments de la direction pendant la rotation du volant dans le sens des aiguilles d'une montre, puis en sens inverse, en vue de déceler de l'usure, des fêlures et d'évaluer la sûreté.	a)	Jeu entre des organes qui devraient être fixes.		X			
			Jeu excessif ou risque de dissociation.			X		
		b)	Usure excessive des articulations.		X			
			Risque très grave de détachement.			X		
		c)	Fêlure ou déformation d'un élément.		X			
			Fonctionnalité touchée.			X		
		d)	Absence de dispositifs de verrouillage.		X			
		e)	Désalignement d'éléments (par exemple barre d'accouplement ou barre de direction).		X			
		f)	Modification présentant un risque <sup>3</sup> .		X			
			Fonctionnalité touchée.			X		
		g)	Capuchon antipoussière endommagé ou détérioré.	X				
			Capuchon antipoussière manquant ou gravement détérioré.		X			
		2.1. Fonctionnem 4. ent de la timonerie de	Contrôle visuel des éléments de la direction	a)	Frottement d'une partie mobile de la timonerie contre une partie fixe du châssis.		X	

direction	pendant la rotation du volant dans le sens des aiguilles d'une montre, puis en sens inverse, les roues reposant sur le sol et le moteur en marche (direction assistée), en vue de déceler de l'usure, des fêlures et d'évaluer la sûreté.	b)	Butées inopérantes ou manquantes.		X	
2.1. Direction 5. assistée	Vérifier l'étanchéité du circuit de direction et le niveau de liquide hydraulique (s'il est visible). Les roues sur le sol et le moteur en marche, vérifier le fonctionnement de la direction assistée.	a)	Fuite de liquide.		X	
		b)	Niveau insuffisant du liquide (sous la marque MIN).		X	
			Réservoir insuffisant.			X
		c)	Mécanisme inopérant.		X	
			Direction touchée.			X
		d)	Mécanisme fêlé ou peu fiable.		X	
			Direction touchée.			X
		e)	Élément faussé ou frottant contre une autre pièce.		X	
			Direction touchée.			X
		f)	Modification présentant un risque <sup>3</sup> .		X	
			Direction touchée.			X
		g)	Endommagement ou corrosion excessive de câbles ou de flexibles.		X	
			Direction touchée.			X
2.2.						
Volant, colonne et guidon						
2.2.État du 1. volant de direction	Les roues sur le sol, alternativement	a)	Le mouvement relatif entre le volant et la colonne dénote une mauvaise fixation.		X	

	pousser et tirer le volant de direction dans l'axe de la colonne et pousser le volant dans différentes directions perpendiculairement à la colonne. Contrôle visuel du jeu, état des raccords souples ou des joints universels.		Risque très grave de détachement.			X
		b)	Absence de dispositif de retenue sur le moyeu du volant.		X	
			Risque très grave de détachement.			X
		c)	Fêlure ou mauvaise fixation du moyeu, de la couronne ou des rayons du volant.		X	
			Risque très grave de détachement.			X
		d)	Modification présentant un risque <sup>3</sup> .		X	
2.2.Colonne/fo	Alternativement pousser et tirer le volant de direction dans l'axe de la colonne et pousser le volant dans différentes directions perpendiculairement à la colonne. Contrôle visuel du jeu, état des raccords souples ou des joints universels.	a)	Mouvement excessif du centre du volant vers le bas ou le haut.		X	
2. urches de direction et amortisseurs de direction		b)	Mouvement excessif du haut de la colonne par rapport à l'axe de la colonne.		X	
		c)	Raccord souple détérioré.		X	
		d)	Mauvaise fixation.		X	
			Risque très grave de détachement.			X
		e)	Modification présentant un risque <sup>3</sup> .			X
2. Jeu dans la	Le moteur étant en marche pour les véhicules à direction assistée et les roues étant droites, tourner légèrement le volant dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse aussi loin que possible sans déplacement des		Jeu excessif dans la direction (par exemple mouvement d'un point de la couronne dépassant un cinquième du diamètre du volant) ou non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	
3. direction			Sécurité de la direction compromise.			X

	roues. Contrôle visuel du mouvement libre.						
2. Parallélisme 4. (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel.	Défaut manifeste d'alignement.	X				
		Conduite en ligne droite touchée; stabilité directionnelle altérée.		X			
2. Plaque 5. tournante de l'essieu directeur de la remorque	Contrôle visuel ou utilisation d'un détecteur de jeu spécialement adapté.	a)	Élément légèrement endommagé.		X		
			Élément fortement endommagé ou fissuré.			X	
		b)	Jeu excessif.		X		
			Conduite en ligne droite touchée; stabilité directionnelle altérée.				X
		c)	Mauvaise fixation.		X		
			Fixations gravement affectées.				X
2. Direction 6. assistée électronique (EPS)	Contrôle visuel et contrôle de la cohérence entre l'angle du volant et l'angle des roues lors de l'arrêt et de la mise en marche du moteur, et/ou lors de l'utilisation de l'interface électronique du véhicule	a)	L'indicateur de dysfonctionnement de l'EPS fait état d'une défaillance du système.		X		
		b)	L'assistance ne fonctionne pas.		X		
		c)	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X		
3.							
VISIBILITÉ							
3.1 Champ de vision	Contrôle visuel depuis le siège du conducteur.	Obstruction dans le champ de vision du conducteur affectant la vue frontale ou latérale (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise).		X			
		Gêne dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise ou miroirs extérieurs non visibles.			X		
3.2 État des vitrages	Contrôle visuel.	a)	Vitre ou panneau transparent (si autorisé) fissuré ou décoloré (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise).	X			

			Gêne dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise ou miroirs extérieurs non visibles.		X	
		b)	Vitre ou panneau transparent (y compris les films réfléchissants ou teintés) non conforme aux exigences <sup>1</sup> (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise).	X		
			Gêne dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise ou miroirs extérieurs non visibles.		X	
		c)	Vitre ou panneau transparent dans un état inacceptable.		X	
			Visibilité affectée dans la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise.			X
3. Miroirs ou 3. dispositifs rétroviseurs	Contrôle visuel.	a)	Miroir ou dispositif manquant ou fixé de manière non conforme aux exigences <sup>1</sup> (au moins deux dispositifs rétroviseurs disponibles).	X		
			Moins de deux dispositifs rétroviseurs disponibles.		X	
		b)	Miroir ou dispositif légèrement endommagé ou mal fixé.	X		
			Miroir ou dispositif inopérant, gravement endommagé, mal fixé.		X	
		c)	Champ de vision nécessaire non couvert.		X	
3.4. Essuie-glace	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	a)	Essuie-glace inopérant ou manquant.		X	
		b)	Balai d'essuie-glace défectueux.	X		
			Balai d'essuie-glace manquant ou manifestement défectueux.		X	
3. Lave-glace du 5. pare-brise	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement		Mauvais fonctionnement du lave-glace (liquide de lave-glace insuffisant mais pompe fonctionnelle ou jets mal alignés).	X		
			Lave-glace inopérant.		X	
3. Système de	Contrôle visuel et vérification		Système inopérant ou manifestement défectueux.	X		

6. désembuage (X) <sup>2</sup>	du fonctionnement					
4.						
FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE						
4.1.						
Phares						
4.1. État et 1. fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	a)	Lampe/source lumineuse défectueuse ou manquante (lampes/sources lumineuses multiples; si LED, moins de 1/3 ne fonctionnent pas).	X		
			Lampe/source lumineuse unique; si LED, visibilité fortement réduite.			X
		b)	Système de projection légèrement défectueux (réflecteur et glace).	X		
			Système de projection (réflecteur et glace) fortement défectueux ou manquant.			X
		c)	Mauvaise fixation du feu.		X	
		4.1.2. Orientation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	a)	Mauvais réglage manifeste des phares.	
b)	Mauvais montage de la source lumineuse.					
4.1.3. Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	a)	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> (nombre de feux allumés en même temps).	X		
			Dépassement de l'intensité lumineuse maximale autorisée à l'avant.			X
		b)	Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X	
4.1. Conformité 4. avec les exigences <sup>1</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	a)	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	
		b)	Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou		X	



			modifie la couleur émise.			
		c)	Source lumineuse et lampe non compatibles.		X	
4.1. Dispositifs de réglage de la portée (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible.	a)	Dispositif inopérant.		X	
		b)	Le dispositif manuel ne peut être actionné depuis le siège du conducteur.		X	
4.1. Lave-phares (si obligatoire)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible.		Dispositif inopérant.	X		
			Si lampes à décharge gazeuse.		X	
4.2.						
Feux de position avant et arrière, feux de gabarit, feux d'encombrement et feux de jour.						
4.2. État et fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Source lumineuse défectueuse.		X	
		b)	Glace défectueuse.		X	
		c)	Mauvaise fixation du feu.	X		
			Très grand risque de chute.		X	
4.2.2 Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> .		X	
			Les feux de position arrière et latéraux peuvent être éteints lorsque les feux principaux sont allumés.		X	
		b)	Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.		X	
4.2. Conformité avec les exigences <sup>1</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences <sup>1</sup> .	X		
			Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.		X	
		b)	Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise.	X		
			Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.		X	

4.3.								
Feux stop								
4.3. État et 1. fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples: si LED, moins d'1/3 ne fonctionnent pas).	X				
			Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.		X			
			Toutes les sources lumineuses ne fonctionnent pas.			X		
		b)	Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise).	X				
			Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).		X			
		c)	Mauvaise fixation du feu.	X				
			Très grand risque de chute.		X			
		4.3.2 Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> .	X		
					Fonctionnement retardé.		X	
Totalement inopérante.					X			
b)	Fonctionnement du dispositif de commande perturbé.				X			
4.3. Conformité 3. avec les exigences <sup>1</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.				Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences <sup>1</sup> .	X		
			Feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite.	X				
4.4.								
Indicateur de direction et feux de signal de détresse								
4.4. État et 1. fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples; si LED, moins d'1/3 ne fonctionnent pas).	X				
			Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.		X			
		b)	Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise).	X				

			Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).		X	
		c)	Mauvaise fixation du feu.	X		
			Très grand risque de chute.		X	
4.4.2 Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.		Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> .	X		
			Totalement inopérante.		X	
4.4. Conformité 3. avec les exigences <sup>1</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.		Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	
4.4. Fréquence de 4. clignotement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.		La vitesse de clignotement n'est pas conforme aux exigences <sup>1</sup> (plus de 25 % de différence).	X		
4.5.						
Feux de brouillard avant et arrière						
4.5. État et 1. fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples; si LED, moins d'1/3 ne fonctionnent pas).	X		
			Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent.		X	
		b)	Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise).	X		
			Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée).		X	
		c)	Mauvaise fixation du feu.	X		
			Très grand risque de chute ou d'éblouissement.		X	
4.5. Réglage 2 (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.		Mauvais réglage horizontal d'un feu de brouillard avant lorsque le faisceau lumineux présente une ligne de coupure (ligne de coupure trop basse).	X		
			Ligne de coupure au-dessus de celle des feux de croisement.		X	
4.5.3 Commutation	Contrôle visuel et vérification		Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> .	X		

	du fonctionnement.	Inopérante.		X	
4.5. Conformité avec les exigences <sup>1</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	
		b) Le système ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> .	X		
4.6.					
Feu de marche arrière					
4.6. État et 1. fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Source lumineuse défectueuse.	X		
		b) Glace défectueuse.	X		
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X	X	
4.6. Conformité 2. avec les exigences <sup>1</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	
		b) Le système ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> .		X	
4.6.3 Commutation	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> .	X		
		Le feu de recul peut être allumé sans que la marche arrière soit enclenchée.		X	
4.7.					
Dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière					
4.7. État et 1. fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Le feu émet de la lumière directe ou blanche vers l'arrière.	X		
		b) Source lumineuse défectueuse (source lumineuse multiple). Source lumineuse défectueuse (source lumineuse unique).	X		
				X	
		c) Mauvaise fixation du feu. Très grand risque de chute.	X		
X					
4.7. Conformité 2. avec les exigences <sup>1</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Le système ne fonctionne pas conformément aux exigences <sup>1</sup> .	X		
4.8.					
Catadioptres, marquage de visibilité (réfléchissant) et plaques réfléchissantes arrière					

4.8.1. État	Contrôle visuel.	a)	Catadioptré défectueux ou endommagé.	X			
			Catadioptré touché			X	
		b)	Mauvaise fixation du catadioptré.	X			
			Risque de chute.			X	
4.8. Conformité 2. avec les exigences <sup>1</sup>	Contrôle visuel.	Dispositif, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences <sup>1</sup> .			X		
		Manque ou réfléchit du rouge vers l'avant ou du blanc vers l'arrière.				X	
4.9.							
Témoins obligatoires pour le système d'éclairage							
4.9. État et 1. fonctionnement	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Dispositif inopérant.		X			
		Ne fonctionne pas pour les feux de route ou les feux de brouillard arrière.				X	
4.9. Conformité 2. avec les exigences <sup>1</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	Non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X			
4.1 Liaisons 0. électriques entre le véhicule tracteur et la remorque ou semi-remorque	Contrôle visuel: si possible, examiner la continuité électrique de la connexion.	a)	Mauvaise fixation des composants fixes.	X			
			Douille mal attachée.			X	
		b)	Isolation endommagée ou détériorée.	X			
			Risque de court-circuit.			X	
		c)	Mauvais fonctionnement des connexions électriques de la remorque ou du véhicule tracteur.		X		
			Les feux stop de la remorque ne fonctionnent pas du tout.			X	
4.1 Câblage 1. électrique	Contrôle visuel, y compris à l'intérieur du compartiment moteur (si applicable).	a)	Mauvaise fixation du câblage.	X			
			Fixations mal attachées, contact avec des arêtes vives, probabilité de déconnexion.			X	
			Câblage risquant de toucher des pièces chaudes, des pièces en rotation ou le sol, connexions				X

		(nécessaires au freinage, à la direction) débranchées.			
		b) Câblage légèrement détérioré.	X		
		Câblage gravement détérioré.		X	
		Câblage (nécessaire au freinage, à la direction) extrêmement détérioré.			X
		c) Isolation endommagée ou détériorée.	X		
		Risque de court-circuit.		X	
		Risque imminent d'incendie, de formation d'étincelles.			X
4.1 Feux et 2. catadioptrés non obligatoires (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a) Feu ou catadioptré non conforme aux exigences <sup>1</sup> .	X		
		Feu émetteur/réflecteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière.		X	
		b) Le fonctionnement du feu n'est pas conforme aux exigences <sup>1</sup> .	X		
		Le nombre de feux fonctionnant simultanément dépasse l'intensité lumineuse autorisée; feu émetteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière.		X	
		c) Mauvaise fixation du feu ou du catadioptré.	X		
		Très grand risque de chute.		X	
4.13 Accumulateur(s)	Contrôle visuel.	a) Mauvaise fixation.	X		
		Mauvaise fixation; risque de court-circuit.		X	
		b) Manque d'étanchéité.	X		
		Perte de substances dangereuses.		X	
		c) Coupe-circuit défectueux (si exigé).		X	
		d) Fusibles défectueux (si exigés).		X	
		e) Ventilation inadéquate (si exigée).		X	

5.					
ESSIEUX, ROUES, PNEUS, SUSPENSION					
5.1.					
Essieux					
5.1.1. Essieux (+ E)	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible.	a)	Essieu fêlé ou déformé.		X
		b)	Mauvaise fixation au véhicule.		X
			Stabilité perturbée, fonctionnement affecté: jeu excessif par rapport aux fixations.		X
		c)	Modification présentant un risque <sup>3</sup> .		X
			Stabilité perturbée, fonctionnement affecté, distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule, garde au sol insuffisante.		X
		5.1.2 Porte-fusées (+ E)	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu.	a)	Fusée d'essieu fracturée.
b)	Usure excessive du pivot et/ou des bagues.				X
	Risque de jeu; stabilité directionnelle altérée.				X
c)	Mouvement excessif entre la fusée et la poutre.				X
	Risque de jeu; stabilité directionnelle altérée.				X
d)	Jeu de la fusée dans l'essieu.				X
	Risque de jeu; stabilité directionnelle altérée.		X		
5.1. Roulements 3. de roues (+ E)	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement ascendant	a)	Jeu excessif dans un roulement de roue.		X
			Stabilité directionnelle altérée; risque de destruction.		X
		b)	Roulement de roue trop serré, bloqué.		X
			Risque de surchauffe; risque de destruction.		X

	entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu.				
5.2.					
Roues et pneus					
5.2.1 Moyeu de roue	Contrôle visuel.	a)	Écrous ou goujons de roue manquants ou desserrés.	X	
			Fixation manquante ou mauvaise fixation qui nuit très gravement à la sécurité routière.		X
		b)	Moyeu usé ou endommagé.	X	
			Moyeu tellement usé ou endommagé que la fixation des roues n'est plus assurée.		X
5.2.2. Roues	Contrôle visuel des deux côtés de chaque roue, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	a)	Fêlure ou défaut de soudure.		X
		b)	Mauvais placement des frettes de jante.	X	
			Risque de détachement.		X
		c)	Roue gravement déformée ou usée.	X	
La fixation au moyeu n'est plus assurée; la fixation du pneu n'est plus assurée.			X		
d)	Taille, conception technique, compatibilité ou type de roue non conforme aux exigences <sup>1</sup> et nuisant à la sécurité routière.	X			
5.2.3 Pneumatiques	Contrôle visuel de tout le pneumatique en faisant alternativement avancer et reculer le véhicule.	a)	La taille, la capacité de charge, la marque de réception ou la catégorie de l'indice de vitesse du pneumatique ne sont pas conformes aux exigences <sup>1</sup> et nuisent à la sécurité routière.	X	
			Capacité de charge ou catégorie de l'indice de vitesse insuffisante pour l'utilisation réelle, le pneu touche une partie fixe du véhicule, ce qui compromet la sécurité de la conduite.		X
b)	Pneumatiques de taille différente sur un même essieu ou sur des roues jumelées.		X		



		c)	Pneumatiques de structure différente (radiale/diagonale) montés sur un même essieu.		X	
		d)	Pneumatique gravement endommagé ou entaillé.		X	
			Corde visible ou endommagée.			X
		e)	L'indicateur d'usure de la profondeur des sculptures devient apparent.		X	
			La profondeur des sculptures n'est pas conforme aux exigences <sup>1</sup> .			X
		f)	Le pneumatique frotte contre d'autres éléments (dispositifs antiprojections souples).	X		
			Frottement du pneu contre d'autres composants (sécurité de conduite non compromise).		X	
		g)	Pneumatiques retailés non conformes aux exigences <sup>1</sup> .		X	
			Couche de protection de la corde affectée.			X
5.3.						
Suspension						
5.3. Ressorts et stabilisateurs (+ E)	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible.	a)	Mauvaise attache des ressorts au châssis ou à l'essieu.		X	
			Jeu visible, fixations très mal attachées.			X
		b)	Un élément de ressort est endommagé ou fendu.		X	
			Principal ressort (à lames) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.			X
		c)	Ressort manquant.		X	
			Principal ressort (à lames) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés.			X
		d)	Modification présentant un risque <sup>3</sup> .		X	
			Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule;			X

			ressorts inopérants.			
5.3.2. Amortisseurs	Contrôle visuel.	a)	Mauvaise attache des amortisseurs au châssis ou à l'essieu.	X		
			Amortisseur mal fixé.		X	
		b)	Amortisseur endommagé donnant des signes de fuite ou de dysfonctionnement grave.		X	
		c)	Amortisseur manquant.		X	
5.3. Tubes de poussée, jambes de force, triangles et bras de suspension (+ E)	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible.	a)	Mauvaise attache d'un composant au châssis ou à l'essieu.		X	
			Risque de jeu; stabilité directionnelle altérée.			X
		b)	Élément endommagé ou présentant une corrosion excessive.		X	
			Stabilité de l'élément affectée ou élément fêlé.			X
		c)	Modification présentant un risque <sup>3</sup> .		X	
			Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule; dispositif inopérant.			X
5.3. Joints de suspension (+ E)	Contrôle visuel avec utilisation d'un détecteur de jeu, si disponible.	a)	Usure excessive du pivot de fusée et/ou des bagues ou au niveau des joints de suspension.		X	
			Risque de jeu; stabilité directionnelle altérée.			X
		b)	Capuchon antipoussière gravement détérioré.	X		
			Capuchon antipoussière manquant ou cassé.		X	
5.3. Suspension pneumatique	Contrôle visuel.	a)	Système inutilisable.			X
		b)	Un élément est endommagé, modifié ou détérioré d'une façon susceptible d'altérer le fonctionnement du système.		X	
			Fonctionnalité du système gravement touchée.			X
		c)	Fuite audible dans le système.		X	

		d)	Modification présentant un risque.		X	
6.						
CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS						
6.1.						
Châssis ou cadre et accessoires						
6.1.1. État général	Contrôle visuel.	a)	Légère fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse.		X	
			Fêlure ou déformation importante d'un longeron ou d'une traverse.			X
		b)	Mauvaise fixation de plaques de renfort ou d'attaches.		X	
			Jeu dans la majorité des fixations; résistance insuffisante des pièces.			X
		c)	Corrosion excessive affectant la rigidité de l'assemblage.		X	
			Résistance insuffisante des pièces.			X
6.1. Tuyaux 2. d'échappement et silencieux	Contrôle visuel.	a)	Mauvaise fixation ou manque d'étanchéité du système d'échappement.		X	
			Pénétration de fumées dans la cabine ou dans l'habitacle du véhicule.		X	
		b)	Risque pour la santé des passagers.			X
6.1. Réservoir et 3. conduites de carburant (y compris le système de réchauffage du réservoir et des conduites de carburant)	Contrôle visuel, utilisation de dispositifs de détection des fuites en cas de systèmes GPL/GNC/GNL.	a)	Mauvaise fixation du réservoir ou des conduites de carburant, posant un risque particulier d'incendie.			X
			Fuite de carburant ou bouchon de remplissage manquant ou inopérant.		X	
		b)	Risque d'incendie; perte excessive de substances dangereuses.			X
		c)	Conduites abrasées.	X		
			Conduites endommagées.		X	
		d)	Mauvais fonctionnement du robinet d'arrêt du carburant (si exigé).		X	
		e)	Risque d'incendie lié — à une fuite de carburant,			X

			<ul style="list-style-type: none"> <li>— à une mauvaise protection du réservoir de carburant ou du système d'échappement,</li> <li>— à l'état du compartiment moteur.</li> </ul>			
		f)	Système GPL/GNC/GNL ou à hydrogène non conforme aux exigences, partie du système défectueuse <sup>1</sup> .			X
6.1. Pare-chocs, 4. protection latérale et dispositifs anti-encastrement arrière	Contrôle visuel.	a)	Mauvaise fixation ou endommagement susceptible de causer des blessures en cas de contact.		X	
			Chute probable de pièces; fonctionnement gravement affecté.			X
		b)	Dispositif manifestement non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	
6.1. Support de la 5. roue de secours (le cas échéant)	Contrôle visuel.	a)	Support dans un état inacceptable.	X		
		b)	Support fêlé ou mal fixé.		X	
		c)	Roue de secours mal attachée au support.		X	
Très grand risque de chute.				X		
6.1. Accouplement 6. mécanique et dispositif de remorquage (+ E)	Contrôle visuel de l'usure et du bon fonctionnement, en prêtant une attention particulière aux éventuels dispositifs de sécurité et/ou en utilisant un instrument de mesure.	a)	Élément endommagé, défectueux ou fissuré (si non utilisé).		X	
			Élément endommagé, défectueux ou fissuré (si utilisé).			X
		b)	Usure excessive d'un élément.		X	
			Limite d'usure dépassée.			X
		c)	Mauvaise fixation.		X	
			Fixation mal attachée, avec un très grand risque de chute.			X
d)	Absence ou mauvais fonctionnement d'un dispositif de sécurité.		X			
e)	Témoin d'accouplement inopérant.		X			
		f)	Obstruction, hors utilisation, de la plaque d'immatriculation ou d'un feu.	X		

			Plaque d'immatriculation illisible (hors utilisation).		X	
		g)	Modification présentant un risque <sup>3</sup> (pièces auxiliaires).		X	
			Modification présentant un risque <sup>3</sup> (pièces principales).			X
		h)	Attelage trop faible, incompatible, ou dispositif d'attelage non conforme aux exigences.			X
6.1.7. Transmission	Contrôle visuel.	a)	Boulons de fixation desserrés ou manquants.		X	
			Boulons de fixation desserrés ou manquants au point de constituer une menace grave pour la sécurité routière.			X
		b)	Usure excessive des roulements de l'arbre de transmission.		X	
			Très grand risque de jeu ou de fissure.			X
		c)	Usure excessive des joints universels ou des chaînes/courroies de transmission.		X	
			Très grand risque de jeu ou de fissure.			X
		d)	Raccords flexibles détériorés.		X	
			Très grand risque de jeu ou de fissure.			X
		e)	Arbre de transmission endommagé ou déformé.		X	
		f)	Cage de roulement fissurée ou mal fixée.		X	
			Très grand risque de jeu ou de fissure.			X
		g)	Capuchon antipoussière gravement détérioré.	X		
			Capuchon antipoussière manquant ou cassé.		X	
		h)	Modification illégale de la transmission.		X	
6.1. Supports de	Contrôle		Fixations détériorées, manifestement		X	

8. moteur	visuel.	gravement endommagées.			
		Fixations desserrées ou fêlées.			X
6.1. Performance du 9 moteur (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique	a)	Unité de commande modifiée affectant la sécurité et/ou l'environnement.		X
		b)	Modification du moteur affectant la sécurité et/ou l'environnement.		X
6.2.					
Cabine et carrosserie					
6.2.1. État	Contrôle visuel.	a)	Panneau ou élément mal fixé ou endommagé susceptible de provoquer des blessures.		X
			Risque de chute.		X
		b)	Montant mal fixé.		X
			Stabilité altérée.		X
		c)	Entrée de fumées du moteur ou d'échappement.		X
			Risque pour la santé des passagers.		X
		d)	Modification présentant un risque <sup>3</sup> .		X
			Distance insuffisante par rapport aux pièces en rotation ou en mouvement ou à la route.		X
6.2.2. Fixation	Contrôle visuel.	a)	Châssis ou cabine mal fixé.		X
			Stabilité altérée.		X
		b)	Carrosserie/cabine manifestement mal centrée sur le châssis.		X
		c)	Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses et si symétrie.		X
			Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses au point de constituer une menace très grave pour la sécurité routière.		X
		d)	Corrosion excessive aux points de fixation sur les caisses		X

			autoporteuses.			
			Stabilité altérée.			X
6.2. Porte et 3. poignées de portes	Contrôle visuel.	a)	Une portière ne s'ouvre ou ne se ferme pas correctement.		X	
		b)	Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée (portes coulissantes).		X	
			Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée (portes pivotantes).			X
		c)	Portière, charnières, serrures ou gâches détériorées.	X		
Portière, charnières, serrures ou gâches manquantes ou mal fixées.			X			
6.2.4. Plancher	Contrôle visuel.		Plancher mal fixé ou gravement détérioré.		X	
			Stabilité insuffisante.			X
6.2. Sièges du 5. conducteur	Contrôle visuel.	a)	Structure du siège défectueuse.		X	
			Siège mal fixé.			X
		b)	Mauvais fonctionnement du mécanisme de réglage.		X	
			Siège mobile ou dossier impossible à fixer.			X
6.2.6 Autres sièges	Contrôle visuel.	a)	Sièges défectueux ou mal fixés (pièces auxiliaires).	X		
			Sièges défectueux ou mal fixés (pièces principales).			X
		b)	Sièges montés de façon non conforme aux exigences <sup>1</sup> .	X		
			Dépassement du nombre de sièges autorisés; disposition non conforme à la réception.			X
6.2.7. Commandes de conduite	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.		Une commande nécessaire à la conduite sûre du véhicule ne fonctionne pas correctement.		X	
			Sécurité compromise.			X
6.2. Marchepieds 8. pour accéder	Contrôle visuel.	a)	Marchepied ou anneau de marchepied mal fixé.	X		

à la cabine			Stabilité insuffisante.		X	
		b)	Marchepied ou anneau dans un état susceptible de blesser les utilisateurs.		X	
6.2.9. Autres équipements et aménagements intérieurs et extérieurs	Contrôle visuel.	a)	Fixation défectueuse d'un accessoire ou équipement.		X	
		b)	Accessoire ou équipement non conforme aux exigences <sup>1</sup> .	X		
			Pièces rapportées risquant de causer des blessures; sécurité compromise.		X	
		c)	Équipement hydraulique non étanche.	X		
			Perte excessive de substances dangereuses.		X	
6.2.10. Garde-boue (ailes), dispositifs antiprojections	Contrôle visuel.	a)	Manquant, mal fixé ou gravement rouillé.	X		
			Risque de blessures; risque de chute.		X	
		b)	Distance insuffisante avec le pneu/la roue (dispositif antiprojections).	X		
			Distance insuffisante avec le pneu/la roue (ailes).		X	
		c)	Non conforme aux exigences <sup>1</sup> .	X		
			Bandes de roulement insuffisamment couvertes.		X	
7.						
AUTRE MATÉRIEL						
7.1.						
Ceintures de sécurité, boucles et systèmes de retenue						
7.1.1. Sûreté du montage des ceintures de sécurité et de leurs boucles	Contrôle visuel.	a)	Point d'ancrage gravement détérioré.		X	
			Stabilité réduite.			X
		b)	Ancrage desserré.		X	
7.1.2. État des ceintures de sécurité et de leurs attaches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	a)	Ceinture de sécurité obligatoire manquante ou non montée.		X	
		b)	Ceinture de sécurité endommagée.	X		



			Coupure ou signes de distension.		X	
		c)	Ceinture de sécurité non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X	
		d)	Boucle de ceinture de sécurité endommagée ou ne fonctionnant pas correctement.		X	
		e)	Rétracteur de ceinture de sécurité endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.		X	
7.1.3. Limiteur d'effort de ceinture de sécurité endommagé	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a)	Limiteur d'effort manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.		X	
		b)	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
7.1.4. Prétensionneurs de ceinture de sécurité	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a)	Prétensionneur manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule.		X	
		b)	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
7.1.5. Airbag	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a)	Coussins gonflables manifestement manquants ou ne convenant pas pour le véhicule.		X	
		b)	Coussin gonflable manifestement inopérant.		X	
		c)	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
7.1.6. Système de retenue supplémentaire (SRS)	Contrôle visuel du témoin de dysfonctionnement et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a)	L'indicateur de dysfonctionnement du SRS fait état d'une défaillance du système.		X	
		b)	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	
7.2. Extincteur (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel.	a)	Manquant.		X	
		b)	Non conforme aux exigences <sup>1</sup> .	X		
			Si exigé (par exemple taxis,		X	


			autobus, autocars, etc.).				
7.3. Serrures et dispositif antivol	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	a)	Le dispositif antivol ne fonctionne pas.	X			
		b)	Défectueux.		X		
			Le dispositif se verrouille ou se bloque inopinément.			X	
7.4. Triangle de signalisation (si exigé) (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel.	a)	Manquant ou incomplet.	X			
		b)	Non conforme aux exigences <sup>1</sup> .	X			
7.5. Trousse de secours (si exigée) (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel.		Manquante, incomplète ou non conforme aux exigences <sup>1</sup> .	X			
7.6. Cales de roue (coins) (si exigées) (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel.		Manquantes ou en mauvais état, stabilité ou dimensions insuffisantes.		X		
7.7. Avertisseur sonore	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement	a)	Ne fonctionne pas correctement.	X			
			Totalement inopérant.		X		
		b)	Commande mal fixée.	X			
			c)	Non conforme aux exigences <sup>1</sup> .	X		
				Risque que le son émis soit confondu avec celui des sirènes officielles.		X	
7.8. Tachymètre	Contrôle visuel ou vérification du fonctionnement au cours d'un essai sur route, ou par des moyens électroniques.	a)	Non conforme aux exigences <sup>1</sup> .	X			
			Manquant (si exigé).		X		
		b)	Fonctionnement altéré.	X			
			Totalement inopérant.		X		
		c)	Éclairage insuffisant.	X			
			Totalement dépourvu d'éclairage.		X		
7.9 Tachygraphe (si monté/exigé)	Contrôle visuel.	a)	Non conforme aux exigences <sup>1</sup> .		X		
		b)	Dispositif inopérant.		X		
		c)	Scellés défectueux ou manquants.		X		
		d)	Plaque d'installation manquante, illisible ou périmée.		X		
		e)	Altération ou manipulation		X		

			évidente.			
		f)	La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage.		X	
7.10. Limiteur de vitesse (si monté/exigé) (+ E)	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement si l'équipement le permet.	a)	Scellés défectueux		X	
		b)	Plaque manquante ou illisible.		X	
		c)	La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage		X	
7.11. Compteur kilométrique (si disponible) (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a)	Manipulation évidente (fraude) pour réduire ou donner une représentation trompeuse du nombre de km parcourus par le véhicule.		X	
		b)	Manifestement inopérant.		X	
7.12. Contrôle électronique de stabilité (ESC) si monté/exigé (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique.	a)	Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé.		X	
		b)	Câblage endommagé.		X	
		c)	Autres composants manquants ou endommagés.		X	
		d)	Commutateur endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.		X	
		e)	L'indicateur de dysfonctionnement de l'ESC fait état d'une défaillance du système.		X	
		f)	Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule.		X	

8. NUISANCES						
8.1. Bruit						
8.1.1 Système de suppression du bruit (+ E)	Évaluation subjective (à moins que l'inspecteur ne considère que le niveau de bruit se situe aux limites, auquel cas un sonomètre peut être utilisé pour mesurer le bruit émis par un véhicule en stationnement)	a)	Niveaux de bruit dépassant les limites admissibles prévues dans les exigences <sup>1</sup> .		X	
		b)	Un élément du système de suppression du bruit est desserré, endommagé, mal monté, manquant ou manifestement modifié d'une manière néfaste au niveau de bruit.		X	
			Très grand risque de chute.			X
8.2. Émissions à l'échappement						
8.2.1 Émissions des moteurs à allumage commandé						
8.2.1.1 Équipements de réduction des émissions à l'échappement	Contrôle visuel.	a)	L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent, ou manifestement défectueux.		X	
		b)	Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.		X	
		c)	L'indicateur de dysfonctionnement ne suit pas une séquence correcte.		X	
8.2.1.2 Émissions gazeuses (E)	Véhicules jusqu'aux classes d'émission Euro 5 et Euro V (U):  Mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences <sup>1</sup> ou relevé du	a)	Les émissions gazeuses dépassent les niveaux spécifiques indiqués par le constructeur.		X	
		b)	si cette information n'est pas disponible, les émissions de CO dépassent:  i) pour les véhicules non équipés d'un système avancé de réduction des émissions,		X	

	<p>système de diagnostic embarqué (OBD). Le contrôle de l'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement. Sur base d'une appréciation de l'équivalence, et compte tenu de la législation applicable en matière de réception, les États membres peuvent autoriser l'utilisation de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres critères.</p> <p>— Véhicules à partir des classes d'émission Euro 6 et Euro VI<sup>(8)</sup>: Mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences<sup>1</sup> ou lecture de l'OBD conformément aux recommandations formulées par le constructeur et</p>	<p>— 4,5 %, ou — 3,5 %, selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences<sup>1</sup>;</p> <p>ii) pour les véhicules équipés d'un système avancé de réduction des émissions,</p> <p>— moteur tournant au ralenti: 0,5 %, — moteur tournant au ralenti accéléré: 0,3 %, ou — moteur tournant au ralenti: 0,3 % <sup>(7)</sup>, — moteur tournant au ralenti accéléré: 0,2 %, selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences<sup>1</sup>.</p>			
	c)	Coefficient lambda hors de la gamme $1 \pm 0,03$ ou non conforme aux spécifications du constructeur.		X	
	d)	Le relevé du système OBD indique un dysfonctionnement important.		X	
	e)	Mesure par télédétection indiquant un défaut de conformité notable.		X	

	<p>aux autres exigences applicables <sup>1</sup>.</p> <p>Mesures non applicables aux moteurs à deux temps.</p> <p>Des mesures peuvent aussi être faites au moyen des dispositifs de télédétection et confirmées par des méthodes d'essai standard.</p>					
8.2.2.						
Émissions des moteurs à allumage par compression						
8.2.2.1 Équipement de réduction des émissions à l'échappement	Contrôle visuel.	a)	L'équipement de régulation des émissions non installé par le constructeur ou manifestement défectueux.		X	
		b)	Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions.		X	
		c)	L'indicateur de dysfonctionnement ne suit pas une séquence correcte.		X	
		d)	Réactif insuffisant, le cas échéant.		X	
8.2.2.2 Opacité	<p>— Véhicules jusqu'aux classes d'émission Euro 5 et Euro V <sup>(7)</sup>:</p> <p>Mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentatio</p>	a)	Véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences <sup>1</sup> .			
			L'opacité dépasse le niveau consigné sur la plaque signalétique placée sur le véhicule par le constructeur.		X	

	<p>n), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD). Le contrôle de l'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement. Sur la base d'une appréciation de l'équivalence, les États membres peuvent autoriser l'utilisation de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences.</p> <p>— Véhicules à partir des classes d'émission Euro 6 et Euro VI :</p> <p>Mesure de l'opacité des fumées en accélération</p>					
--	---	--	--	--	--	--

	libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD) <sup>1</sup> .					
	Mise en condition du véhicule:  1 Les véhicules peuvent être contrôlés sans mise en condition préalable, mais non sans qu'on se soit assuré, pour des raisons de sécurité, que le moteur est chaud et dans un état mécanique satisfaisant.	b)	Lorsque l'information fait défaut, ou que les exigences <sup>1</sup> n'autorisent pas l'utilisation de valeurs de référence,  — pour les moteurs à aspiration naturelle: 2,5 m <sup>-1</sup> ,  — pour les moteurs turbocompressés: 3,0 m <sup>-1</sup> ,  ou, pour les véhicules visés dans les exigences <sup>1</sup> ou immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences <sup>1</sup> :  1,5 m <sup>-1</sup> <a href="#">(10)</a>  ou  0,7 m <sup>-1</sup> <a href="#">(11)</a>		X	
	2 Exigences concernant la mise en condition:  i) le moteur doit être chaud: autrement dit, la				X	



	<p>température de l'huile moteur mesurée par une sonde dans le tube de la jauge doit au moins être égale à 80 °C ou correspondre à la température de fonctionnement normale si celle-ci est inférieure, ou la température du bloc moteur, mesurée d'après le niveau du rayonnement infrarouge, doit atteindre une valeur équivalente. Si, à cause de la configuration du véhicule, il n'est pas possible de procéder à ces mesures, la température normale de fonctionnement du</p>				
--	---	--	--	--	--

	<p>moteur pourra être établie autrement, par exemple en se fondant sur le fonctionnement du ventilateur de refroidissement;</p> <p>ii) le système d'échappement doit être purgé par trois coups d'accélération à vide ou par un moyen équivalent.</p>				
	<p>Procédure d'essai:</p> <p>1. Le moteur et, le cas échéant, le turbocompresseur doivent tourner au ralenti avant le lancement de chaque cycle d'accélération libre. Pour les moteurs de poids lourds, cela signifie qu'il faut attendre au moins dix secondes</p>	<p>c) Mesure par télédétection indiquant un défaut de conformité notable.</p>		X	

	<p>après le relâchement de la commande des gaz.</p> <p>2 Au départ de chaque cycle d'accélération libre, la pédale des gaz doit être enfoncée rapidement et progressivement (en moins d'une seconde), mais non brutalement, de manière à obtenir un débit maximal de la pompe d'injection.</p> <p>3 À chaque cycle d'accélération libre, le moteur doit atteindre la vitesse de coupure de l'alimentation ou, pour les voitures à transmission automatique, la vitesse indiquée par le constructeur ou, si celle-ci n'est pas connue, les deux tiers de la vitesse de coupure de</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>l'alimentation avant que la commande des gaz ne soit relâchée. On pourra s'en assurer, par exemple, en surveillant le régime du moteur ou en laissant passer un laps de temps suffisant entre le moment où on enfonce la pédale des gaz et le moment où on la relâche, soit au moins deux secondes pour les véhicules des catégories M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> ou N<sub>3</sub>.</p> <p><sup>4</sup>Les véhicules ne doivent être refusés que si la moyenne arithmétique des valeurs observées dans au moins les trois derniers cycles d'accélération libre dépasse la valeur limite. Cette moyenne</p>					
--	--	--	--	--	--	--

	<p>peut être calculée en ignorant les valeurs observées qui s'écartent fortement de la moyenne mesurée, ou être obtenue par un autre mode de calcul statistique qui tient compte de la dispersion des valeurs mesurées. Les États membres peuvent limiter le nombre de cycles d'essai à effectuer.</p> <p>5 Pour éviter des essais inutiles, les États membres peuvent refuser des véhicules pour lesquels les valeurs observées dans moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement au-dessus des limites. Afin d'éviter</p>				
--	---	--	--	--	--

	des essais inutiles, les États membres peuvent accepter les véhicules pour lesquels les valeurs mesurées après moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement en dessous des limites.  Des mesures peuvent aussi être faites au moyen des dispositifs de télédétection et confirmées par des méthodes d'essai standard.				
8.4.					
Autres points liés à l'environnement					
8.4.1. Pertes de liquides		Toute fuite excessive de liquide autre que de l'eau susceptible de porter atteinte à l'environnement ou constituant un risque pour la sécurité des autres usagers de la route.		X	
		Formation continue de gouttelettes constituant un risque très grave.			X
9.					
CONTRÔLES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT DE PASSAGERS DES CATÉGORIES M <sub>2</sub> ET M <sub>3</sub>					
9.1.					
Portes					
9.1.1. Portes	Contrôle	a)	Fonctionnement défectueux.		X

d'entrée ou de sortie	visuel et vérification du fonctionnement.	b)	Mauvais état.	X		
			Risque de blessures.		X	
		c)	Commande d'urgence défectueuse.		X	
		d)	Télécommande des portières ou dispositifs d'alerte défectueux.		X	
9.1.2. Issues de secours	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin).	a)	Fonctionnement défectueux.		X	
			b)	Signalisation des issues de secours illisible.	X	
		Signalisation des issues de secours manquante.			X	
		c)	Marteau brise-vitre manquant.	X		
		d)	Accès bloqué.		X	
9.2. Système de désembuage et de dégivrage (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Mauvais fonctionnement.	X		
			Affecte la sécurité de la conduite.		X	
		b)	Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle.		X	
			Risque pour la santé des passagers.			X
		c)	Dégivrage défectueux (si obligatoire).		X	
9.3. Système de ventilation et de chauffage (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Fonctionnement défectueux.	X		
			Risque pour la santé des passagers.		X	
		b)	Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle.		X	
			Risque pour la santé des passagers.			X

9.4.					
Sièges					
9.4.1. Sièges de passagers (y compris les sièges pour le personnel d'accompagnement et systèmes de retenue pour enfants, le cas échéant)	Contrôle visuel.	Les strapontins (s'ils sont autorisés) ne fonctionnent pas automatiquement.		X	
		Issue de secours obstruée.			X
9.4.2. Siège du conducteur (exigences complémentaires)	Contrôle visuel.	a)	Dispositifs spéciaux, tels qu'un pare-soleil, défectueux.	X	
			Champ de vision réduit.		X
		b)	Protection du conducteur mal fixée.	X	
			Risque de blessures.		X
9.5. Dispositifs d'éclairage intérieur et d'indication de parcours (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	Dispositifs défectueux.		X	
		Totalemment inopérants.			X
9.6. Couloirs, emplacements pour voyageurs debout	Contrôle visuel.	a)	Mauvaise fixation du plancher.		X
			Stabilité altérée.		X
		b)	Mains courantes ou poignées défectueuses.	X	
			Mal fixées ou inutilisables.		X
9.7. Escaliers et marches	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin).	a)	Mauvais état.	X	
			Endommagés.		X
			Stabilité altérée.		X
		b)	Les marches escamotables ne fonctionnent pas correctement.		X



9.8. Système de communication avec les voyageurs (X) <sup>2</sup>	Conformité aux exigences <sup>1</sup> .	Système défectueux.		X		
		Totalemment inopérant.			X	
9.9. Notices (X) <sup>2</sup>	Contrôle visuel.	a)	Inscriptions manquantes, erronées ou illisibles.	X		
			Informations erronées.		X	
9.10.						
Exigences concernant le transport d'enfants (X) <sup>2</sup>						
9.10.1. Portes	Contrôle visuel.	Protection des portières non conforme aux exigences <sup>1</sup> concernant cette forme de transport.			X	
9.10.2. Équipements de signalisation et équipements spéciaux	Contrôle visuel.	Équipements de signalisation et équipements spéciaux absents.		X		
9.11.						
Exigences concernant le transport de personnes à mobilité réduite (X) <sup>2</sup>						
9.11.1. Portes, rampes et ascenseurs	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement.	a)	Fonctionnement défectueux.	X		
			Sécurité compromise.		X	
		b)	Mauvais état.	X		
			Stabilité altérée; risque de blessures.		X	
		c)	Commande(s) défectueuse(s).	X		
			Sécurité compromise.		X	
		d)	Avertisseur(s) défectueux.	X		
			Totalemment inopérant(s).		X	
9.11.2. Système de retenue du fauteuil roulant	Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, au besoin.	a)	Fonctionnement défectueux.	X		
			Sécurité compromise.		X	
		b)	Mauvais état.	X		
			Stabilité altérée; risque de blessures.		X	
		c)	Commande(s) défectueuse(s).	X		
			Sécurité compromise.		X	

9.11.3. Équipements de signalisation et équipements spéciaux	Contrôle visuel.	Équipements de signalisation et équipements spéciaux absents.		X	
--	------------------	---	--	---	--

<sup>(1)</sup> Le pourcentage d'efficacité du freinage se calcule en divisant l'effort total de freinage réalisé en cas de freinage par le poids du véhicule ou, pour les semi-remorques, par la somme des charges par essieu, et en multipliant ensuite le résultat par 100.

<sup>(2)</sup> Les catégories de véhicules ne relevant pas du champ d'application de la présente directive sont incluses à des fins d'orientation.

<sup>(3)</sup> 48 % pour les véhicules qui ne sont pas équipés d'ABS ou qui ne sont pas réceptionnés par type avant le 1<sup>er</sup> octobre 1991.

<sup>(4)</sup> 45 % pour les véhicules immatriculés après 1988 ou à compter de la date indiquée dans les exigences si celle-ci est plus tardive.

<sup>(5)</sup> 43 % des remorques et des semi-remorques immatriculées après 1988 ou à compter de la date indiquée dans les exigences si celle-ci est plus tardive.

<sup>(6)</sup> 2,2 m/s<sup>2</sup> pour les véhicules des catégories N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub>.

<sup>(7)</sup> Réceptionnés par type conformément à la directive 70/220/CEE, au règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 1 (Euro 5), à la directive 88/77/CEE et à la directive 2005/55/CE.

<sup>(8)</sup> Réceptionnés conformément au règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 2 (Euro 6), et au règlement (CE) n° 595/2009 (Euro VI).

<sup>(9)</sup> Réceptionnés par type conformément au règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 2 (Euro 6), et au règlement (CE) n° 595/2009 (Euro VI).

<sup>(10)</sup> Réceptionné par type conformément aux limites figurant à la ligne B du point 5.3.1.4 de l'annexe I de la directive 70/220/CEE; à la ligne B1, B2 ou C du point 6.2.1 de l'annexe I de la directive 88/77/CEE ou immatriculé ou mis en circulation pour la première fois après le 1<sup>er</sup> juillet 2008.

<sup>(11)</sup> Réceptionné par type conformément au règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 2 (Euro 6), et au règlement (CE) n° 595/2009 (Euro VI).

#### NOTES:

<sup>1</sup> Les exigences sont énoncées dans les exigences de réception à la date de réception, de première immatriculation ou de première mise en circulation ainsi que dans les obligations de mise en conformité ou la législation nationale du pays d'immatriculation. Ces causes de défaillances ne s'appliquent que lorsque la conformité avec les exigences a été contrôlée.

<sup>2</sup> Le signe (X) renvoie aux éléments liés à l'état du véhicule et à son aptitude à emprunter le réseau routier, mais qui ne sont pas considérés comme essentiels dans le cadre d'un contrôle technique.

<sup>3</sup> On entend par modification présentant un risque une modification qui nuit à la sécurité routière du véhicule ou a un effet néfaste disproportionné sur l'environnement.

E Le contrôle de ce point exige le recours à un équipement.

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement wallon du 6 juillet 2017. relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger.

Namur, le 6 juillet 2017.

Le Ministre-Président,  
P. MAGNETTE

Le Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine,  
M. PREVOT

## Annexe 2

### 1. Classification des défaillances

Les défaillances sont classées dans l'une des catégories suivantes:

- a. Défaillance mineure: il y a défaillance mineure lorsque le chargement est correctement arrimé mais que des conseils relatifs à la sécurité pourraient être nécessaires.
- b. Défaillance majeure: il y a défaillance majeure lorsque l'arrimage n'est pas suffisant et que le chargement ou une partie du chargement risque de se déplacer ou de basculer.
- c. Défaillance critique: il y a défaillance critique lorsqu'un danger direct menace la sécurité du trafic en raison d'un risque de chute d'un chargement ou d'une partie de chargement, d'un risque directement lié au chargement, ou d'une mise en danger immédiate des personnes.

Lorsque plusieurs défaillances sont constatées, l'opération de transport est classée dans la catégorie de la défaillance la plus grave. Si l'opération de transport présente plusieurs défaillances, elle doit être classée dans la catégorie de gravité directement supérieure, étant donné la probabilité que les effets combinés de ces défaillances se renforcent mutuellement.

### 2. Méthodes de contrôle

La méthode de contrôle consiste en une appréciation visuelle du recours correct et en quantité suffisante à des mesures propres à arrimer le chargement et/ou en un calcul de la force de tension, une évaluation de l'efficacité de l'arrimage et un contrôle des certificats, le cas échéant.

### 3. Appréciation des défaillances

Le tableau indique les critères qui peuvent être appliqués lors du contrôle de l'arrimage du chargement pour déterminer si l'opération de transport se fait dans des conditions acceptables.

Le classement des défaillances est déterminé sur la base de la classification décrite au point 1, cas par cas.

Les valeurs indiquées dans le tableau ci-dessous sont fournies à titre indicatif et doivent être considérées comme une orientation permettant de déterminer la catégorie de défaillance dont il s'agit, compte tenu des circonstances particulières notamment en fonction de la nature du chargement et sur la base de l'appréciation du contrôleur.

Si l'opération de transport relève du champ d'application de la directive 95/50/CE du Conseil [\(1\)](#), des exigences plus spécifiques peuvent s'appliquer.

Rubrique	Défaillances	Appréciation des défaillances		
		Mineure	Majeure	Critique
A	L'emballage de transport ne permet pas un arrimage correct du chargement.	À l'appréciation de l'inspecteur		
B	Une ou plusieurs unités de chargement n'est (ne sont) pas correctement positionnée(s).	À l'appréciation de l'inspecteur		
C	Le véhicule ne convient pas au chargement (défaillance autre que celles énumérées au point 10).	À l'appréciation de l'inspecteur		
D	Défauts manifestes de la superstructure du véhicule (défaillance autre que celles énumérées au point 10).	À l'appréciation de l'inspecteur		
10.	Adéquation du véhicule			
10.1.	Paroi avant (si utilisée pour l'arrimage)			
10.1.1.	Pièce endommagée par la rouille ou déformée.		x	
	Pièce fissurée susceptible d'affecter l'intégrité de la soute à fret.			x
10.1.2.	Résistance insuffisante (certificat ou marquage, si besoin est).		x	
	Hauteur insuffisante par rapport au chargement transporté.			x
10.2.	Parois latérales (si utilisées pour l'arrimage)			
10.2.1.	Pièce endommagée par la rouille ou déformée; mauvais état des charnières ou des serrures.		x	
	Pièce fissurée; charnières ou serrures manquantes ou inopérantes.			x
10.2.2.	Résistance insuffisante du support (certificat ou marquage, si besoin est).		x	
	Hauteur insuffisante par rapport au chargement transporté.			x

10.2.3.	Panneaux des parois latérales, mauvais état.		x	
	Pièce fissurée.			x
10.3.	Paroi arrière (si utilisée pour l'arrimage)			
10.3.1.	Pièce endommagée par la rouille ou déformée; mauvais état des charnières ou des serrures.		x	
	Pièce fissurée; charnières ou serrures manquantes ou inopérantes.			x
10.3.2.	Résistance insuffisante (certificat ou marquage, si besoin est).		x	
	Hauteur insuffisante par rapport au chargement transporté.			x
10.4.	Colonnes (si utilisées pour l'arrimage)			
10.4.1.	Pièce endommagée par la rouille ou déformée, fixation insuffisante au véhicule.		x	
	Pièce fissurée; ancrage au véhicule instable.			x
10.4.2.	Résistance insuffisante ou conception déficiente.		x	
	Hauteur insuffisante par rapport au chargement transporté.			x
10.5.	Points d'arrimage (si utilisés pour l'arrimage)			
10.5.1.	Mauvais état ou conception déficiente.		x	
	Incapable de supporter les forces d'arrimage requises.			x
10.5.2.	Nombre insuffisant.		x	
	Nombre insuffisant pour supporter les forces d'arrimage requises.			x
10.6.	Structures spéciales exigées (si utilisées pour l'arrimage)			
10.6.1.	En mauvais état, endommagées.		x	
	Pièce fissurée; incapables de résister aux forces de retenue.			x
10.6.2.	Pas adaptées au chargement transporté.		x	
	Manquantes.			x

10.7.	Plancher (si utilisé pour l'arrimage)			
10.7.1.	En mauvais état, endommagées.		x	
	Pièce fissurée; incapable de résister au chargement.			x
10.7.2.	Limite de charge insuffisante.		x	
	Incapable de résister au chargement.			x
20.	Méthodes de retenue			
20.1.	Verrouillage, blocage et arrimage direct			
20.1.1.	Ancrage direct de la charge (blocage)			
20.1.1.1.	Distance entre la charge et la paroi avant trop grande si utilisée pour l'arrimage direct du chargement.		x	
	Plus de 15 cm et risque de pénétrer dans la paroi.			x
20.1.1.2.	Distance entre la charge et la paroi latérale trop grande si utilisée pour l'arrimage direct du chargement.		x	
	Plus de 15 cm et risque de pénétrer dans la paroi.			x
20.1.1.3.	Distance entre la charge et la paroi arrière trop grande si utilisée pour l'arrimage direct du chargement.		x	
	Plus de 15 cm et risque de pénétrer dans la paroi.			x
20.1.2.	Dispositifs de fixation tels que rails d'arrimage, planches de blocage, éclisses et cales à l'avant, sur les côtés et à l'arrière			
20.1.2.1.	Ancrage au véhicule inadapté.	x		
	Ancrage insuffisant.		x	
	Incapable de résister aux forces de retenue, desserré.			x
20.1.2.2.	Fixation inadaptée.	x		
	Fixation insuffisante.		x	
	Totalement dénuée d'efficacité.			x
20.1.2.3.	Mauvaise adéquation de l'équipement de fixation.		x	
	Équipement de fixation totalement inadéquat.			x

20.1.2.4.	Insuffisance de la méthode choisie pour fixer l'emballage.		x	
	La méthode choisie est totalement inadéquate.			x
20.1.3.	Fixation directe par filets et bâches			
20.1.3.1.	État des filets et des bâches (l'étiquetage est manquant ou endommagé, mais le dispositif est encore en bon état).	x		
	Dispositifs de retenue de la charge endommagés.		x	
	Dispositifs de retenue de la charge gravement endommagés et plus en état d'être utilisés.			x
20.1.3.2.	Résistance insuffisante des filets et des bâches.		x	
	Capacité inférieure aux 2/3 des forces de retenue exigées.			x
20.1.3.3.	Assujettissement insuffisant des filets et des bâches.		x	
	Capacité inférieure aux 2/3 des forces de retenue exigées.			x
20.1.3.4.	Mauvaise adéquation des filets et des bâches.		x	
	Totalement inadéquat.			x
20.1.4.	Séparation et remplissage des unités de charge ou des espaces libres			
20.1.4.1.	Adéquation de la séparation et du remplissage.		x	
	Séparation ou espaces libres trop importants.			x
20.1.5.	Arrimage direct (horizontal, transversal, diagonal, en boucle et anti-rebond)			
20.1.5.1.	Les forces d'arrimage requises sont inadéquates.		x	
	Inférieures aux 2/3 de la valeur requise.			x
20.2.	Arrimage anti-frottement			
20.2.1.	Obtention des forces d'arrimage requises			
20.2.1.1.	Les forces d'arrimage requises sont inadéquates.		x	
	Inférieures aux 2/3 de la valeur requise.			x

20.3.	Dispositifs de retenue de la charge utilisés			
20.3.1.	Adéquation des dispositifs de retenue de la charge.		x	
	Dispositif totalement inadéquat.			x
20.3.2.	L'étiquetage (par exemple plaque/remorque) est manquant ou endommagé mais le dispositif est encore en bon état.	x		
	L'étiquetage (par exemple plaque/remorque) est manquant ou endommagé mais le dispositif est très détérioré.		x	
20.3.3.	Dispositifs de retenue de la charge endommagés.		x	
	Dispositifs de retenue de la charge gravement endommagés et plus en état d'être utilisés.			x
20.3.4.	Treuil mal employés.		x	
	Treuil défectueux.			x
20.3.5.	Dispositifs de retenue de la charge mal employés (par exemple absence de protection des coins).		x	
	Dispositifs de retenue de la charge défectueux (par exemple nœuds).			x
20.3.6.	Dispositifs de retenue de la charge mal assujettis.		x	
	Inférieures aux 2/3 de la valeur requise.			x
20.4.	Équipements supplémentaires (par exemple tapis antiglisse, protège-coins, glissières)			
20.4.1.	Équipement utilisé inadéquat.	x		
	Équipement utilisé incorrect ou défectueux.		x	
	Équipement utilisé totalement inadéquat.			x
20.5.	Transport de produits en vrac, légers ou meubles			
20.5.1.	Produits en vrac emportés par le vent lors de l'utilisation du véhicule sur la route susceptibles de perturber la circulation.		x	
	Constituant un danger pour la circulation.			x



20.5.2.	Produits en vrac arrimés de manière inadéquate.		x	
	Perte de chargement constituant un danger pour la circulation.			x
20.5.3.	Produits légers non recouverts.		x	
	Perte de chargement constituant un danger pour la circulation.			x
20.6.	Transport de bois ronds			
20.6.1.	Fixation partiellement lâche des produits (rondins).			x
20.6.2.	Forces d'arrimage de l'unité de charge inadéquates.		x	
	Inférieures aux 2/3 de la valeur requise.			x
30.	Charge sans aucun arrimage			x

([1](#)) Directive 95/50/CE du Conseil du 6 octobre 1995 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route ([JO L 249 du 17.10.1995, p. 35](#)).

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement wallon du 6 juillet 2017. relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger.  
Namur, le 6 juillet 2017.

Le Ministre-Président,  
P. MAGNETTE

Le Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine,  
M. PREVOT

### Annexe 3

#### COMPOSANTES DU SYSTÈME DE CLASSIFICATION PAR NIVEAU DE RISQUE

Le système de classification par niveau de risque constitue la base d'une sélection fine des véhicules exploités par des entreprises ayant un bilan médiocre en ce qui concerne l'entretien des véhicules et le respect des exigences techniques. Il prend en considération les résultats tant des contrôles techniques périodiques que des contrôles techniques routiers.

Le système de classification par niveau de risque se fonde sur les paramètres suivants pour déterminer le niveau de risque que présente une entreprise concernée:

- nombre de défaillances,
- gravité des défaillances,
- nombre de contrôles techniques routiers ou de contrôles techniques périodiques et volontaires,
- facteur temps.

1. Les défaillances sont pondérées en fonction de leur gravité en appliquant les facteurs de gravité suivants:

- = Défaillance critique = 40,
- = Défaillance majeure = 10,
- = Défaillance mineure = 1.

2. On traduit l'évolution de la situation d'une entreprise (de l'état d'un véhicule) en attribuant un facteur de pondération plus faible aux résultats de contrôle (aux défaillances) plus «anciens» par rapport aux résultats (défaillances) plus «récents»:

- année 1 = 12 derniers mois = facteur 3,
- année 2 = 13 à 24 derniers mois = facteur 2,
- année 3 = 25 à 36 derniers mois = facteur 1.

Cette pondération sert uniquement à la détermination de la classification globale par niveau de risque.

3. La classification par niveau de risque est déterminée selon les formules suivantes:

a) Formule pour la classification globale par niveau de risque

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

dans laquelle:

RR = niveau de risque global

$D_{Yi}$  = nombre total de défauts pour l'année 1, 2, 3

$D_{Y1} = (\#DD \times 40) + (\#MaD \times 10) + (\#MiD \times 1)$  pour l'année 1

#... = nombre de ...

DD = défaillances critiques

MaD=défaillances majeures

MiD=défaillances mineures

C =vérifications (contrôles techniques routiers ou contrôles techniques périodiques et volontaires) pour l'année 1, 2, 3

b)Formule pour la classification annuelle par niveau de risque

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

dans laquelle:

AR =niveau de risque annuel

#... =nombre de ...

DD =défaillances critiques

MaD=défaillances majeures

MiD=défaillances mineures

C =vérifications (contrôles techniques routiers ou contrôles techniques périodiques et volontaires)

Le risque annuel permet d'apprécier l'évolution d'une entreprise au fil des ans.

La classification globale des entreprises (véhicules) par niveau de risque doit être effectuée de façon à parvenir à la répartition suivante des entreprises (véhicules) recensées:

- < 30 % risque faible
- 30 %-80 % risque moyen
- > 80 % risque élevé

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement wallon du 6 juillet 2017. relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger.

Namur, le 6 juillet 2017.

Le Ministre-Président,  
P.MAGNETTE

Le Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine,  
M. PREVOT

**Annexe 4****RAPPORT DE CONTRÔLE TECHNIQUE ROUTIER APPROFONDI COMPORTANT  
UNE LISTE DE POINTS FAISANT L'OBJET DU CONTRÔLE**

( recto)

1. Lieu du contrôle technique routier

.....

2. Date

.....

.....

3. Heure

.....

.....

4. Signe distinctif du pays et numéro d'immatriculation du véhicule

.....

5. Identification/numéro d'identification du véhicule (NIV)

.....

6. Catégorie de véhicule

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

(veuillez préciser)

7. Kilométrage au moment du

contrôle.....

.

8. Entreprise effectuant le transport

a) Nom et adresse

.....

.....

.....

.....

b) Numéro de la licence communautaire<sup>(c)</sup> [règlements (CE) no 1072/2009 et (CE) no  
1073/2009]

.....

.....

## 9. Conducteur

.....  
 .....

## 10. Liste de contrôle

Défaut <sup>(e)</sup>	Vérifié <sup>(d)</sup>	
0) Identification <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1) Équipement de freinage <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2) Direction <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3) Visibilité <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4) Équipement d'éclairage et système électrique <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5) Essieux, roues, pneumatiques, suspension <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6) Châssis et accessoires du châssis <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7) Autre équipement, y compris tachygraphe et dispositif de limitation de vitesse <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8) Nuisance, y compris les émissions et fuites de carburant et/ou d'huile <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9) Contrôles supplémentaires pour les véhicules des catégories M <sub>2</sub> et M <sub>3</sub> <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10) Arrimage du chargement <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. Résultats du contrôle		
Conforme		<input type="checkbox"/>
Défectueux		<input type="checkbox"/>

Interdiction d'utiliser le véhicule, qui présente des défaillances critiques,  
 ou restriction à son utilisation

## 12. Divers/remarques:

.....  
 .....

## 13. Autorité/contrôleur ayant effectué le contrôle

Signature

Le contrôleur

.....

Conducteur

.....

Notes:

(a) Catégorie de véhicule conformément à l'article 3 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 6 juillet 2017 relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger.

(b) Nombre de sièges y compris celui du conducteur (point S.1 du certificat d'immatriculation).

(c) Si disponible.

(d) «contrôlé» signifie qu'au moins un des points de la liste de contrôle figurant à l'annexe 1<sup>ère</sup> ou 2 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 6 juillet 2017 relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger et appartenant à ce groupe a été vérifié et qu'aucune défaillance n'a été constatée ou que seules des défaillances mineures ont été constatées.

(e) Points défectueux présentant les défaillances majeures ou critiques indiquées au verso.

(f) Méthodes d'essai et d'appréciation des défaillances conformément aux annexes 1<sup>ère</sup> et 2 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 6 juillet 2017 relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger.

(verso)

**0. IDENTIFICATION DU VÉHICULE**

0.1. Plaques d'immatriculation

0.2. Numéro d'identification du véhicule (NIV)/numéro du châssis/numéro de série

**1. ÉQUIPEMENTS DE FREINAGE**

1.1. État mécanique et fonctionnement

1.1.1. Pivot de la pédale de frein de service

1.1.2. État et course de la pédale du dispositif de freinage

1.1.3. Pompe à vide ou compresseur et réservoirs

1.1.4. Manomètre ou indicateur de pression basse

1.1.5. Robinet de freinage à main

1.1.6. Commande du frein de stationnement, levier de commande, dispositif de verrouillage, frein de stationnement électronique

1.1.7. Valves de freinage (robinets de freinage, valve d'échappement

rapide, régulateurs de pression)

1.1.8. Têtes d'accouplement pour freins de remorque (électriques et pneumatiques)

1.1.9. Accumulateur, réservoir de pression

1.1.10. Dispositif de freinage assisté maître-cylindre (systèmes hydrauliques)

1.1.11. Conduites rigides des freins

1.1.12. Flexibles des freins

1.1.13. Garnitures ou plaquettes de freins

1.1.14. Tambours de freins, disques de freins

1.1.15. Câbles de freins, timonerie

1.1.16. Cylindres de freins (y compris freins à ressort et cylindres hydrauliques)

1.1.17. Correcteur automatique de freinage suivant la charge

1.1.18. Leviers de frein réglables et indicateurs

1.1.19. Systèmes de freinage d'endurance (pour les véhicules

équipés de ce dispositif)

1.1.20. Fonctionnement automatique des freins de la remorque

1.1.21. Système de freinage complet

1.1.22. Prises d'essai

1.1.23. Frein à inertie

1.2. Performances et efficacité du frein de service

1.2.1. Performance

1.2.2. Efficacité

1.3. Performance et efficacité du frein de secours

1.3.1. Performance

1.3.2. Efficacité

1.4. Performances et efficacité du frein de stationnement

1.4.1. Performance

1.4.2. Efficacité

1.5. Performance du système de freinage d'endurance

1.6. Dispositif antiblocage

1.7. Système de freinage électronique (EBS)

1.8. Liquide de frein

**2. DIRECTION**

2.1. État mécanique

2.1.1. État de la direction

2.1.2. Fixation du boîtier de direction

2.1.3. État de la timonerie de direction

2.1.4. Fonctionnement de la timonerie de direction

2.1.5. Direction assistée

2.2. Volant, colonne et guidon

2.2.1. État du volant de direction

2.2.2. Colonne/fourches de direction et amortisseurs de direction

2.3. Jeu dans la direction

2.4. Réglage de la géométrie

2.5. Plaque tournante de l'essieu directeur de la remorque

2.6. Direction assistée électronique (EPS)

**3. VISIBILITÉ**

3.1. Champ de vision

3.2. État des vitrages

3.3. Rétroviseurs

3.4. Essuie-glace

3.5. Lave-glace du pare-brise

3.6. Système de désembuage

#### **4. FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE**

- 4.1. Phares
  - 4.1.1. État et fonctionnement
  - 4.1.2. Orientation
  - 4.1.3. Commutation
  - 4.1.4. Conformité aux exigences
  - 4.1.5. Dispositif de réglage de l'inclinaison
  - 4.1.6. Lave-phares
- 4.2. Feux de position avant et arrière, feux de gabarit, feux d'encombrement et feux de jour
  - 4.2.1. État et fonctionnement
  - 4.2.2. Commutation
  - 4.2.3. Conformité aux exigences
- 4.3. Feux stop
  - 4.3.1. État et fonctionnement
  - 4.3.2. Commutation
  - 4.3.3. Conformité aux exigences
- 4.4. Indicateur de direction et feux de signal de détresse
  - 4.4.1. État et fonctionnement
  - 4.4.2. Commutation
  - 4.4.3. Conformité aux exigences

- 4.4.4. Fréquence de clignotement
- 4.5. Feux de brouillard avant et arrière
  - 4.5.1. État et fonctionnement
  - 4.5.2. Orientation
  - 4.5.3. Commutation
  - 4.5.4. Conformité aux exigences
- 4.6. Feu de marche arrière
  - 4.6.1. État et fonctionnement
  - 4.6.2. Conformité aux exigences
  - 4.6.3. Commutation
- 4.7. Dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière
  - 4.7.1. État et fonctionnement
  - 4.7.2. Conformité aux exigences
- 4.8. Catadioptrés, marquages signalétiques et plaques réflectrices arrière
  - 4.8.1. État
  - 4.8.2. Conformité aux exigences
- 4.9. Témoins obligatoires pour le système d'éclairage
  - 4.9.1. État et fonctionnement
  - 4.9.2. Conformité aux exigences
- 4.10. Liaisons électriques entre le

véhicule tracteur et la remorque ou semi-remorque

- 4.11. Câblage électrique
- 4.12. Feux et dispositifs réfléchissants non obligatoires
- 4.13. Batterie
- 5. ESSIEUX, ROUES, PNEUS, SUSPENSION**
  - 5.1. Essieux
    - 5.1.1. Essieux
    - 5.1.2. Porte-fusées
    - 5.1.3. Roulements de roues
  - 5.2. Roues et pneus
    - 5.2.1. Moyeu de roue
    - 5.2.2. Roues
    - 5.2.3. Pneumatiques
  - 5.3. Suspension
    - 5.3.1. Ressorts et stabilisateurs
    - 5.3.2. Amortisseurs
    - 5.3.3. Tubes d'arcs de transmission, jambes de force, triangle de suspension avant et bras de suspension
    - 5.3.4. Points de suspension
    - 5.3.5. Suspension pneumatique
- 6. CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS**
  - 6.1. Châssis ou cadre et accessoires
    - 6.1.1. État général

- 6.1.2. Tuyaux d'échappement et silencieux
- 6.1.3. Réservoirs et canalisations à carburant (y compris réservoir et canalisations de combustible de chauffage)
- 6.1.4. Pare-chocs, dispositifs de protection latérale et de protection arrière contre l'encastrement
- 6.1.5. Support de la roue de secours
- 6.1.6. Accouplement mécanique et dispositif de remorquage
- 6.1.7. Transmission
- 6.1.8. Supports de moteur
- 6.1.9. Performances du moteur
- 6.2. Cabine et carrosserie
  - 6.2.1. État
  - 6.2.2. Fixation
  - 6.2.3. Porte et poignées de portes
  - 6.2.4. Plancher
  - 6.2.5. Siège du conducteur
  - 6.2.6. Autres sièges
  - 6.2.7. Commandes de conduite
  - 6.2.8. Marchepieds pour accéder à la cabine



6.2.9. Autres équipements et aménagements intérieurs et extérieurs	7.10. Limiteur de vitesse	9.1.1. Portes d'entrée ou de sortie	9.11.2. Système de retenue du fauteuil roulant
6.2.10. Garde-boue (ailes), dispositifs antiprojections	7.11. Compteur kilométrique	9.1.2. Issues de secours	9.11.3. Équipements de signalisation et équipements spéciaux
<b>7. AUTRE MATÉRIEL</b>	7.12. Systèmes de contrôle électronique de stabilité (ESC)	9.2. Système de désembuage et de dégivrage	
7.1. Ceintures de sécurité, boucles et systèmes de retenue	<b>8. NUISANCES</b>	9.3. Système de ventilation et de chauffage	
7.1.1. Sûreté du montage des ceintures de sécurité et de leurs boucles	8.1. Système de suppression du bruit	9.4. Sièges	
7.1.2. État des ceintures de sécurité et de leurs attaches	8.2. Émissions à l'échappement	9.4.1. Sièges passagers	
7.1.3. Limiteur d'effort de ceinture de sécurité	8.2.1. Émissions des moteurs à allumage commandé	9.4.2. Siège du conducteur	
7.1.4. Prétensionneurs de ceinture de sécurité	8.2.1.1. Équipement de réduction des émissions à l'échappement	9.5. Dispositifs d'éclairage intérieur et d'indication de parcours	
7.1.5. Airbag	8.2.1.2. Émissions gazeuses	9.6. Couloirs, emplacements pour voyageurs debout	
7.1.6. Système de retenue supplémentaire (SRS)	8.2.2. Émissions des moteurs à allumage par compression	9.7. Escaliers et marches	
7.2. Extincteur	8.2.2.1. Équipement de réduction des émissions à l'échappement	9.8. Système de communication avec les voyageurs	
7.3. Serrures et dispositif antivol	8.2.2.2. Opacité	9.9. Notices	
7.4. Triangle de signalisation	8.4. Autres points liés à l'environnement	9.10. Exigences concernant le transport d'enfants	
7.5. Trousse de secours	8.4.1. Pertes de liquides	9.10.1. Portes	
7.6. Cale(s) pour roue(s) (coins)	<b>9. CONTRÔLES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT DE PASSAGERS DES CATÉGORIES M<sub>2</sub> ET M<sub>3</sub></b>	9.10.2. Équipements de signalisation et équipements spéciaux	
7.7. Avertisseur sonore	9.1. Portes	9.11. Exigences concernant le transport de personnes à mobilité réduite	
7.8. Tachymètre		9.11.1. Portes, rampes et ascenseurs	
7.9. Tachygraphe			

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement wallon du 6 juillet 2017. relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger.  
Namur, le 6 juillet 2017.

Le Ministre-Président,  
P. MAGNETTE

Le Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine,  
M. PREVOT

## Annexe 5

Annexe 2 à l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> septembre 2006 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité

Liste des sommes à percevoir :

1° 75 euros :

- a. pour une défaillance constatée à l'occasion d'un contrôle technique routier des véhicules, catégorisée comme mineure dans l'annexe 1<sup>ère</sup> ou le cas échéant, dans l'annexe 2 de l'arrêté du gouvernement wallon du 6 juillet 2017 relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger;
- b. Le conducteur d'un véhicule immatriculé ou mis en circulation en Belgique ne peut pas produire un certificat de contrôle technique valable, mais son existence a été prouvée immédiatement.

2° 350 euros pour une défaillance constatée à l'occasion d'un contrôle technique routier des véhicules, catégorisée comme majeure dans l'annexe 1<sup>ère</sup> ou le cas échéant, dans l'annexe 2 de l'arrêté du gouvernement wallon du 6 juillet 2017 relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger;

3° 1.000 euros :

- a. pour une défaillance constatée à l'occasion d'un contrôle technique routier des véhicules, catégorisée comme critique dans l'annexe 1<sup>ère</sup> ou le cas échéant, dans l'annexe 2 de l'arrêté du gouvernement wallon du 6 juillet 2017 relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger;
- b. Le conducteur d'un véhicule immatriculé ou mis en circulation en Belgique ne peut pas produire un certificat de contrôle technique valable d'où il ressort que le véhicule a été soumis au contrôle technique lorsqu'il est prescrit;

4° 2.500 euros :

- a. lorsque le certificat de contrôle technique présenté est faux, a été falsifié ou détruit ou les données y mentionnées ont été falsifiées ou détruites ;
- b. si le véhicule immatriculé ou mis en circulation dans un état membre de l'EEE n'est pas équipé d'un limiteur de vitesse alors qu'il n'en est pas dispensé, manifestement inopérant, non conforme aux exigences ou si la vitesse du véhicule n'est pas limitée à la valeur prescrite;
- c. L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est modifié.

5° 6.600 euros : le conducteur refuse le contrôle du véhicule.

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement wallon du 6 juillet 2017. relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger.

Namur, le 6 juillet 2017.

Le Ministre-Président,  
P. MAGNETTE

Le Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine,  
M. PREVOT

Table de correspondance 1:

Directive 2014/47/UE	Arrêté du Gouvernement wallon
-	Art. 1 <sup>er</sup> § 1 <sup>er</sup>
Art. 1	-
Art. 2	Art. 2, 2 <sup>o</sup> et 3
Art. 3	Art. 2
Art. 4	Articles 6 et 7
Art. 5 § 1 et 2 Art 5, § 3	Art. 15 Art. 14
Art. 6 al 1 Art 6 al 2 Art 6 al 3	Art. 5 al 1 Art. 5 al 2 /
Article 7, § 1 Art. 7 § 2 Art 7, § 3	Art. 10 § 3 Annexe 5, « annexe 2, 5 <sup>o</sup> » Art 4, §1 <sup>er</sup> et 2 de la loi relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité.
Art. 8 §1à 3 Art 8 § 4	Art. 4, § 2 Art. 2, 15 <sup>o</sup>
Art. 9	Art. 5, al. 2
Art. 10 § 1 Art. 10 § 2 Art. 10 § 3 Art. 10 § 4	Art. 6, § 1 Art. 6, § 3, al. 1er Art. 6, § 3, al. 2 Art. 6, § 3, al. 3
Art. 11, § 1 Art. 11, § 2 Art. 11, § 3	Art. 7, al. 1 Art. 7 al 2 Art. 7 al.3
Art. 12, § 1 Art. 12, § 2 Art. 12, § 3	Art. 8, al 1 Art. 8, al 2 Art. 8, al 3
Art. 13, § 1 Art. 13, § 2 Art. 13, § 3 Art. 13, § 4	Art. 9, § 1 et § 5 al.2 Art. 9, § 2 Art. 9, § 10 Art. 2, 14 <sup>o</sup>
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 <sup>o</sup>
Art.18, § 1	Art. 12, § 1

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

Table de correspondance 2:

Arrêté du Gouvernement wallon	Directive 2014/47/UE
Art. 1 <sup>er</sup>	-
Art. 2	Art.3
Art. 3	Art.2
Art. 4, § 1 Art. 4, § 2	Art. 8, §4 Art. 8 §1à 3
Art. 5 al 1 Art. 5 al 2 et al 3 Art. 5 al 4	Art. 6 al 1 Art. 9 Art. 6 al 2
Art. 6, § 1 Art. 6, § 3, al. 1er Art. 6, § 3, al. 2 Art. 6, § 3, al. 3	Art. 10 § 1 Art. 10 § 2 Art. 10 § 3 Art. 10 § 4
Art. 7, al. 1 Art. 7 al 2 Art. 7 al.3	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 al.2 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, § 1er Annexe 3, I, 5 Art. 13, § 3 Art. 16, § 1

Art. 10, § 2	Art. 16, § 2
Art. 10 § 3	Article 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 et 2
Art. 16	
Art. 17, 18, 19	Art. 25
Art. 20	/
Art. 21	Article 26
Art. 22	/
Annexe 1	Annexe 2
Annexe 2	Annexe 3
Annexe 3	Annexe 1
Annexe 4	Annexe 4
Annexe 5	Art. 25

## ÜBERSETZUNG

## ÖFFENTLICHER DIENST DER WALLONIE

[C – 2017/70161]

**6. JULI 2017 — Erlass der Wallonischen Regierung über die technische Unterwegskontrolle von in Belgien oder im Ausland zugelassenen Nutzfahrzeugen**

Die Wallonische Regierung,

Aufgrund des Gesetzes vom 21. Juni 1985 über die technischen Anforderungen, denen jedes Fahrzeug für den Transport auf dem Landweg, seine Bestandteile und sein Sicherheitszubehör entsprechen müssen, Artikel 1, abgeändert durch die Gesetze vom 18. Juli 1990, 5. April 1995, 4. August 1996 und 27. November 1996;

Aufgrund des Königlichen Erlasses vom 1. Dezember 1975 über die allgemeine Straßenverkehrsordnung und die Benutzung der öffentlichen Straße, Artikel 45bis;

Aufgrund des Königlichen Erlasses vom 1. September 2006 über die Zahlung und die Hinterlegung eines Geldbetrags bei der Feststellung bestimmter Verstöße in Sachen technische Anforderungen, denen jedes Fahrzeug für den Transport auf dem Landweg, seine Bestandteile und sein Sicherheitszubehör entsprechen müssen;

Aufgrund des Königlichen Erlasses vom 1. September 2006 zur Einführung der technischen Unterwegskontrolle von in Belgien oder im Ausland zugelassenen Nutzfahrzeugen;

Aufgrund des in Anwendung von Artikel 3 Ziffer 2 des Dekrets vom 11. April 2014 zur Umsetzung der Resolutionen der im September 1995 in Peking organisierten Weltfrauenkonferenz der Vereinten Nationen und zur Integration des Gender Mainstreaming in allen regionalen politischen Vorhaben aufgestellten Berichts vom 6. Juli 2017;

Aufgrund der am 17. Mai 2017 abgegebenen Stellungnahme des Beratungsausschusses Verwaltung-Industrie;

Aufgrund der am 12. Mai 2017 abgegebenen Stellungnahme des Finanzinspektors;

Aufgrund des am 12. Mai 2017 gegebenen Einverständnisses des Ministers für Haushalt;

Aufgrund des am 12. Juni 2017 abgegebenen Gutachtens des Staatsrates Nr. 61/513/4, in Anwendung von Artikel 84 § 1 Absatz 1 Ziffer 2 der am 12. Januar 1973 koordinierten Gesetze über den Staatsrat;

Auf Vorschlag des Ministers für öffentliche Arbeiten;

Nach Beratung,

Beschließt:

KAPITEL I — *Einleitende Bestimmungen und Definitionen*

**Artikel 1** - Durch vorliegenden Erlass wird die Richtlinie 2014/47/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen, und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/30/EG umgesetzt.

**Art. 2** - Im Sinne des vorliegenden Erlasses gelten folgende Definitionen:

1° Fahrzeug: sämtliche nicht schienengebundene Kraftfahrzeuge oder ihre Anhänger;

2° Kraftfahrzeug: ein Radfahrzeug mit eigenem Antrieb und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h;

3° Anhänger: ein Radfahrzeug ohne eigenen Antrieb, das dafür konstruiert und gebaut ist, von einem Kraftfahrzeug gezogen zu werden;

4° Sattelanhänger: einen Anhänger, der dafür ausgelegt ist, an ein Kraftfahrzeug so angekuppelt zu werden, dass er teilweise auf diesem aufliegt und ein wesentlicher Teil seines Gewichts und des Gewichts seiner Ladung von diesem getragen wird;

5° Ladung: alle Güter, die normalerweise in oder auf dem für die Lastaufnahme ausgelegten Teil des Fahrzeugs platziert werden und nicht dauerhaft am Fahrzeug befestigt sind, einschließlich Gegenständen in Lasträgern wie Transportkisten, Wechselaufbauten oder Containern auf Fahrzeugen;

6° Nutzfahrzeug: ein Kraftfahrzeug samt zugehörigem Anhänger oder Sattelanhänger, das vorwiegend für die gewerbliche Beförderung von Gütern oder Fahrgästen genutzt wird, beispielsweise im gewerblichen Verkehr, im Werkverkehr oder zu anderen gewerblichen Zwecken;

7° in einem Mitgliedstaat zugelassenes Fahrzeug: ein in einem Mitgliedstaat zugelassenes oder in Betrieb genommenes Fahrzeug;

8° Inhaber der Zulassungsbescheinigung: die juristische oder natürliche Person, auf deren Namen das Fahrzeug zugelassen ist;

9° Unternehmen: ein Unternehmen im Sinne des Artikels 2 Ziffer 4 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009;

10° technische Unterwegskontrolle: eine unerwartete technische Kontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit eines Nutzfahrzeugs durch die zuständigen Behörden oder unter ihrer unmittelbaren Aufsicht;

11° technische Überwachung: Prüfungen im Sinne von Artikel 3 Ziffer 9 der Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und von Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG;

12° Prüfbescheinigung: eine kraft Artikel 1 § 2 Ziffer 20 der technischen Regelung oder von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats ausgestellte Prüfbescheinigung, in der das Ergebnis der technischen Überwachung enthalten ist;

13° zuständige Behörde: eine von einem Mitgliedstaat oder Nichtmitgliedstaat mit der Verwaltung des Systems technischer Unterwegskontrollen, gegebenenfalls einschließlich der Durchführung dieser Kontrollen, betraute Behörde oder öffentliche Stelle;

14° Kontrolleur: die Kontrollbediensteten, die mit einem gerichtspolizeilichen Mandat ausgestattet sind und dem Einsatzkader der föderalen und lokalen oder der Domänenpolizei angehören, die durch eine von diesen Behörden zugelassene Ausbildung angemessen geschult sind;

15° mit der technischen Überwachung betrauter Prüfer: jede Person im Sinne von Artikel 14 des Königlichen Erlasses vom 23. Dezember 1994 zur Festlegung der Zulassungsbedingungen und der Regeln für die verwaltungstechnische Kontrolle in Bezug auf die Einrichtungen, die mit der Kontrolle der in Verkehr gebrachten Fahrzeuge beauftragt sind;

16° Mängel: technische Defekte und andere Unregelmäßigkeiten, die bei technischen Unterwegskontrollen festgestellt werden;

17° abgestimmte Unterwegskontrolle: eine technische Unterwegskontrolle, die von den zuständigen Behörden zweier oder mehrerer Mitgliedstaaten gemeinsam durchgeführt wird;

18° mobile Kontrolleinheit: ein nicht ortsgebundenes System von Prüfgeräten, das für gründlichere Unterwegskontrollen benötigt wird und von mit der technischen Überwachung betrauten Prüfern bedient wird;

19° spezielle Einrichtung für Unterwegskontrollen: ein fester Bereich für die Durchführung anfänglicher und/oder gründlicher technischer Unterwegskontrollen, der auch mit dauerhaft dort angebrachten Prüfgeräten ausgestattet sein kann;

20° Richtlinie: die Richtlinie 2014/47/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen, und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/30/EG;

21° Kontaktstelle: die kraft Artikel 17 der Richtlinie benannte Kontaktstelle;

22° Domänenpolizei: die in Artikel 6 § 1 des Dekrets vom 19. März 2009 über die Erhaltung des regionalen öffentlichen Straßen- und Wasserstraßennetzes genannten Domänenpolizisten;

23° technische Regelung: der Königliche Erlass vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge, ihre Anhänger, ihre Bestandteile und ihr Sicherheitszubehör;

24° Stauvorrichtung: eine Vorrichtung, die speziell dazu ausgelegt und angefertigt worden ist, um eine Ladung zu befestigen, sie an ihrem Platz zu halten oder zu stauen, einschließlich der strukturellen Teile des Fahrzeugs;

25° integrierte Verriegelungsvorrichtung: eine Vorrichtung, die dazu ausgelegt ist und benutzt wird, um eine Ladung zu befestigen und zu verriegeln, indem man die Befestigungspunkte der Ladung mit den Verankerungspunkten des Fahrzeugs verbindet;

26° maximale Nennlast: die maximale Last, mit der unter normalen Benutzungsbedingungen ein Element eines Ladungssicherungssystems belastet werden kann;

27° Verankerungspunkt: der Teil der Struktur, der Apparatur oder des Zubehörs eines Fahrzeugs oder einer Ladung, an dem eine Stauvorrichtung befestigt wird;

28° Ladungssicherungssystem: eine Ausrüstung oder Kombination von Ausrüstungen, die benutzt wird, um eine Ladung zu befestigen oder zu stauen, einschließlich der Vorrichtungen zum Stauen der Ladung sowie all ihrer Bestandteile;

29° Primärverpackung: die erste Verpackungsschicht, die ein Handelsgut umhüllt.

#### KAPITEL II — Anwendungsbereich

**Art. 3** - Die in vorliegendem Erlass erwähnten technischen Unterwegskontrollen betreffen:

1° vorwiegend für die Beförderung von Fahrgästen und deren Gepäck ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit mehr als acht Sitzplätzen zusätzlich zum Fahrersitz - Fahrzeugklassen M2 und M3;

2° vorwiegend für die Güterbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge - Fahrzeugklassen N2 und N3;

3° vorwiegend für die Beförderung von Gütern und Personen, aber auch für die Unterbringung von Personen ausgelegte und gebaute Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen - Fahrzeugklassen O3 und O4;

4° vorwiegend für die Güterbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge - Fahrzeugklasse N1;

5° land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen der Fahrzeugklasse T mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h.

#### KAPITEL III — Befugnisse und Kontrollverfahren

##### Abschnitt 1 — Kontrolleure

**Art. 4** - § 1. Die Kontrolleure sind in Zusammenarbeit mit den mit der technischen Überwachung betrauten Prüfern mit der Durchführung der technischen Unterwegskontrollen der in Belgien oder im Ausland zugelassenen Nutzfahrzeuge beauftragt.

Die gründlichen technischen Kontrollen werden von einem mit der technischen Überwachung betrauten Prüfer durchgeführt.

§ 2. Bei der Auswahl eines Fahrzeugs für die technische Unterwegskontrolle und der anschließenden Durchführung der Kontrolle unterlassen die Kontrolleure sowie die mit der technischen Überwachung betrauten Prüfer jegliche Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit des Fahrzeugführers oder aufgrund des Landes, in dem das Fahrzeug zugelassen oder in Betrieb genommen wurde.

Sie befinden sich in keinem Interessenkonflikt, durch den ihre Unparteilichkeit und Objektivität beeinflusst werden könnte. I<sup>e</sup> Entlohnung darf nicht unmittelbar vom Ergebnis der anfänglichen oder gründlicheren technischen Unterwegskontrollen abhängen.

Die technischen Unterwegskontrollen werden unter Berücksichtigung der Notwendigkeit durchgeführt, die Kosten und Verzögerungen für die Fahrer und Unternehmen so gering wie möglich zu halten.

§ 3. Die Bauvorschriften und Bedingungen, die die Vorrichtungen und Prüfgeräte erfüllen müssen, werden vom Minister genehmigt, zu dessen Zuständigkeitsbereich die Verkehrssicherheit gehört, oder von seinem Vertreter.

Die Vorrichtungen und Prüfgeräte werden mindestens ein Mal im Jahr von einer vom Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich die Verkehrssicherheit gehört, oder von seinem Vertreter bestimmten zugelassenen Prüfstelle geprüft.

##### Abschnitt 2 — Vorauswahl der Fahrzeuge aufgrund einer Risikoeinstufung

**Art. 5** - Für Fahrzeuge gemäß Artikel 3 Ziffern 1 bis 3 werden die Angaben über Anzahl und Schwere der in Anhang 1 und gegebenenfalls in Anhang 2 beschriebenen Mängel, die an von einzelnen Unternehmen betriebenen Fahrzeugen festgestellt werden, in das nach Artikel 8 des Königlichen Erlasses vom 8. Mai 2007 zur Umsetzung der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über Sozialvorschriften für

Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EWG des Rates errichtete Risikoeinstufungssystem eingegeben. Bei der Zuweisung eines Risikoprofils zu einem Unternehmen kann auf die Kriterien in Anhang 3 zurückgegriffen werden.

Anhand dieser Angaben werden Unternehmen mit einer hohen Risikoeinstufung strenger und häufiger kontrolliert.

Bei der Ermittlung von Fahrzeugen, die einer anfänglichen technischen Unterwegskontrolle unterzogen werden, konzentrieren sich die Kontrolleure in erster Linie auf Fahrzeuge, die von Unternehmen mit einem hohen Risikoprofil betrieben werden. Fahrzeuge können auch nach dem Zufallsprinzip für die Kontrolle ausgewählt werden, oder wenn der Verdacht besteht, dass sie eine Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit oder die Umwelt darstellen.

Zum Zwecke der Anwendung von Absatz 1 werden die nach Maßgabe des Artikels 18 § 1 der Richtlinie erhaltenen Angaben anderer Mitgliedstaaten genutzt.

### Abschnitt 3 — Kontrollverfahren

#### Unterabschnitt 1 — Anfängliche technische Unterwegskontrolle

**Art. 6 - § 1.** Die ausgewählten Fahrzeuge werden einer anfänglichen technischen Unterwegskontrolle unterzogen.

Jede anfängliche technische Unterwegskontrolle besteht aus folgenden Elementen:

1° Kontrolle der letzten Prüfbescheinigung und, falls vorhanden, des letzten Berichts über eine technische Unterwegskontrolle, die im Fahrzeug mitgeführt werden;

2° Sichtprüfung des technischen Zustands des Fahrzeugs;

Was Ziffer 1 betrifft, wird geprüft, ob Mängel, die im vorangegangenen Bericht über die technische Unterwegskontrolle festgestellt wurden, behoben worden sind oder nicht.

§ 2. Die anfängliche technische Unterwegskontrolle kann aus folgenden Elementen bestehen:

1° Sichtprüfung der Sicherung der Ladung des Fahrzeugs gemäß Artikel 9;

2° technische Prüfungen nach jeder für zweckmäßig erachteten Methode.

Was Ziffer 2 betrifft, können derartige technische Prüfungen durchgeführt werden, um eine Entscheidung, das Fahrzeug einer gründlicheren technischen Unterwegskontrolle zu unterziehen, zu begründen oder um zu verlangen, dass die Mängel im Einklang mit Artikel 11 § 1 unverzüglich behoben werden.

§ 3. Ausgehend vom Ergebnis der anfänglichen Unterwegskontrolle entscheidet der Kontrolleur, ob das Fahrzeug oder sein Anhänger einer gründlicheren Unterwegskontrolle zu unterziehen ist.

Bei einer gründlicheren technischen Unterwegskontrolle werden diejenigen in Anhang 1 aufgeführten Positionen geprüft, die als erforderlich betrachtet werden und relevant sind, wobei insbesondere die Sicherheit der Bremsanlage, die Reifen, die Räder, das Fahrgestell und die Umweltbelastung sowie die für die Prüfung dieser Positionen empfohlenen Methoden zu berücksichtigen sind.

Wenn aus der Prüfbescheinigung oder einem Bericht über eine Unterwegskontrolle hervorgeht, dass eine der in Anhang 1 aufgeführten Positionen während der vorangegangenen drei Monate bereits Gegenstand einer Kontrolle war, so sieht der Prüfer bei dieser Position von einer erneuten Überprüfung ab, es sei denn, eine solche Überprüfung ist aufgrund eines u.a. visuell festgestellten, offensichtlichen Mangels gerechtfertigt, oder der allgemeine Zustand des Fahrzeugs lässt vermuten, dass das Fahrzeug den geltenden Bestimmungen nicht genügt.

#### Unterabschnitt 2 — Gründlichere technische Unterwegskontrolle

**Art. 7 -** Eine gründlichere technische Unterwegskontrolle wird unter Einsatz einer mobilen Kontrolleinheit, in einer speziellen Einrichtung für Unterwegskontrollen, die vom Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich die Verkehrssicherheit gehört, bestimmt wird, oder in einer zugelassenen technischen Prüfstelle gemäß dem Königlichen Erlass vom 23. Dezember 1994 zur Festlegung der Zulassungsbedingungen und der Regeln für die verwaltungstechnische Kontrolle in Bezug auf die Einrichtungen, die mit der Kontrolle der in Verkehr gebrachten Fahrzeuge beauftragt sind, durchgeführt.

Werden gründlichere Kontrollen in einer technischen Prüfstelle oder in einer speziellen Einrichtung für Unterwegskontrollen durchgeführt, so sind sie so rasch wie möglich in einer der am nächsten gelegenen nutzbaren Prüfstellen oder Einrichtungen durchzuführen.

Mobile Kontrolleinheiten und spezielle Einrichtungen für Unterwegskontrollen müssen über die geeignete Ausstattung für die Durchführung einer gründlicheren technischen Unterwegskontrolle verfügen; dies schließt die Ausrüstung ein, die zur Beurteilung des Zustands der Bremsen und der Bremswirkung, der Lenkung und der Aufhängung des Fahrzeugs bzw. der vom Fahrzeug ausgehenden Umweltbelastung erforderlich ist. Verfügen mobile Kontrolleinheiten oder spezielle Einrichtungen für Unterwegskontrollen nicht über die Ausrüstung, die zur Prüfung einer für die anfängliche Unterwegskontrolle vorgesehenen Position erforderlich ist, so wird das Fahrzeug zu einer technischen Prüfstelle oder -einrichtung verbracht, in der eine gründliche Prüfung dieser Position durchgeführt werden kann.

#### Unterabschnitt 3 — Bewertung von Mängeln

**Art. 8 -** Anhang 1 enthält für jede zu prüfende Position ein Verzeichnis der möglichen Mängel und ihrer Schwere.

Die festgestellten Mängel werden in eine der folgenden Gruppen eingestuft:

1° geringe Mängel ohne bedeutende Auswirkung auf die Fahrzeugsicherheit oder auf die Umwelt sowie andere geringfügige Unregelmäßigkeiten;

2° erhebliche Mängel, die die Fahrzeugsicherheit oder die Umwelt beeinträchtigen oder durch die andere Verkehrsteilnehmer gefährdet werden können, oder andere bedeutendere Unregelmäßigkeiten;

3° gefährliche Mängel, die eine direkte und unmittelbare Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit darstellen oder die Umwelt beeinträchtigen.

Weist ein Fahrzeug Mängel auf, die unter mehrere Mängelgruppen fallen, so wird es in die Gruppe eingeordnet, die dem schwerwiegenden Mangel entspricht. Ein Fahrzeug mit mehreren Mängeln innerhalb der gleichen Prüfbereiche des Prüfungsfangs der technischen Unterwegskontrolle gemäß Anhang 1 Ziffer 1 wird in die nächsthöhere Mängelgruppe eingestuft, wenn davon auszugehen ist, dass das Zusammenwirken dieser Mängel eine größere Gefährdung der Straßenverkehrssicherheit bewirkt.



## Unterabschnitt 4 — Kontrolle der Ladungssicherung

**Art. 9 - § 1.** Während der technischen Unterwegskontrolle für in Artikel 3 erwähnte Fahrzeuge kann an einem Fahrzeug eine Kontrolle der Ladungssicherung gemäß Anhang 2 vorgenommen werden, um sicherzustellen, dass die Ladung so gesichert ist, dass der sichere Fahrbetrieb nicht beeinträchtigt wird und keine Gefährdung von Leben, Gesundheit, Sachwerten oder der Umwelt besteht.

§ 2. Unbeschadet der Anforderungen für die Beförderung bestimmter Arten von Gütern, beispielsweise von Gütern, die vom Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) erfasst werden, finden für die Ladungssicherung und deren Kontrolle für in Artikel 3 erwähnte Fahrzeuge die Regeln nach § 3 ff. Anwendung.

§ 3. Der Fahrer muss:

1° eine Sichtkontrolle durchführen, um sich zu vergewissern, dass die hinteren Ladetüren, die einklappbare Ladeklappe, die Türen, die Planen, das Ersatzrad und die anderen Ausrüstungen, die mit der Benutzung des Fahrzeugs zusammenhängen, befestigt sind;

2° sich vergewissern, dass die Ladung keine Behinderung für ein sicheres Führen des Fahrzeugs darstellt;

3° sich vergewissern, dass der Schwerpunkt der Ladung auf dem Fahrzeug möglichst zentriert liegt.

§ 4. Wenn die Primärverpackung eines Guts nicht solide genug ist, um eine sichere Güterbeförderung zu gewährleisten, muss der Verpacker und/oder der Verlader die Güter mit einer zusätzlichen Transportverpackung umhüllen, die solide genug ist, um eine gute Ladungssicherung zu ermöglichen.

Der Verlader muss dem Transporteur, auf den er zurückgreift, vorab schriftlich alle Informationen mitteilen, die der Transporteur für notwendig erachtet, um die Güter zu verstauen.

Die Informationen umfassen mindestens:

1° die Masse der Ladung und jede Ladeinheit;

2° die Position des Schwerpunkts jeder Ladeinheit wenn sie sich nicht in der Mitte befindet;

3° die Außenabmessungen jeder Ladeinheit;

4° die anzuwendenden Einschränkungen betreffend die Stapelung und Stapelrichtung;

5° der Reibwert der Güter aufgrund ihres Ladeplans, insoweit dieser nicht bereits in Anhang B der europäischen Norm 12195/2010 und/oder im Anhang zu den Normen IMO/UNECE/ILO erwähnt ist;

6° alle ergänzenden Informationen für eine korrekte Ladungssicherung.

§ 5. Die Ladungssicherung hält folgenden, beim Beschleunigen bzw. Abbremsen des Fahrzeugs auftretenden Kräften stand:

1° in Fahrtrichtung dem 0,8-Fachen des Gewichts der Ladung;

2° in seitlicher Richtung dem 0,5-Fachen des Gewichts der Ladung;

3° entgegen der Fahrtrichtung dem 0,5-Fachen des Gewichts der Ladung;

4° entgegen der Verlagerung der Last auf dem Fahrzeug in den anderen Richtung dem 0,2-Fachen des Gewichts der Ladung.

Generell verhindert die Ladungssicherung das Kippen oder Umstürzen der Ladung in jeder der Richtungen. Teile der Ladung können ihre Lage zueinander sowie zu Fahrzeugwänden oder -oberflächen nur äußerst geringfügig ändern, und die Ladung sich nicht aus dem Laderaum herausbewegen noch außerhalb der Ladefläche gelangen.

Für eine Ladung, die gemäß den unter den Auspizien der Europäischen Kommission verfassten Vorschriften der "Europäischen Richtlinien für eine gute Praxis im Bereich der Sicherung von Ladungen im Straßenverkehr", sofern sie den in Paragraph 9 angeführten Normen nicht widerspricht, umschlossen, befestigt oder gestaut wird, gilt, dass das Ladungssicherungssystem den in vorliegendem Paragraphen gestellten Anforderungen entsprechen muss.

§ 6. Wenn ein Bestandteil des Ladungssicherungssystems einer wie in Paragraph 5 beschriebenen Kraft ausgesetzt wird, darf die darauf ausgeübte Druckkraft die maximale Nennlast dieses Teils nicht überschreiten.

§ 7. Die Bestandteile eines Ladungssicherungssystems:

1° müssen einwandfrei funktionieren;

2° müssen für den Gebrauch, der davon gemacht wird, geeignet sein;

3° dürfen keine Knoten und keine beschädigten oder abgenutzten Elemente aufweisen, die sich auf ihre Funktionstüchtigkeit, was die Ladungssicherung betrifft, auswirken könnten;

4° dürfen keine Risse, Schnitte oder Ausfransungen aufweisen;

5° müssen den hierfür in Paragraph 9 angeführten geltenden europäischen und/oder internationalen Produktnormen entsprechen.

Das Ladungssicherungssystem, das benutzt wird, um eine Ladung in oder auf einem Fahrzeug zu umschließen, zu befestigen oder zu stauen, muss den Abmessungen, der Form, der Konsistenz und den Merkmalen der Ladung angepasst sein.

Das Ladungssicherungssystem kann aus einer einfachen oder kombinierten Anbringung von Ladungssicherungssystemen bestehen.

Zwecks der Befestigung der Last müssen eine oder mehrere der folgenden Sicherungsmethoden angewandt werden:

1° Blockieren;

2° Verriegeln (lokal/gesamt);

3° Direktzurren;

4° Niederzurren.

§ 8. Die Stauvorrichtung oder die integrierte Verriegelungsvorrichtung, die zur Befestigung einer Ladung benutzt wird, muss selber so gesichert werden, dass sie sich nicht entriegeln oder lösen kann.

Die Stauvorrichtung oder die integrierte Verriegelungsvorrichtung, die benutzt wird, um die Ladung in oder auf einem Fahrzeug zu befestigen, muss:

- 1° für die Zwecke, für die sie gebraucht wird, ausgelegt und angefertigt worden sein; und
- 2° gemäß den Spezifikationen des Herstellers und der geltenden europäischen und/oder internationalen Normen benutzt und unterhalten werden.

§ 9. Die Sicherung und Sicherungsmittel genügen der letzten Version folgender Normen:

Norm	Gegenstand
EN 12195-1	Berechnungen von Zurrkräften
EN 12640	Zurripunkte
EN 12642	Stabilität von Fahrzeugaufbauten
EN 12195-2	Zurrgurte aus Chemiefasern
EN 12195-3	Zurrketten
EN 12195-4	Zurrdratseile
ISO 1161, ISO 1496	ISO-Container
EN 283	Wechselbehälter
EN 12641	Planen
EUMOS 40511	Pfosten — Rungen
EUMOS 40509	Transportverpackung

§ 10. Die in Artikel 11 genannten Folgemaßnahmen können auch für erhebliche oder gefährliche Mängel bei der Ladungssicherung Anwendung finden.

Unterabschnitt 5 — Bericht über die Kontrolle und Datenbank über technische Unterwegskontrollen

**Art. 10** - § 1. Für jede durchgeführte anfängliche technische Unterwegskontrolle werden folgende Informationen gesammelt:

- 1° Land der Zulassung des Fahrzeugs;
- 2° Fahrzeugklasse;
- 3° Ergebnis der anfänglichen technischen Unterwegskontrolle.

§ 2. Nach Abschluss einer gründlicheren Kontrolle erstellt der mit der technischen Überwachung betraute Prüfer einen Bericht gemäß Anhang 4. Eine Kopie des Kontrollberichts wird dem Führer des Fahrzeugs übergeben.

§ 3. Die Bescheinigung der letzten regelmäßigen technischen Prüfung und der letzte Bericht über eine technische Unterwegskontrolle werden stets im Fahrzeug mitgeführt.

§ 4. Der mit der technischen Überwachung betraute Prüfer teilt dem Kontrolleur binnen einer vernünftigen Frist die Ergebnisse der gründlicheren technischen Unterwegskontrollen mit. Der Kontrolleur bewahrt diese Informationen im Einklang mit den geltenden Datenschutzvorschriften für einen Zeitraum von mindestens 36 Monaten ab ihrem Empfang auf.

Unterabschnitt 6 — Maßnahmen bei erheblichen oder gefährlichen Mängeln oder im Falle einer direkten und unmittelbaren Gefahr für die Verkehrssicherheit

**Art. 11** - § 1. Unbeschadet von Paragraph 3 muss jeder bei einer anfänglichen oder gründlicheren Kontrolle festgestellte schwerwiegende oder gefährliche Mangel behoben werden, bevor das Fahrzeug weiter auf öffentlichen Straßen benutzt wird.

§ 2. Wenn das Fahrzeug in Belgien zugelassen ist, kann beschlossen werden, dass es innerhalb einer bestimmten Frist einer vollständigen technischen Prüfung zu unterziehen ist. Ist das Fahrzeug in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union zugelassen, so kann der Kontrolleur über die Kontaktstelle, die zuständige Behörde dieses anderen Mitgliedstaats darum bitten, geeignete Folgemaßnahmen zu ergreifen, wie z.B. eine neue Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung des Fahrzeugs durchzuführen.

Werden erhebliche oder gefährliche Mängel an einem außerhalb der Union zugelassenen Fahrzeug festgestellt, so unterrichtet der Kontrolleur wenn möglich die zuständige Behörde dieses Landes.

§ 3. Im Fall von Mängeln, die zügig oder unverzüglich beseitigt werden müssen, weil sie eine direkte und unmittelbare Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit darstellen, wird die Nutzung des betreffenden Fahrzeugs eingeschränkt oder ggf. durch den Entzug der Fahrzeugdokumente untersagt, bis diese Mängel behoben worden sind.

Der Kontrolleur kann die Nutzung eines solchen Fahrzeugs gestatten, um es in die Lage zu versetzen, eine der nächsten Werkstätten zu erreichen, wo diese Mängel behoben werden können, vorausgesetzt, die betreffenden gefährlichen Mängel sind so weit behoben worden, dass das Fahrzeug eine dieser Werkstätten erreichen kann und es keine unmittelbare Gefahr für die Sicherheit seiner Insassen oder anderer Verkehrsteilnehmer darstellt. Der Kontrolleur kann beschließen, das Fahrzeug bis zur Werkstatt zu begleiten. Im Fall von Mängeln, die nicht unverzüglich beseitigt werden müssen, legt der Kontrolleur die Bedingungen und eine vernünftige Frist für die Weiternutzung des Fahrzeugs bis zur Beseitigung der Mängel fest.

Kann das Fahrzeug nicht so weit instandgesetzt werden, dass es eine Werkstatt erreichen kann, so kann es an einen Ort gebracht werden, an dem es repariert werden kann.

KAPITEL IV — Zusammenarbeit zwischen Mitgliedstaaten und mit der Europäischen Kommission

**Art. 12** - § 1. Werden an einem nicht in Belgien zugelassenen Fahrzeug erhebliche oder gefährliche Mängel oder solche Mängel festgestellt, die zu einer Einschränkung oder einem Verbot der Benutzung des Fahrzeugs führen, so unterrichtet die Kontaktstelle die Kontaktstelle des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, über die Ergebnisse dieser Kontrolle. Dabei müssen Angaben zu den Positionen des Berichts über die Unterwegskontrolle gemäß Anhang 4 gemacht werden.

§ 2. Werden an einem in Belgien zugelassenen Fahrzeug erhebliche oder gefährliche Mängel festgestellt, und ersucht die Kontaktstelle des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug kontrolliert worden ist, geeignete Folgemaßnahmen zu ergreifen, kann das Nutzfahrzeug einer technischen Prüfung in Belgien unterzogen werden. Unter Vorbehalt der nachstehenden Bestimmungen gelten für diese Prüfung die gleichen Regeln wie diejenigen für die Prüfungen im Sinne von Artikel 23sexies § 1 des Königlichen Erlasses vom 15. März 1968 zur Festlegung der allgemeinen Regelung über die technischen Anforderungen an Kraftfahrzeuge, ihre Anhänger, ihre Bestandteile und ihr Sicherheitszubehör. Wird das betreffende Fahrzeug binnen der festgelegten Frist nicht zur Prüfung vorgeführt, hat dies zur Folge, dass es nicht mehr durch eine gültige Prüfbescheinigung gedeckt wird.

Die Domänenpolizei oder die in Sachen Fahrzeugzertifizierung und -genehmigung zuständige Direktion der Operativen Generaldirektion Mobilität und Wasserstraßen bewertet jeden bei ihr von einer ausländischen Instanz eingereichten Antrag und übermittelt diesen Antrag falls notwendig einer gemäß dem Königlichen Erlass vom 23. Dezember 1994 zur Festlegung der Zulassungsbedingungen und der Regeln für die verwaltungstechnische Kontrolle in Bezug auf die Einrichtungen, die mit der Kontrolle der in Verkehr gebrachten Fahrzeuge beauftragt sind, zugelassenen Einrichtung.

Die Kontaktstelle informiert die Kontaktstelle des Mitgliedstaats der Europäischen Union, in dem die Mängel festgestellt worden sind, über die ergriffenen Maßnahmen.

Wenn ein Antrag einer gemäß dem vorgenannten Königlichen Erlass vom 23. Dezember 1994 zugelassenen Einrichtung übermittelt wird, wird der Inhaber des Fahrzeugs von der Domänenpolizei oder der in Sachen Fahrzeugzertifizierung und -genehmigung zuständigen Direktion der Operativen Generaldirektion Mobilität und Wasserstraßen per Einschreiben einberufen, um binnen fünfzehn Tagen nach Eingang dieses Schreibens eine vollständige Prüfung des Fahrzeugs vornehmen zu lassen.

Die zugelassene Einrichtung übermittelt der in Sachen Fahrzeugzertifizierung und -genehmigung zuständigen Direktion der Operativen Generaldirektion Mobilität und Wasserstraßen sowie der Domänenpolizei das Ergebnis dieser Prüfung.

**Art. 13** - Die Kontrolleure treffen die erforderlichen Maßnahmen, um im Einvernehmen mit anderen Mitgliedstaaten mindestens einmal im Jahre untereinander abgestimmte technische Unterwegskontrollen durchzuführen.

**Art. 14** - Alle zwei Jahre vor dem 31. März übermittelt die Domänenpolizei der Kontaktstelle auf elektronischem Wege die über die im Laufe der zwei vorherigen Jahre geprüften Nutzfahrzeuge gesammelten Daten, zum Zwecke der weiteren Übermittlung an die Kommission.

Diese Daten enthalten folgende Angaben:

- 1° die Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge;
- 2° die Fahrzeugklasse der kontrollierten Fahrzeuge;
- 3° das Land der Zulassung für jedes kontrollierte Fahrzeug;
- 4° im Fall gründlicherer Kontrollen die geprüften Bereiche und die Positionen mit dem Ergebnis "nicht vorschriftsmäßig" gemäß Anhang 4 Ziffer 10.

Der erste Bericht bezieht sich auf den Zweijahreszeitraum ab dem 1. Januar 2019.

#### KAPITEL V — *Abänderungs- und Schlussbestimmungen*

**Art. 15** - Bei den in Artikel 3 Ziffern 1 bis 3 genannten Fahrzeugen wird die Gesamtzahl der technischen Unterwegskontrollen im Verhältnis zur Anzahl der in der Wallonischen Region zugelassenen Fahrzeuge bestimmt.

**Art. 16** - In dem Königlichen Erlass vom 1. Dezember 1975 über die allgemeine Straßenverkehrsordnung und die Benutzung der öffentlichen Straße, wird Artikel 45bis, abgeändert durch den Erlass vom 8. Januar 2013, aufgehoben.

**Art. 17** - Artikel 3 des Königlichen Erlasses vom 1. September 2006 über die Zahlung und die Hinterlegung eines Geldbetrags bei der Feststellung bestimmter Verstöße in Sachen technische Anforderungen, denen jedes Fahrzeug für den Transport auf dem Landweg, seine Bestandteile und sein Sicherheitszubehör entsprechen müssen, wird durch folgende Bestimmung ersetzt:

"Art. 3 - Die Gesamtsumme der zu zahlenden in Anhang 2 vorgesehenen Geldbeträge darf 3.500 EUR zu Lasten eines selben Zuwiderhandelnden nicht überschreiten. Diese Gesamtsumme beträgt 7.000 EUR bei den in Anhang 2 Ziffern 4 und 5 genannten Verstößen."

**Art. 18** - In Artikel 5 § 1 wird Absatz 2 durch folgende Bestimmung ersetzt:

" Die Gesamtsumme der sofort zu hinterlegenden Geldbeträge darf 3.500 EUR zu Lasten eines selben Zuwiderhandelnden nicht überschreiten. Diese Gesamtsumme beträgt 7.000 EUR bei den in Anhang 2 Ziffern 4 und 5 genannten Verstößen."

**Art. 19** - In demselben Erlass wird der durch den Königlichen Erlass vom 12. September 2011 eingefügte und durch den Königlichen Erlass vom 19. Juli 2013 ersetzte Anhang durch den vorliegenden Erlass beigefügten Anhang 1 ersetzt.

**Art. 20** - Der Königliche Erlass vom 1. September 2006 zur Einführung der technischen Unterwegskontrolle von in Belgien oder im Ausland zugelassenen Nutzfahrzeugen wird aufgehoben, mit Ausnahme von dessen Artikel 5, der am 1. Januar 2021 aufgehoben wird.

**Art. 21** - Der vorliegende Erlass tritt am 20. Mai 2018 in Kraft, mit Ausnahme von Artikel 5, der am 20. Mai 2019 in Kraft tritt.

**Art. 22** - Der Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich die Verkehrssicherheit gehört, wird mit der Durchführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Namur, den 6. Juli 2017.

Der Ministerpräsident  
P. MAGNETTE

Der Minister für öffentliche Arbeiten, Gesundheit, soziale Maßnahmen und Kulturerbe  
M. PREVOT

**Anhang 1****UMFANG DER TECHNISCHEN UNTERWEGSKONTROLLE****1. PRÜFBEREICHE**

- 0) Identifizierung des Fahrzeugs
- 1) Bremsanlage
- 2) Lenkanlage
- 3) Sichtbarkeit
- 4) Beleuchtungsanlage und Teile der elektrischen Anlage
- 5) Achsen, Räder, Reifen und Aufhängung
- 6) Fahrgestell und daran befestigte Teile
- 7) Sonstige Ausstattungen
- 8) Umweltbelastung
- 9) Zusätzliche Kontrollen bei Fahrzeugen zur Personenbeförderung der Fahrzeugklassen M<sub>2</sub> und M<sub>3</sub>

**2. PRÜFANFORDERUNGEN**

Positionen, die ohne Prüfgerät nicht geprüft werden können, sind mit "PG" gekennzeichnet.

Positionen, die ohne Prüfgerät nur in begrenztem Umfang geprüft werden können, sind mit "+ PG" gekennzeichnet.

Soweit als Verfahren "Sichtprüfung" angegeben ist, bedeutet dies, dass der Prüfer neben der Inaugenscheinnahme die betreffenden Einrichtungen gegebenenfalls auch betätigen, ihren Geräuschpegel beurteilen oder jedes andere Prüfverfahren, das kein Prüfgerät erfordert, anwenden sollte.

Technische Unterwegskontrollen können sich auf die in der Tabelle aufgeführten Positionen erstrecken; dort sind auch die empfohlenen Prüfmethode aufgeführt. Durch diesen Anhang wird ein Prüfer nicht daran gehindert, zusätzliche Ausrüstung wie eine Hebebühne oder eine Prüfgrube zu verwenden.

Die Prüfung sollte mit aktuell verfügbaren Methoden und Geräten und ohne Zuhilfenahme von Werkzeugen zur Demontage oder Entfernung irgendwelcher Fahrzeugteile durchgeführt werden. Bei der Prüfung kann auch untersucht werden, ob die jeweiligen Teile und Bauteile des betreffenden Fahrzeugs den Sicherheitsanforderungen und Umweltmerkmalen entsprechen, die zum Zeitpunkt der Genehmigung bzw. der Nachrüstung in Kraft waren.

Gestattet die Bauart des Fahrzeugs keine Anwendung der Prüfmethode dieses Anhangs, so ist die Prüfung nach den empfohlenen Prüfmethode durchzuführen, die von den zuständigen Behörden akzeptiert werden.

Die "Gründe für Mangelfeststellung" sind nicht relevant in Fällen, in denen Anforderungen betroffen sind, die zum Zeitpunkt der Erstzulassung oder Erstinbetriebnahme in den einschlägigen Rechtsvorschriften für die Typgenehmigung oder den Nachrüstbestimmungen nicht vorgeschrieben waren.

**3. INHALT UND METHODEN DER PRÜFUNG SOWIE BEWERTUNG VON MÄNGELN AN FAHRZEUGEN**

Die Prüfung deckt alle Posten ab, die als erforderlich betrachtet werden und relevant sind, wobei insbesondere die Sicherheit der Bremsanlage, die Reifen, die Räder, das Fahrgestell und die Umweltbelastung sowie die in der folgenden Tabelle empfohlenen Methoden zu berücksichtigen sind.

Für alle Fahrzeugsysteme und -bauteile, die kontrolliert werden müssen, wird einzelfallbezogen eine Bewertung der Mängel anhand der in dieser Tabelle festgelegten Kriterien durchgeführt.

In diesem Anhang nicht aufgeführte Mängel sind entsprechend der mit ihnen verbundenen Gefährdung des Straßenverkehrs zu bewerten.

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel			
			gering	erheblich	gefährlich	
0.						
IDENTIFIZIERUNG DES FAHRZEUGS						
0.1. Kennzeichenschild (falls vorgeschrieben <sup>1)</sup> )	Sichtprüfung	a)	Kennzeichenschild(er) fehlt (fehlen) oder ist (sind) so mangelhaft befestigt, dass es (sie) abfallen kann (können)		X	
		b)	Beschriftung fehlt oder ist unleserlich		X	
		c)	Entspricht nicht den Fahrzeugdokumenten oder -aufzeichnungen		X	
0.2. Fahrzeugidentifizierung s-/Fahrgestell- /Seriennummer	Sichtprüfung	a)	Fehlt oder ist unauffindbar		X	
		b)	Unvollständig, unleserlich, offensichtlich gefälscht oder entspricht nicht den Fahrzeugdokumenten		X	
		c)	Unleserliche Fahrzeugdokumente oder Unstimmigkeiten	X		
1.						
BREMSANLAGE						
1.1.						
Mechanischer Zustand und Funktion						
1.1.1. Bremspedal- /Bremshebellagerung	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems  Anm.: Fahrzeuge mit Bremskraftverstärker sollten mit ausgeschaltetem Motor geprüft werden	a)	Pedalachse schwergängig		X	
		b)	Übermäßige Abnutzung oder Spiel		X	
1.1.2. Zustand des	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des	a)	Übermäßiger Weg oder keine ausreichende Wegreserve		X	

Pedals/des Bremshebels und Weg der Bremsbetätigungseinrichtung	Bremsystems Anm.: Fahrzeuge mit Bremskraftverstärker sollten mit ausgeschaltetem Motor geprüft werden		vorhanden			
			Bremse kann nicht vollständig betätigt werden oder ist blockiert			X
		b)	Freigängigkeit der Bremsbetätigungseinrichtung beeinträchtigt	X		
			Funktionsfähigkeit beeinträchtigt		X	
		c)	Antirutschvorrichtung auf dem Bremspedal fehlt, ist locker oder übermäßig abgenutzt.		X	
1.1.3. Unterdruckpumpe oder Kompressor und Behälter	Sichtprüfung der Bauteile bei normalem Betriebsdruck. Zeitspanne bis zum Erreichen eines sicheren Betriebswertes für Vakuum oder Luftdruck sowie zuverlässige Funktion der Warnvorrichtung, des Mehrkreisschutzventils und des Überdruckventils kontrollieren	a)	Luftdruck bzw. Unterdruck unzureichend für mindestens vier Bremsungen nach Ansprechen der Warneinrichtung (oder Manometeranzeige in der Gefahrzone)		X	
			unzureichend für mindestens zwei Bremsungen nach Ansprechen der Warneinrichtung (oder Manometeranzeige in der Gefahrzone)			X
		b)	Zeit für Aufbau des Luftdrucks/Unterdrucks bis zu einem sicheren Betriebswert erfolgt nicht in der vorgegebenen Zeitspanne <sup>1</sup>		X	
		c)	Mehrkreisschutzventil oder Überdruckventil funktioniert nicht		X	
		d)	Luftverlust verursacht wahrnehmbaren Druckabfall oder hörbarer Luftaustritt		X	
		e)	Äußere Beschädigung mit möglicher Beeinträchtigung der Funktion der Bremsanlage		X	
Mindestbremswirkung der Hilfsbremse nicht erreicht				X		

1.1.4. Druckwarnanzeige, Manometer	Funktionsprüfung	Druckwarnanzeige oder Manometer arbeitet fehlerhaft oder ist schadhaft		X		
		Zu niedriger Druck ist nicht feststellbar			X	
1.1.5. Handbremsventil	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems	a)	Betätigungseinrichtung eingerissen, beschädigt oder übermäßig abgenutzt		X	
		b)	Betätigungseinrichtung unsicher an Ventil befestigt oder Ventil unsicher		X	
		c)	Verbindungen locker oder Leckage im System		X	
		d)	Funktion ungenügend		X	
1.1.6. Feststellbremse, Betätigungshebel, Ratsche, elektronische Feststellbremse	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems	a)	Ratsche sperrt nicht einwandfrei		X	
		b)	Verschleiß an Hebellagerung oder Ratschenmechanismus	X		
			Übermäßiger Verschleiß		X	
		c)	Übermäßiger Hebelweg wegen falscher Einstellung		X	
		d)	Betätigungseinrichtung fehlt, ist beschädigt oder unwirksam		X	
		e)	Fehlerhafte Funktion, Warnanzeige zeigt Funktionsstörung an		X	
1.1.7. Bremsventile (Fußventile, Druckregler, Regelventile)	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems	a)	Ventil beschädigt oder übermäßiger Luftaustritt		X	
			Funktionsfähigkeit beeinträchtigt			X
		b)	Übermäßiger Ölverlust am Kompressor	X		
		c)	Ventil unsicher oder unsachgemäß montiert		X	
		d)	Austritt von Hydraulikflüssigkeit oder Leckage		X	
			Funktionsfähigkeit beeinträchtigt			X
1.1.8. Kupplung/Kupplungs	Trennen und Wiederanschließen der	a)	Absperrhahn oder selbstschließendes	X		

kopf für Anhängerbremsen (elektrisch und pneumatisch)	Bremsystemkupplung zwischen Zugfahrzeug und Anhänger.		Kupplungskopfventil schadhaft			
			Funktionsfähigkeit beeinträchtigt		X	
		b)	Absperrhahn oder Ventil unsicher oder unsachgemäß montiert	X		
			Funktionsfähigkeit beeinträchtigt		X	
		c)	Übermäßige Leckage		X	
			Funktionsfähigkeit beeinträchtigt			X
		d)	Mangelhafte Funktion		X	
			Bremsfunktion beeinträchtigt			X
1.1.9. Energievorratsbehälter/Druckluftbehälter	Sichtprüfung	a)	Behälter leicht beschädigt oder leicht korrodiert	X		
			Behälter schwer beschädigt, korrodiert oder undicht		X	
		b)	Entwässerungsvorrichtung unwirksam		X	
		c)	Behälter unsicher oder unsachgemäß montiert		X	
1.1.10. Bremskraftverstärker, Hauptbremszylinder (hydraulische Anlagen)	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems, wenn möglich	a)	Bremskraftverstärker schadhaft oder unwirksam		X	
			Funktioniert nicht			X
		b)	Hauptbremszylinder schadhaft, aber Bremse funktioniert noch		X	
			Hauptbremszylinder schadhaft oder undicht			X
		c)	Hauptbremszylinder unsicher, aber Bremse funktioniert noch		X	
			Hauptbremszylinder unsicher			X
		d)	Bremsflüssigkeitsvorrat unzureichend, unterhalb der Mindeststandanzeige	X		
			Bremsflüssigkeitsvorrat erheblich unterhalb der Mindeststandanzeige		X	
	Keine Bremsflüssigkeit sichtbar			X		



		e)	Verschluss für den Ausgleichsbehälter des Hauptbremszylinders fehlt	X		
		f)	Warnleuchte für Bremsflüssigkeit leuchtet oder ist defekt	X		
		g)	Mangelhafte Funktion der Warnvorrichtung für Bremsflüssigkeitsstand	X		
1.1.11. Starre Bremsleitungen	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems, wenn möglich	a)	Unmittelbare Ausfall- oder Bruchgefahr			X
		b)	Leitungen oder Anschlüsse undicht (Druckluftbremssysteme)		X	
			Leitungen oder Anschlüsse undicht (Hydraulikbremssysteme)			X
		c)	Leitungen beschädigt oder übermäßig korrodiert		X	
			Beeinträchtigung der Bremsfunktion durch Blockieren oder unmittelbare Gefahr einer Leckage			X
		d)	Leitungen falsch verlegt	X		
Gefahr einer Beschädigung			X			
1.1.12. Flexible Bremsschläuche	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems, wenn möglich	a)	Unmittelbare Ausfall- oder Bruchgefahr			X
		b)	Bremsschläuche beschädigt, angescheuert, verdreht oder zu kurz	X		
			Bremsschläuche beschädigt oder scheuern		X	
		c)	Schläuche oder Anschlüsse undicht (Luftbremssysteme)		X	
			Schläuche oder Anschlüsse undicht (Hydraulikbremssysteme)			X
		d)	Schlauchausbeulung unter Druck		X	
Cord schadhaf				X		

		e)	Schläuche porös		X	
1.1.13. Bremsbeläge und Bremsklötze	Sichtprüfung	a)	Belag oder Klotz übermäßig abgenutzt (Mindeststärkenanzeige erreicht)		X	
			Belag oder Klotz übermäßig abgenutzt (Mindeststärkenanzeige nicht sichtbar)			X
		b)	Belag oder Klotz verschmutzt (Öl, Fett usw.)		X	
			Bremswirkung beeinträchtigt			X
		c)	Belag oder Klotz fehlt oder falsch montiert			X
1.1.14. Bremstrommeln, Bremsscheiben	Sichtprüfung	a)	Trommel oder Scheibe abgenutzt		X	
			Trommel oder Scheibe mit übermäßiger Riefenbildung, eingerissen, unsicher oder gebrochen			X
		b)	Bremstrommel oder -scheibe verschmutzt (Öl, Fett usw.)		X	
			Bremswirkung erheblich beeinträchtigt			X
		c)	Fehlende Bremstrommel oder -scheibe			X
		d)	Ankerplatte unsicher		X	
1.1.15. Bremsseile, -zugstangen, -hebel, -gestänge	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems, wenn möglich	a)	Seile beschädigt oder verknotet		X	
			Bremswirkung beeinträchtigt			X
		b)	Bauteil übermäßig abgenutzt oder korrodiert		X	
			Bremswirkung beeinträchtigt			X
		c)	Seil, Zugstange oder Gelenk unsicher		X	
		d)	Seilführung schadhaft		X	
		e)	Freigängigkeit der Bremsanlage beeinträchtigt		X	
f)	Übermäßige Hebel-/Gestängewege wegen falscher		X			

			Einstellung oder übermäßigen Verschleißes				
1.1.16. Radbremszylinder (einschl. Federspeicher oder Hydraulikzylinder)	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems, wenn möglich	a)	Radbremszylinder gerissen oder beschädigt		X		
			Bremswirkung beeinträchtigt			X	
		b)	Radbremszylinder undicht		X		
			Bremswirkung beeinträchtigt			X	
		c)	Radbremszylinder unsicher oder unsachgemäß montiert		X		
			Bremswirkung beeinträchtigt			X	
		d)	Radbremszylinder übermäßig korrodiert		X		
			Gefahr des Versagens			X	
		e)	Unzureichender oder übermäßiger Weg des Betätigungskolbens oder der Membran		X		
			Bremswirkung beeinträchtigt (zu wenig Reserveweg)			X	
		f)	Staubabdichtung beschädigt	X			
			Staubabdichtung fehlt oder ist übermäßig beschädigt		X		
1.1.17. Bremskraftregler	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems, wenn möglich	a)	Gestänge defekt		X		
		b)	Gestänge falsch eingestellt		X		
		c)	Ventil klemmt oder ist unwirksam (ABS funktioniert)		X		
			Ventil klemmt oder ist unwirksam			X	
		d)	Ventil fehlt (sofern vorgeschrieben)			X	
		e)	Schild mit Angaben zur Einstellung fehlt	X			
f)	Daten unleserlich oder nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>	X					
1.1.18. Automatische Gestängesteller und -anzeige	Sichtprüfung	a)	Gestängesteller ist beschädigt, klemmt oder weist übermäßigen Weg, übermäßigen Verschleiß oder falsche Einstellung auf		X		

		b)	Gestängesteller defekt		X	
		c)	Unsachgemäß montiert oder ersetzt		X	
1.1.19. Dauerbremsystem (soweit vorhanden oder vorgeschrieben)	Sichtprüfung	a)	Anschlüsse oder Befestigungen unsicher	X		
			Funktionsfähigkeit beeinträchtigt			X
		b)	System offensichtlich schadhaft oder fehlt		X	
1.1.20. Automatische Betätigung der Anhängerbremsen	Lösen der Bremskupplung zwischen Zugfahrzeug und Anhänger		Anhängerbremse setzt nicht automatisch ein, wenn Kupplung gelöst wird			X
1.1.21. Vollständiges Bremssystem	Sichtprüfung	a)	Andere Systembauteile (z. B. Frostschutzmittelpumpe, Lufttrockner usw.) sind derart äußerlich beschädigt oder übermäßig korrodiert, dass das Bremssystem beeinträchtigt ist		X	
			Bremswirkung beeinträchtigt			
		b)	Luft- oder Frostschutzmittelaustritt	X		
			Funktionsfähigkeit des Systems beeinträchtigt			X
		c)	Bauteil unsicher oder unsachgemäß montiert		X	
		d)	Sicherheitskritische Veränderung eines Bauteils <sup>3</sup>		X	
Bremswirkung beeinträchtigt				X		
1.1.22. Prüfanschlüsse (soweit vorhanden oder vorgeschrieben)	Sichtprüfung		Fehlt		X	
1.1.23. Auflaufbremse	Sichtprüfung und Betätigung		Wirksamkeit unzureichend		X	
1.2.						
Betriebsbremse: Wirkung und Wirksamkeit						
1.2.1. Wirkung (PG)	Bei einer Prüfung auf einem Bremsprüfstand: Bremsen bis zur	a)	Ungenügende Bremskraft an einem oder mehreren Rädern		X	
			Keine Bremskraft an einem			

	Höchstbremskraft steigernd betätigen		oder mehreren Rädern			
		b)	Bremskraft an einem Rad beträgt weniger als 70 % der an dem anderen Rad derselben Achse gemessenen Höchstbremskraft; oder, im Falle einer Straßenprüfung, übermäßige Abweichung des Fahrzeugs von der Geraden		X	
			Bremskraft an einem Rad beträgt bei gelenkten Achsen weniger als 50 % der an dem anderen Rad derselben Achse gemessenen Höchstbremskraft			X
		c)	Bremskraft nicht abstufbar („Rupfen“)		X	
		d)	Ansprechzeit der Bremse an einem der Räder zu lang		X	
		e)	Starke Schwankung der Bremskraft während jeder vollen Radumdrehung		X	
1.2.2.	Wirksamkeit (PG)		Nachfolgende Mindestwerte werden nicht erreicht <sup>2</sup> :			
			Klassen M <sub>1</sub> , M <sub>2</sub> und M <sub>3</sub> : 50 % <sup>(3)</sup>		X	
			Klasse N <sub>1</sub> : 45 %			
			Klassen N <sub>2</sub> und N <sub>3</sub> 43 % <sup>(4)</sup>			
			Klassen O <sub>3</sub> und O <sub>4</sub> : 40 %			
			Weniger als 50 % der obigen Werte erreicht			X
1.3.						
Hilfsbremse (Notbremse), Wirkung und Wirksamkeit (falls getrennte Anlage)						
1.3.1.	Wirkung (PG)	a)	Ungenügende Bremskraft an einem oder mehreren Rädern		X	
			Keine Bremskraft an einem oder mehreren Rädern			X
		b)	Bremskraft an einem Rad beträgt weniger als 70 % der an dem anderen Rad derselben Achse gemessenen Höchstbremskraft. Oder, im Fall einer Straßenprüfung, übermäßige Abweichung des		X	

			Fahrzeugs von der Geraden			
			Bremskraft an einem Rad beträgt bei gelenkten Achsen weniger als 50 % der an dem anderen Rad derselben Achse gemessenen Höchstbremskraft.			X
		c)	Bremskraft nicht abstufbar („Rupfen“)		X	
1.3.2.	Wirksamkeit (PG)	Bei einem vom Betriebsbremssystem getrennten Hilfsbremssystem ist das in 1.2.2 beschriebene Prüfverfahren anzuwenden	Wirksamkeit von weniger als 50 % <sup>(6)</sup> der erforderlichen Bremskraft der Betriebsbremse gemäß 1.2.2, bezogen auf die zulässige Höchstmasse		X	
			Weniger als 50 % der oben genannten Bremswirksamkeitswerte im Verhältnis zur Masse des Fahrzeugs während der Prüfung erreicht			X
1.4.						
Feststellbremse: Wirkung und Wirksamkeit						
1.4.1.	Wirkung (PG)	Betätigung der Bremse bei der Prüfung auf einem Bremsprüfstand	Bremse einseitig ohne Wirkung oder, im Fall eines Straßentests, übermäßige Abweichung des Fahrzeugs von der Geraden		X	
			Weniger als 50 % der unter Nummer 1.4.2 genannten Bremswirksamkeitswerte im Verhältnis zur Masse des Fahrzeugs während der Prüfung erreicht			X
1.4.2.	Wirksamkeit (PG)	Prüfung auf einem Bremsprüfstand; andernfalls Prüfung in einer Straßenprüfung mit einem anzeigenden oder registrierenden Verzögerungsmessgerät	Abbremswirkung bei allen Fahrzeugen beträgt nicht mindestens 16 % im Verhältnis zur zulässigen Gesamtmasse oder bei Kraftfahrzeugen nicht mindestens 12 % im Verhältnis zur zulässigen Gesamtmasse der Fahrzeugkombination (es gilt der höhere Wert)		X	
			Weniger als 50 % der obigen Bremswerte im Verhältnis zur Masse des Fahrzeugs während der Prüfung erreicht			X
1.5.	Dauerbremssystem: Wirkung	Sichtprüfung und nach Möglichkeit Prüfung auf Funktion.	a) Bremswirkung nicht abstufbar (nicht anwendbar bei Motorbremssystemen)		X	

		b)	System funktioniert nicht		X	
1.6. Antiblockiersystem (ABS)	Sichtprüfung und Prüfung der Warnvorrichtung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a)	Warnvorrichtung defekt		X	
		b)	Warnvorrichtung zeigt Funktionsstörung des Systems an		X	
		c)	Raddrehzahlsensoren fehlen oder sind beschädigt		X	
		d)	Kabel beschädigt		X	
		e)	Andere Bauteile fehlen oder sind beschädigt		X	
		f)	System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an		X	
1.7. Elektronisches Bremssystem (EBS)	Sichtprüfung und Prüfung der Warnvorrichtung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a)	Warnvorrichtung defekt		X	
		b)	Warnvorrichtung zeigt Funktionsstörung des Systems an		X	
		c)	System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an		X	
		d)	Anschluss zwischen Zugfahrzeug und Anhänger ist nicht kompatibel oder fehlt			X
1.8. Bremsflüssigkeit	Sichtprüfung	Bremsflüssigkeit verschmutzt oder weist Ablagerungen auf			X	
		Unmittelbare Ausfallgefahr				X
2.						
LENKUNG						
2.1.						
Mechanischer Zustand						
2.1.1. Zustand des Lenkgetriebes	Sichtprüfung der Funktion des Lenkgetriebes bei Drehen des Lenkrads	a)	Gelenkwelle verzogen oder Schiebekeile abgenutzt		X	
			Funktionsfähigkeit beeinträchtigt			X
		b)	Gelenkwelle übermäßig abgenutzt		X	
			Funktionsfähigkeit beeinträchtigt			X
		c)	Gelenkwelle weist übermäßigen		X	

			Weg auf					
			Funktionsfähigkeit beeinträchtigt			X		
		d)	Leckage		X			
			Tropfenbildung			X		
2.1.2. Befestigung des Lenkgetriebes	Sichtprüfung der Befestigung des Lenkgehäuses am Fahrgestell bei Drehen des Lenkrads im und gegen den Uhrzeigersinn	a)	Lenkgetriebe nicht ausreichend befestigt		X			
			Befestigungen gefährlich locker oder Relativbewegung zum Fahrgestell/Aufbau sichtbar			X		
		b)	Befestigungslöcher im Fahrgestell ausgeweitet		X			
			Befestigungen stark beeinträchtigt			X		
		c)	Befestigungsbolzen fehlen oder sind gebrochen		X			
			Befestigungen stark beeinträchtigt			X		
		d)	Lenkgetriebe gebrochen		X			
			Stabilität oder Befestigung des Gehäuses beeinträchtigt			X		
		2.1.3. Zustand des Lenkgestänges	Sichtprüfung der Lenkungsbauteile auf Abnutzung, Bruch und Sicherheit bei Drehen des Lenkrads im und gegen den Uhrzeigersinn	a)	Relativbewegung der Bauteile, die befestigt sein sollten		X	
					Übermäßiges Spiel oder Gefahr des Lösen der Verbindungen			X
b)	Übermäßiger Verschleiß an den Verbindungsstellen				X			
	Sehr große Gefahr des Lösen der Verbindungen					X		
c)	Ein Bauteil gebrochen oder verformt				X			
	Funktionsfähigkeit beeinträchtigt					X		
d)	Sicherungseinrichtungen fehlen				X			
e)	Einstellung der Bauteile (z. B. der Spurstange oder Lenkzwischenstange) fehlerhaft				X			
f)	Sicherheitskritische Veränderung <sup>3</sup>				X			



			Funktionsfähigkeit beeinträchtigt			X
		g)	Staubabdichtung beschädigt oder schadhaf	X		
			Staubabdichtung fehlt oder ist schwer beschädigt		X	
2.1.4. Funktion des Lenkgestänges	Sichtprüfung der Lenkungsbauteile auf Abnutzung, Bruch und Sicherheit bei Drehen des Lenkrads im und gegen den Uhrzeigersinn, während die Räder des Fahrzeugs auf dem Boden stehen und der Motor läuft (Servolenkung)	a)	Lenkgestänge stößt bei Bewegung gegen befestigten Teil des Fahrgestells		X	
		b)	Lenkansschläge funktionieren nicht oder fehlen		X	
2.1.5. Servolenkung	Prüfung des Lenkungssystems auf Leckage und Prüfung des Füllstands des Hydraulikbehälters (falls sichtbar) Prüfung der Funktion des Servolenkungssystems, während die Räder des Fahrzeugs auf dem Boden stehen und der Motor läuft.	a)	Flüssigkeitsleck		X	
		b)	Bremsflüssigkeit unzureichend, unterhalb der Mindeststandanzeige		X	
			Flüssigkeitsvorrat unzureichend			X
		c)	Mechanismus funktioniert nicht		X	
			Lenkung beeinträchtigt			X
		d)	Mechanismus gebrochen oder unsicher		X	
			Lenkung beeinträchtigt			X
		e)	Einstellung fehlerhaft oder Bauteile stoßen aneinander		X	
			Lenkung beeinträchtigt			X
		f)	Sicherheitskritische Veränderung <sup>3</sup>		X	
			Lenkung beeinträchtigt			X
		g)	Kabel/Schläuche beschädigt oder übermäßig korrodiert		X	
			Lenkung beeinträchtigt			X

2.2.						
Lenkrad, Lenksäule und Lenkstange						
2.2.1. Zustand des Lenkrads	Drücken und Ziehen des Lenkrads in Längsrichtung der Lenksäule, Drücken des Lenkrads in verschiedene Richtungen im rechten Winkel zur Lenksäule, während die Räder des Fahrzeugs auf dem Boden stehen. Sichtprüfung des Spiels und des Zustands der beweglichen Kupplungen oder Antriebsgelenke	a)	Relativbewegung zwischen Lenkrad und Lenksäule wegen Lockerung		X	
			Sehr große Gefahr des LöSENS der Verbindungen			
		b)	Sicherungseinrichtung auf Lenkradnabe fehlt		X	
			Sehr große Gefahr des LöSENS der Verbindungen			
		c)	Lenkradnabe, -kranz, oder -speichen gebrochen oder locker		X	
			Sehr große Gefahr des LöSENS der Verbindungen			
		d)	Sicherheitskritische Veränderung <sup>3</sup>		X	
		2.2.2. Lenksäule und Lenkungsdämpfer	Drücken und Ziehen des Lenkrads in Längsrichtung der Lenksäule, Drücken des Lenkrads in verschiedene Richtungen rechtwinkelig zur Lenksäule. Sichtprüfung des Spiels und des Zustands der beweglichen Kupplungen oder Antriebsgelenke	a)	Übermäßiger Aufwärts- oder Abwärtsweg des Lenkradzentrums	
b)	Übermäßiges Radialspiel der Lenksäule				X	
c)	Flexible Kupplung beschädigt				X	
d)	Befestigung schadhaf				X	
	Sehr große Gefahr des LöSENS der Verbindungen					X
e)	Sicherheitskritische Veränderung <sup>3</sup>					X
2.3. Lenkungsspiel	Leichtes Drehen des Lenkrads im und gegen den Uhrzeigersinn soweit wie möglich, ohne dabei eine Bewegung der geradeaus gerichteten Räder zu verursachen (bei laufendem Motor im Fall einer Servolenkung) Sichtprüfung der Freigängigkeit	Übermäßiges freies Spiel in der Lenkung (z. B. Bewegung eines Punktes auf dem Lenkradkranz beträgt mehr als ein Fünftel des Lenkraddurchmessers) oder Spiel nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>			X	
		Sichere Lenkung beeinträchtigt				

2.4. Spureinstellung (X) <sup>2</sup>	Sichtprüfung	Offensichtlich fehlerhafte Einstellung		X		
		Geradeausfahren beeinträchtigt; Richtungsstabilität beeinträchtigt			X	
2.5. Drehkranz	Sichtprüfung oder Prüfung mittels eines speziell angepassten Radspieldetektors	a)	Bauteil leicht beschädigt		X	
			Bauteil schwer beschädigt oder eingerissen			
		b)	Übermäßiges Spiel		X	
			Geradeausfahren beeinträchtigt; Richtungsstabilität beeinträchtigt			
		c)	Befestigung schadhaft		X	
			Befestigung stark beeinträchtigt			
2.6. Elektronische Servolenkung (EPS)	Sichtprüfung und Prüfung der Übereinstimmung zwischen dem Winkel des Lenkrads und dem der Räder beim Ein-/Ausschalten des Motors und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a)	EPS-Störungsanzeige (MIL) weist auf Fehler im System hin		X	
		b)	Lenkhilfe funktioniert nicht		X	
		c)	System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an		X	
3.						
SICHT						
3.1. Sichtfeld	Sichtprüfung vom Fahrersitz aus	Behinderung des Sichtfelds des Fahrers, wodurch seine Sicht nach vorne oder zur Seite beeinträchtigt wird (außerhalb des Wischbereichs der Scheibenwischer).		X		
		Sicht innerhalb des Wischbereichs der Scheibenwischer beeinträchtigt oder Außenspiegel nicht sichtbar			X	
3.2. Scheiben	Sichtprüfung	a)	Glas- oder (falls zugelassen) Kunststoff-Scheiben gesprungen oder verfärbt (außerhalb des Wischbereichs der Scheibenwischer)	X		
			Sicht innerhalb des Wischbereichs der Scheibenwischer beeinträchtigt oder Außenspiegel nicht sichtbar		X	

		b)	Glas- oder Kunststoff-Scheiben (einschließlich reflektierender oder getönter Folien) nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> (außerhalb des Wischbereichs der Scheibenwischer)	X		
			Sicht innerhalb des Wischbereichs der Scheibenwischer beeinträchtigt oder Außenspiegel nicht sichtbar		X	
		c)	Glas- oder Kunststoff-Scheiben in unzulässigem Zustand		X	
			Sicht im Wischbereich der Scheibenwischer stark beeinträchtigt			X
3.3. Rückspiegel oder Rückblinkeinrichtung	Sichtprüfung	a)	Rückspiegel oder Rückblinkeinrichtung fehlt oder Montage nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> (mindestens zwei Rückblinkeinrichtungen vorhanden)	X		
			Weniger als zwei Rückblinkeinrichtungen vorhanden		X	
		b)	Rückspiegel oder Rückblinkeinrichtung leicht beschädigt oder locker	X		
			Rückspiegel oder Rückblinkeinrichtung unwirksam, schwer beschädigt, locker oder unsicher		X	
		c)	Erforderliches Sichtfeld nicht erfasst		X	
3.4. Scheibenwischer	Sichtprüfung und Betätigung	a)	Scheibenwischer funktionieren nicht oder fehlen		X	
		b)	Wischblätter defekt	X		
			Wischblatt fehlt oder ist offensichtlich defekt		X	
3.5. Scheibenwaschanlage	Sichtprüfung und Betätigung		Waschanlage funktioniert nicht ordnungsgemäß (Pumpe funktioniert, aber fehlende Waschflüssigkeit oder Wasserstrahl	X		

		falsch ausgerichtet)			
		Waschanlage funktioniert nicht		X	
3.6. Antibeschlagsystem (X) <sup>2</sup>	Sichtprüfung und Betätigung	System funktioniert nicht oder ist offensichtlich defekt	X		
4.					
LEUCHTEN, REFLEKTOREN UND ELEKTRISCHE ANLAGE					
4.1.					
Frontscheinwerfer					
4. Zustand und 1. Funktion 1.	Sichtprüfung und Betätigung	a)	Scheinwerfer/Lichtquelle defekt oder fehlt (Mehrfach- Licht/mehrere Lichtquellen; bei LED bis 1/3 funktionsuntüchtig)	X	
			Einzel-Scheinwerfer/Einzel- Lichtquellen; bei LED Sicht stark beeinträchtigt		X
		b)	Projektionssystem (Reflektor und Linse bzw., Streu- /Abschlusscheibe) leicht defekt	X	
			Projektionssystem (Reflektor und Linse bzw. Streu- /Abschlusscheibe) stark defekt oder fehlt		X
		c)	Leuchte nicht sicher befestigt		X
		4.1.2. Ausrichtung	Sichtprüfung und Betätigung	a)	Frontscheinwerfer: erhebliche Fehleinstellung
		b)	Lichtquelle nicht ordnungsgemäß montiert		
4.1.3. Schaltung	Sichtprüfung und Betätigung	a)	Schalterfunktion nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> (Anzahl der gleichzeitig leuchtenden Scheinwerfer)	X	
			Höchstzulässige Helligkeit nach vorn überschritten		X
		b)	Funktion der Betätigungseinrichtung beeinträchtigt		X
4.1.4. Übereinstimmung mit den Vorschriften <sup>1</sup>	Sichtprüfung und Betätigung	a)	Scheinwerfer, Lichtfarbe, Position, Leuchtkraft oder Genehmigungszeichen nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>		X
		b)	Gegenstände auf der Streu- /Abschlusscheibe oder der		X

			Lichtquelle, die offensichtlich die Leuchtkraft reduzieren oder die Lichtfarbe verändern			
		c)	Lichtquelle und Scheinwerfer nicht kompatibel		X	
4.1.5. Niveauregulierungseinrichtung (falls vorgeschrieben)	Sichtprüfung und Betätigung (soweit möglich)	a)	Vorrichtung funktioniert nicht		X	
		b)	Manuelle Vorrichtung kann vom Fahrersitz aus nicht betätigt werden		X	
4.1.6. Scheinwerferwaschanlage (falls vorgeschrieben)	Sichtprüfung und Betätigung (soweit möglich)	Vorrichtung funktioniert nicht		X		
		Bei Gasentladungsleuchten			X	
4.2.						
Begrenzungs- und Schlussleuchten, Seitenmarkierungsleuchten, Umrissleuchten sowie Tagfahrleuchten						
4.2.1. Zustand und Funktion	Sichtprüfung und Betätigung	a)	Lichtquelle defekt		X	
		b)	Streu-/Abschlusscheibe schadhaft		X	
		c)	Leuchte nicht sicher befestigt	X		
Sehr große Gefahr, dass die Einrichtung abfällt		X				
4.2.2. Schaltung	Sichtprüfung und Betätigung	a)	Schalterfunktion nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>		X	
			Schlussleuchten und Seitenmarkierungsleuchten können ausgeschaltet werden, wenn die Scheinwerfer eingeschaltet sind		X	
		b)	Funktion der Betätigungseinrichtung beeinträchtigt		X	
4.2.3. Übereinstimmung mit den Vorschriften <sup>1</sup>	Sichtprüfung und Betätigung	a)	Leuchte, Lichtfarbe, Position, Leuchtkraft oder Genehmigungszeichen nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>	X		
			Rotes Licht nach vorn oder weißes Licht nach hinten; stark verringerte Leuchtkraft		X	
		b)	Gegenstände auf der Streu-/Abschlusscheibe oder der Lichtquelle, die offensichtlich die Leuchtkraft reduzieren oder die Lichtfarbe verändern	X		

			Rotes Licht nach vorn oder weißes Licht nach hinten; stark verringerte Leuchtkraft		X	
4.3.						
Bremsleuchten						
4.3.1. Zustand und Funktion	Sichtprüfung und Betätigung	a)	Lichtquelle defekt (Mehrfach-Lichtquelle; bei LED bis zu 1/3 nicht funktionstüchtig)	X		
			Einzel-Lichtquellen; bei LED weniger als 2/3 funktionstüchtig		X	
			Keine Lichtquelle funktionstüchtig			X
		b)	Streu-/Abschlusscheibe leicht beschädigt (kein Einfluss auf Lichtausstrahlung)	X		
			Streu-/Abschlusscheibe schwer beschädigt (Lichtausstrahlung beeinträchtigt)		X	
		c)	Leuchte nicht sicher befestigt	X		
			Sehr große Gefahr, dass die Einrichtung abfällt		X	
4.3.2. Schaltung	Sichtprüfung und Betätigung	a)	Schalterfunktion nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>	X		
			Funktionsverzögerung		X	
			Funktioniert nicht			X
		b)	Funktion der Betätigungseinrichtung beeinträchtigt		X	
4.3.3. Übereinstimmung mit den Vorschriften <sup>1</sup>	Sichtprüfung und Betätigung		Leuchte, Lichtfarbe, Position, Leuchtkraft oder Genehmigungszeichen nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>	X		
			Weißes Licht nach hinten ausgestrahlt; stark verringerte Leuchtkraft		X	

4.4.					
Fahrtrichtungsanzeiger und Warnblinkleuchten					
4.4.1. Zustand und Funktion	Sichtprüfung und Betätigung	a)	Lichtquelle defekt (Mehrfach-Lichtquelle; bei LED bis zu 1/3 nicht funktionstüchtig)	X	
			Einzel-Lichtquellen; bei LED weniger als 2/3 funktionstüchtig		X
		b)	Streu-/Abschlusscheibe leicht beschädigt (kein Einfluss auf Lichtausstrahlung)	X	
			Streu-/Abschlusscheibe schwer beschädigt (Lichtausstrahlung beeinträchtigt)		X
		c)	Leuchte nicht sicher befestigt	X	
			Sehr große Gefahr, dass die Einrichtung abfällt		X
4.4.2. Schaltung	Sichtprüfung und Betätigung	Schalterfunktion nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>		X	
		Funktioniert nicht			X
4.4.3. Übereinstimmung mit den Vorschriften <sup>1</sup>	Sichtprüfung und Betätigung	Leuchte, Lichtfarbe, Position, Leuchtkraft oder Genehmigungszeichen nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>			X
4.4.4. Blinkfrequenz	Sichtprüfung und Betätigung	Blinkgeschwindigkeit nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> (Blinkfrequenz weicht um mehr als 25 % ab)		X	
4.5.					
Nebelscheinwerfer und Nebelschlussleuchten					
4.5.1. Zustand und Funktion	Sichtprüfung und Betätigung	a)	Lichtquelle defekt (Mehrfach-Lichtquelle; bei LED bis zu 1/3 nicht funktionstüchtig)	X	
			Einzel-Lichtquellen; bei LED weniger als 2/3 funktionstüchtig		X
		b)	Streu-/Abschlusscheibe leicht beschädigt (kein Einfluss auf Lichtausstrahlung)	X	
			Streu-/Abschlusscheibe schwer beschädigt (Lichtausstrahlung beeinträchtigt)		X
		c)	Leuchte nicht sicher befestigt	X	
			Sehr große Gefahr, dass die		X



			Leuchte abfällt oder der Gegenverkehr geblendet wird			
4.5.2 Ausrichtung (X) <sup>2</sup>	Sichtprüfung und Betätigung	Nebelscheinwerfer nicht korrekt waagrecht eingestellt, wenn die Lichtverteilung eine Hell-Dunkel-Grenze hat (Hell-Dunkel-Grenze zu niedrig)		X		
		Hell-Dunkel-Grenze über der der Scheinwerfer für Abblendlicht			X	
4.5.3. Schaltung	Sichtprüfung und Betätigung	Schalterfunktion nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>		X		
		Funktioniert nicht			X	
4.5.4. Übereinstimmung mit den Vorschriften <sup>1</sup>	Sichtprüfung und Betätigung	a)	Leuchte, Lichtfarbe, Position, Leuchtkraft oder Genehmigungszeichen nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>		X	
		b)	Schaltefunktion nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>	X		
4.6.						
Rückfahrscheinwerfer						
4.6.1. Zustand und Funktion	Sichtprüfung und Betätigung	a)	Lichtquelle defekt	X		
		b)	Streu-/Abschlussscheibe schadhaft	X		
		c)	Leuchte nicht sicher befestigt	X		
Sehr große Gefahr, dass die Einrichtung abfällt		X				
4.6.2. Übereinstimmung mit den Vorschriften <sup>1</sup>	Sichtprüfung und Betätigung	a)	Leuchte, Lichtfarbe, Position, Leuchtkraft oder Genehmigungszeichen nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>		X	
		b)	Schaltefunktion nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>		X	
4.6.3. Schaltung	Sichtprüfung und Betätigung	Schalterfunktion nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>		X		
		Rückfahrscheinwerfer kann eingeschaltet werden, obwohl Rückwärtsgang nicht eingelegt ist			X	

4.7.					
Hintere Kennzeichenbeleuchtung					
4.7.1. Zustand und Funktion	Sichtprüfung und Betätigung	a)	Leuchte strahlt direktes oder weißes Licht nach hinten aus	X	
		b)	Lichtquelle defekt (Mehrfach-Lichtquelle)	X	
			Lichtquelle defekt (Einzel-Lichtquelle)		X
		c)	Leuchte nicht sicher befestigt	X	
Sehr große Gefahr, dass die Einrichtung abfällt	X				
4.7.2. Übereinstimmung mit den Vorschriften <sup>1</sup>	Sichtprüfung und Betätigung	Schalterfunktion nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>		X	
4.8.					
Rückstrahler, auffällige (retroreflektierende) Markierung und hintere Kennzeichnungstafeln					
4.8.1. Zustand	Sichtprüfung	a)	Rückstrahleinrichtung defekt oder beschädigt	X	
			Rückstrahlung beeinträchtigt		X
		b)	Rückstrahler nicht sicher befestigt	X	
			Können abfallen		X
4.8.2. Übereinstimmung mit den Vorschriften <sup>1</sup>	Sichtprüfung	Vorrichtung, reflektierte Lichtfarbe oder Position nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>			X
		Fehlen gänzlich oder strahlen rotes Licht nach vorn oder weißes Licht nach hinten zurück			X
4.9.					
Kontrollleuchten für das Beleuchtungssystem					
4.9.1. Zustand und Funktion	Sichtprüfung und Betätigung	Vorrichtung funktioniert nicht		X	
		Funktionieren nicht für Fernlicht oder Nebelschlussleuchte			X
4.9.2. Übereinstimmung mit den Vorschriften <sup>1</sup>	Sichtprüfung und Betätigung	Nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>		X	
4.10. Elektrische Verbindungen zwischen Zugfahrzeug und Anhänger oder Sattelanhänger	Sichtprüfung: falls möglich, Prüfung des Stromdurchgangs der Verbindung	a)	Unbewegliche Bauteile nicht sicher befestigt	X	
			Fassung locker		X
		b)	Isolierung beschädigt oder	X	

			schadhaft			
			Kann Kurzschluss verursachen	X		
		c)	Elektrische Verbindungen des Zugfahrzeugs oder des Anhängers funktionieren nicht einwandfrei	X		
			Bremsleuchten des Anhängers funktionieren überhaupt nicht			X
4.11. Elektrische Leitungen	Sichtprüfung, einschließlich des Motorraums (soweit einschlägig)	a)	Leitungen unsicher oder ungenügend gesichert	X		
			Halterungen locker, berühren scharfe Kanten, Anschlüsse könnten sich lösen		X	
			Leitungen könnten heiße Teile, sich drehende Teile oder den Boden berühren; Anschlüsse haben sich gelöst (für Bremsung und Lenkung wichtige Teile)			X
		b)	Leitungen leicht schadhaft	X		
			Leitungen sehr schadhaft		X	
			Leitungen äußerst schadhaft (für die Bremsung und Lenkung wichtige Teile)			X
		c)	Isolierung beschädigt oder schadhaft	X		
			Kann Kurzschluss verursachen		X	
			Erhebliche Brandgefahr, Funkenbildung			X
4.12. Nicht obligatorische Scheinwerfer und Rückstrahler (X) <sup>2</sup>	Sichtprüfung und Betätigung	a)	Eine eingebaute Leuchte/ein eingebauter Rückstrahler nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>	X		
			Rotes Licht wird nach vorn oder weißes Licht nach hinten ausgestrahlt/reflektiert		X	
		b)	Funktion der Leuchte nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>	X		
			Aufgrund der Anzahl der gleichzeitig leuchtenden Scheinwerfer wird die zulässige Helligkeit überschritten; rotes Licht wird nach vorn oder		X	

			weißes Licht nach hinten ausgestrahlt			
		c)	Leuchte / Rückstrahler nicht sicher befestigt	X		
			Sehr große Gefahr, dass die Einrichtung abfällt		X	
4.13. Batterie(n)	Sichtprüfung	a)	Unsicher	X		
			Unsachgemäß befestigt. Kann Kurzschluss verursachen.		X	
		b)	Leckage	X		
			Austreten gefährlicher Stoffe:		X	
		c)	Schalter (sofern vorgeschrieben) defekt		X	
		d)	Sicherungen (sofern vorgeschrieben) defekt		X	
		e)	Belüftung (sofern vorgeschrieben) unzureichend		X	

5.

## ACHSEN, RÄDER, REIFEN UND AUFHÄNGUNG

5.1.

## Achsen

5.1.1. Achsen (+PG)	Sichtprüfung mit Prüfung mittels eines Radspieldetektors, falls vorhanden	a)	Achse gebrochen oder verbogen			X
		b)	Unsichere Befestigung am Fahrzeug		X	
			Stabilität beeinträchtigt, Funktionsfähigkeit beeinträchtigt: übermäßiges Spiel an den Befestigungspunkten			X
		c)	Sicherheitskritische Veränderung <sup>3</sup>		X	
			Stabilität beeinträchtigt, Funktionsfähigkeit beeinträchtigt, Abstand zu anderen Fahrzeugteilen oder Bodenfreiheit unzureichend			X
5.1.2. Achsschenkelbolzen (+PG)	Sichtprüfung mit Prüfung mittels eines Radspieldetektors, falls vorhanden Aufbringen einer vertikalen oder	a)	Achsschenkel gebrochen			X
		b)	Achsschenkelbolzen und/oder -buchse übermäßig abgenutzt		X	
			Kann/können sich lockern;			X

	lateralen Kraft auf jedes Rad und Beobachten des Ausmaßes der Bewegung zwischen Achsträger und Achsschenkel		Richtungsstabilität beeinträchtigt			
		c)	Übermäßige Bewegung zwischen Achsschenkel und Achsträger		X	
			Kann/können sich lockern; Richtungsstabilität beeinträchtigt			X
		d)	Achsschenkelbolzen in der Lagerung locker		X	
			Kann/können sich lockern; Richtungsstabilität beeinträchtigt			X
5.1.3. Radlager (+PG)	Sichtprüfung mit Prüfung mittels eines Radspieldetektors, falls vorhanden Ruckartiges Bewegen des Rades oder Aufbringen einer lateralen Kraft auf jedes Rad und Beobachten der Kippbewegung des Rades im Verhältnis zum Achsschenkel	a)	Übermäßiges Spiel in einem Radlager		X	
			Richtungsstabilität beeinträchtigt; Gefahr der Zerstörung			X
		b)	Radlager schwergängig oder klemmt		X	
			Gefahr der Überhitzung; Gefahr der Zerstörung			X
5.2.						
Räder und Reifen						
5.2.1. Radnabe	Sichtprüfung	a)	Eine Radmutter oder ein Radbolzen fehlt oder ist locker		X	
			Befestigung fehlt oder ist so locker, dass die Verkehrssicherheit sehr stark beeinträchtigt ist			X
		b)	Nabe abgenutzt oder beschädigt		X	
			Nabe abgenutzt oder beschädigt, so dass die sichere Befestigung der Räder beeinträchtigt ist			X
5.2.2. Räder	Sichtprüfung der beiden Seiten jedes Rades, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht	a)	Bruch oder defekte Schweißung			X
		b)	Felgenringe unsachgemäß montiert		X	
			Könnten sich lösen			X
		c)	Rad stark verbogen oder abgenutzt		X	
			Sichere Befestigung an der Radnabe beeinträchtigt; sichere Befestigung des Reifens			X

			beeinträchtigt			
		d)	Größe, technische Ausführung, Kompatibilität oder Typ des Rades nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> , so dass die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wird		X	
5.2.3. Reifen	Sichtprüfung des gesamten Reifens durch Vor- und Rückwärtsrollen des Fahrzeugs	a)	Reifengröße, Tragfähigkeit, Genehmigungszeichen oder Geschwindigkeitskategorie nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> , so dass die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wird		X	
			Unzureichende Tragfähigkeit oder Geschwindigkeitskategorie für den tatsächlichen Gebrauch; Reifen berührt andere unbewegliche Fahrzeugteile, so dass sicheres Fahren beeinträchtigt ist			X
		b)	Reifen unterschiedlicher Größe auf derselben Achse oder an Zwillingsrädern		X	
		c)	Reifen unterschiedlicher Bauart (Radial-/Diagonalreifen) auf derselben Achse		X	
		d)	Reifen schwer beschädigt oder eingeschnitten		X	
			Cord sichtbar oder beschädigt			X
		e)	Profiltiefe der Reifen: Abnutzungsanzeiger wird sichtbar.		X	
			Profiltiefe der Reifen nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>			X
		f)	Reifen scheuern an anderen Bauteilen (flexible Spritzschutzvorrichtungen)	X		
			Reifen scheuern an anderen Bauteilen (sicheres Fahren nicht beeinträchtigt)		X	
g)	Nachgeschnittene Reifen nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>		X			
	Cord-Schutzschicht beeinträchtigt			X		

5.3.							
Aufhängung							
5.3.1. Federn und Stabilisatoren (+PG)	Sichtprüfung mit Prüfung mittels eines Radspieldetektors, falls vorhanden	a)	Federn unsicher am Fahrgestell oder an der Achse befestigt		X		
			Relativbewegung sichtbar, Befestigungen extrem locker			X	
		b)	Federbauteil beschädigt oder gebrochen		X		
			Hauptfeder(-blatt) oder zusätzliche Federblätter sehr schwer beeinträchtigt				X
		c)	Feder fehlt		X		
			Hauptfeder(-blatt) oder zusätzliche Federblätter sehr schwer beeinträchtigt				X
		d)	Sicherheitskritische Veränderung <sup>3</sup>		X		
			Abstand zu anderen Fahrzeugteilen unzureichend; Federungssystem funktioniert nicht				X
5.3.2. Schwingungsdämpfer	Sichtprüfung	a)	Schwingungsdämpfer unsicher am Fahrgestell oder an der Achse befestigt	X			
			Schwingungsdämpfer locker			X	
		b)	Schwingungsdämpfer beschädigt und erhebliche Leckage oder Funktionsstörung		X		
		c)	Schwingungsdämpfer fehlt		X		
5.3.3. Drehstäbe, Führungslenker, Dreiecklenker und Aufhängungsarme (+PG)	Sichtprüfung mit Prüfung mittels eines Radspieldetektors, falls vorhanden	a)	Bauteil unsicher am Fahrgestell oder an der Achse befestigt		X		
			Können sich lockern; Richtungsstabilität beeinträchtigt			X	
		b)	Bauteil beschädigt oder übermäßig korrodiert		X		
			Stabilität des Bauteils beeinträchtigt oder Bauteil gebrochen				X
		c)	Sicherheitskritische Veränderung <sup>3</sup>		X		
			Abstand zu anderen Fahrzeugteilen unzureichend; System funktioniert nicht				X

5.3.4. Aufhängungsgelenke (+PG)	Sichtprüfung mit Prüfung mittels eines Radspieldetektors, falls vorhanden	a)	Achsschenkelbolzen und/oder -buchsen oder Aufhängungsgelenke übermäßig abgenutzt		X	
			Können sich lockern; Richtungsstabilität beeinträchtigt			X
		b)	Staubabdichtung stark verschlissen	X		
			Staubabdichtung fehlt oder gerissen		X	
5.3.5. Luftfederung	Sichtprüfung	a)	System funktioniert nicht			X
		b)	Ein Bauteil ist derart beschädigt, verändert oder schadhaft, dass dadurch die Funktion des Systems beeinträchtigt würde		X	
			Funktionsfähigkeit des Systems stark beeinträchtigt			X
		c)	Hörbare Systemleckage		X	
		d)	Sicherheitskritische Veränderung		X	
6.						
FAHRGESTELL UND DARAN BEFESTIGTE TEILE						
6.1.						
Fahrgestell oder Rahmen und daran befestigte Teile						
6.1.1. Allgemeiner Zustand	Sichtprüfung	a)	Längs- oder Querträger des Rahmens leicht rissig oder verformt		X	
			Längs- oder Querträger des Rahmens stark rissig oder verformt			X
		b)	Verstärkungsplatten oder Befestigungen unsicher		X	
			Mehrheit der Befestigungen locker; Festigkeit der Teile unzureichend			X
		c)	Übermäßig korrodiert, so dass die Stabilität des Aufbaus beeinträchtigt wird		X	
Festigkeit der Teile unzureichend				X		
6.1.2. Abgasführungen und Schalldämpfer	Sichtprüfung	a)	Auspuffanlage unsicher oder undicht		X	
		b)	Abgase dringen in Fahrer- oder Fahrgastraum ein		X	
			Gesundheitsgefahr für Fahrzeuginsassen			X
6.1.3. Kraftstofftank und Kraftstoffleitungen	Sichtprüfung und Prüfung mittels Leckagedetektor im	a)	Tank oder Leitungen unsicher, dadurch besondere Brandgefahr			X



(einschl. Heizungskraftstofftank und Leitungen)	Fall von LPG/CNG/LNG-Systemen	b)	Kraftstoffaustritt oder fehlender oder undichter Tankdeckel		X	
			Brandgefahr; übermäßiges Austreten gefährlicher Stoffe			X
		c)	Leitungen angescheuert	X		
			Leitungen beschädigt		X	
		d)	Kraftstoffabsperrentil (falls vorgeschrieben) funktioniert nicht einwandfrei		X	
		e)	Brandgefahr aufgrund — Kraftstoffaustritts — eines mangelhaft abgeschirmten Kraftstofftanks oder Auspuffs — des Zustands des Motorraums			X
f)	LPG/CNG/LNG- oder Wasserstoffsystem nicht vorschriftsgemäß, Teil des Systems defekt <sup>1</sup>			X		
6.1.4. Stoßstangen, seitlicher und hinterer Unterfahrschutz	Sichtprüfung	a)	Locker oder beschädigt, dadurch Verletzungsgefahr bei Berührung oder Kontakt		X	
			Teile können abfallen; Funktionsfähigkeit stark beeinträchtigt			X
		b)	Einrichtung offensichtlich nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>		X	
6.1.5. Reserverad-halter (falls montiert)	Sichtprüfung	a)	Reserveradhalter nicht in einwandfreiem Zustand	X		
		b)	Reserveradhalter gebrochen oder unsicher		X	
		c)	Reserverad unsicher am Halter befestigt		X	
Sehr große Gefahr, dass das Reserverad abfällt				X		
6.1.6. Mechanische Verbindungseinrichtung und Abschleppeinrichtungen	Sichtprüfung auf Abnutzung und einwandfreie Funktion, mit besonderer Aufmerksamkeit auf Sicherungsvorrichtungen,	a)	Bauteil beschädigt, defekt oder eingerissen (wenn nicht in Betrieb)		X	
			Bauteil beschädigt, defekt oder eingerissen (wenn in Betrieb)			X
		b)	Bauteil übermäßig abgenutzt		X	

(+PG)	und/oder Verwenden einer Prüfleere		Unterhalb der Verschleißmarkierung			X
		c)	Befestigung schadhaf		X	
			Befestigung locker, dadurch sehr große Gefahr des Abfallens			X
		d)	Sicherungsvorrichtung fehlt oder funktioniert nicht einwandfrei		X	
		e)	Anhänge-Anzeige funktioniert nicht		X	
		f)	Kennzeichen oder Leuchte verdeckt (wenn nicht in Verwendung)	X		
			Kennzeichen nicht lesbar (wenn nicht in Verwendung)		X	
		g)	Sicherheitskritische Veränderung <sup>3</sup> (sekundäre Teile)		X	
			Sicherheitskritische Veränderung <sup>3</sup> (primäre Teile)			X
		h)	Verbindungseinrichtung zu schwach, nicht kompatibel oder Anhängervorrichtung nicht vorschriftsgemäß			X
		6.1.7. Übermittlung	Sichtprüfung	a)	Sicherungsbolzen locker oder fehlen	
Sicherungsbolzen locker oder fehlen, so dass die Verkehrssicherheit erheblich gefährdet ist						X
b)	Antriebswellenlager übermäßig abgenutzt				X	
	Sehr große Gefahr des Lösens oder Versagens					X
c)	Antriebswellengelenke oder Antriebsketten/-riemen übermäßig abgenutzt				X	
	Sehr große Gefahr des Lösens oder Versagens					X
d)	Flexible Kupplung beschädigt				X	
	Sehr große Gefahr des Lösens oder Versagens					X
e)	Welle beschädigt oder verbogen				X	
f)	Lagergehäuse gebrochen oder unsicher				X	
	Sehr große Gefahr des Lösens oder					X

			Versagens			
		g)	Staubabdichtung stark verschlissen	X		
			Staubabdichtung fehlt oder gerissen		X	
		h)	Unzulässige Veränderung am Antriebssystem		X	
6.1.8. Motorbefestigungen	Sichtprüfung		Befestigungen schadhaf, offensichtlich und schwer beschädigt		X	
			Befestigungen locker oder gebrochen			X
6.1.9 Motorleistung (X) <sup>2</sup>	Sichtprüfung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a)	Betätigungseinrichtung verändert, dadurch Beeinträchtigung der Sicherheit und/oder des Umweltverhaltens		X	
		b)	Motor verändert, dadurch Beeinträchtigung der Sicherheit und/oder des Umweltverhaltens			X
6.2.						
Führerhaus und Karosserie						
6.2.1. Zustand	Sichtprüfung	a)	Verkleidung oder Bauteil locker oder beschädigt, dadurch Verletzungsgefahr		X	
			Können abfallen			X
		b)	Karosseriesäule unsicher		X	
			Stabilität beeinträchtigt			X
		c)	Eindringen von Motor- oder Abgasen		X	
			Gesundheitsgefahr für Fahrzeuginsassen			X
		d)	Sicherheitskritische Veränderung <sup>3</sup>		X	
			Ungenügender Abstand zu sich drehenden oder sich bewegenden Teilen und zur Straße			X
6.2.2. Befestigung	Sichtprüfung	a)	Karosserie oder Führerhaus unsicher		X	
			Stabilität beeinträchtigt			X
		b)	Karosserie/Führerhaus sitzt offensichtlich nicht korrekt ausgerichtet auf dem Fahrgestell		X	
		c)	Befestigung der Karosserie/des Führerhauses am Fahrgestell oder		X	

			Querträger unsicher oder fehlt, falls symmetrisch			
			Befestigung der Karosserie/des Führerhauses am Fahrgestell oder Querträger unsicher oder fehlt, so dass die Verkehrssicherheit erheblich gefährdet ist			X
		d)	Befestigungspunkte der selbsttragenden Karosserie übermäßig korrodiert		X	
			Stabilität beeinträchtigt			X
6.2.3. Türen und Türansläge	Sichtprüfung	a)	Tür öffnet oder schließt nicht einwandfrei		X	
		b)	Tür kann sich versehentlich öffnen oder bleibt nicht geschlossen (Schiebetüren)		X	
			Tür kann sich versehentlich öffnen oder bleibt nicht geschlossen (Drehtüren)			X
		c)	Tür, Scharniere, Anschläge oder Holm schadhaf	X		
			Tür, Scharniere, Anschläge oder Holm fehlen oder sind locker		X	
6.2.4. Boden	Sichtprüfung		Boden unsicher oder schwer beschädigt		X	
			Stabilität unzureichend			X
6.2.5. Fahrersitz	Sichtprüfung	a)	Sitzstruktur defekt		X	
			Sitz locker			X
		b)	Einstellmechanismus funktioniert nicht einwandfrei		X	
			Sitz bewegt sich oder Rückenlehne kann nicht festgestellt werden			X
6.2.6. Andere Sitze	Sichtprüfung	a)	Sitze defekt oder unsicher (sekundäre Teile)	X		
			Sitze defekt oder unsicher (primäre Teile)		X	
		b)	Montage der Sitze nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>	X		
			Zulässige Anzahl der Sitze überschritten; Anordnung der Sitze nicht genehmigungsgemäß		X	

6.2.7. Betätigungseinrichtungen	Sichtprüfung und Betätigung	Eine für den sicheren Betrieb des Fahrzeugs erforderliche Betätigungseinrichtung funktioniert nicht einwandfrei			X		
		Sicherer Betrieb beeinträchtigt				X	
6.2.8. Trittstufen/Einstieg	Sichtprüfung	a)	Stufe oder Sprosse unsicher	X			
			Stabilität unzureichend		X		
		b)	Zustand von Stufe oder Sprosse birgt Verletzungsgefahr für Nutzer			X	
6.2.9. Andere interne und externe Zubehörteile und Ausrüstungen	Sichtprüfung	a)	Befestigung anderer Zubehörteile oder Ausrüstungen defekt			X	
			b)	Andere Zubehörteile oder Ausrüstungen nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>		X	
		Zubehörteile können Verletzungen verursachen; sicherer Betrieb beeinträchtigt			X		
		c)	Hydraulische Einrichtung undicht		X		
			Übermäßiges Austreten gefährlicher Stoffe:			X	
		6.2.10. Radabdeckungen (Kotflügel), Spritzschutzvorrichtung	Sichtprüfung	a)	Fehlen, sind locker oder schwer korrodiert		X
Können Verletzungen verursachen; können abfallen						X	
b)	Ungenügender Abstand zum Reifen/Rad (Spritzschutz)			X			
	Ungenügender Abstand zum Reifen/Rad (Radabdeckungen)				X		
c)	Nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>			X			
	Unzureichende Abdeckung der Reifenlauffläche				X		

7.						
SONSTIGE AUSSTATTUNG						
7.1.						
Sicherheitsgurte/Gurtschlösser und Rückhaltesysteme						
7.1.1. Montagesicherheit der Sicherheitsgurte/Gurtschlösser	Sichtprüfung	a)	Verankerungspunkt schwer beschädigt		X	
			Stabilität beeinträchtigt			X
		b)	Verankerung locker		X	
7.1.2. Zustand der Sicherheitsgurte/Gurtschlösser	Sichtprüfung und Betätigung	a)	Vorgeschriebener Sicherheitsgurt fehlt oder ist nicht montiert		X	
		b)	Sicherheitsgurt beschädigt	X		
			Einschnitt oder Anzeichen für Überdehnung		X	
		c)	Sicherheitsgurt nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>		X	
		d)	Gurtschloss beschädigt oder funktioniert nicht einwandfrei		X	
e)	Retraktor beschädigt oder funktioniert nicht einwandfrei		X			
7.1.3. Gurtkraftbegrenzer	Sichtprüfung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a)	Kraftbegrenzer fehlt offensichtlich oder ist nicht für das Fahrzeug geeignet		X	
		b)	System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an		X	
7.1.4. Gurtstraffer	Sichtprüfung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a)	Gurtstraffer fehlt oder ist offensichtlich nicht für das Fahrzeug geeignet		X	
		b)	System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an		X	
7.1.5. Airbag	Sichtprüfung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a)	Airbags fehlen offensichtlich oder sind nicht für das Fahrzeug geeignet		X	
		b)	Airbag offensichtlich nicht		X	

			funktionstüchtig			
		c)	System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an		X	
7.1.6. Zusätzliche Rückhaltesysteme (SRS)	Sichtprüfung der Störungsanzeige (MIL) und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a)	SRS-Störungsanzeige (MIL) weist auf Fehler im System hin		X	
		b)	System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an		X	
7.2. Feuerlöscher (X) <sup>2</sup>	Sichtprüfung	a)	Fehlt		X	
		b)	Nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> Falls vorgeschrieben (z. B. Taxis, Stadt- und Reisebusse usw.)	X	X	
7.3. Schlösser und Diebstahlsicherungen	Sichtprüfung und Betätigung	a)	Diebstahlsicherung funktioniert nicht und verhindert nicht das Anfahren des Fahrzeugs	X		
		b)	Defekt Sperrt oder blockiert unbeabsichtigt		X	X
7.4. Warndreieck (falls vorgeschrieben) (X) <sup>2</sup>	Sichtprüfung	a)	Fehlt oder ist unvollständig	X		
		b)	Nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>	X		
7.5. Verbandskasten (falls vorgeschrieben) (X) <sup>2</sup>	Sichtprüfung		Fehlt, unvollständig oder nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>	X		
7.6. Unterlegkeil(e) (falls vorgeschrieben) (X) <sup>2</sup>	Sichtprüfung		Fehlen oder sind nicht in gutem Zustand, Stabilität oder Abmessungen unzureichend		X	
7.7. Vorrichtung für akustische Warnungen	Sichtprüfung und Betätigung	a)	Funktioniert nicht ordnungsgemäß	X		
			Keine Funktion		X	
		b)	Betätigungseinrichtung unsicher	X		
		c)	Nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>	X		
Erzeugter Ton kann mit offiziellen Sirenen verwechselt werden			X			

7.8. Tachometer	Sichtprüfung oder Betrieb während eines Straßentests oder elektronische Prüfung	a)	Nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> eingebaut	X		
			Fehlt (falls vorgeschrieben)		X	
		b)	Funktionsfähigkeit beeinträchtigt	X		
			Keine Funktion		X	
		c)	Keine ausreichende Beleuchtung	X		
			Überhaupt keine Beleuchtung		X	
7.9. Kontrollgerät (falls eingebaut/vorgeschrieben)	Sichtprüfung	a)	Nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> eingebaut		X	
		b)	Vorrichtung funktioniert nicht		X	
		c)	Verplombung schadhaft oder fehlt		X	
		d)	Einbauschild fehlt, ist unleserlich oder veraltet		X	
		e)	Unbefugter Eingriff oder Manipulation offensichtlich		X	
		f)	Größe der Reifen entspricht nicht den Kalibrierungsparametern		X	
7.10. Geschwindigkeitsbegrenzer (falls eingebaut/vorgeschrieben) (+PG)	Sichtprüfung und Betätigung (falls Prüfgeräte vorhanden)	a)	Verplombung schadhaft oder fehlt		X	
		b)	Einbauschild fehlt oder ist unleserlich		X	
		c)	Größe der Reifen entspricht nicht den Kalibrierungsparametern		X	
7.11. Kilometerzähler (falls vorhanden) (X) <sup>2</sup>	Sichtprüfung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a)	Offensichtlich manipuliert (Betrug), um den Kilometerstand eines Fahrzeugs zu verringern oder falsch darzustellen		X	
		b)	Funktioniert offensichtlich nicht		X	



7.12. Fahrdynamikregelung (Electronic Stability Control, ESC) (falls eingebaut/vorgeschrieben)(X) <sup>2</sup>	Sichtprüfung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a)	Raddrehzahlsensoren fehlen oder sind beschädigt		X	
		b)	Kabel beschädigt		X	
		c)	Andere Bauteile fehlen oder sind beschädigt		X	
		d)	Schalter beschädigt oder funktioniert nicht einwandfrei		X	
		e)	ESC-Störungsanzeige (MIL) weist auf Fehler im System hin		X	
		f)	System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an		X	
8.						
UMWELTBELASTUNG						
8.1.						
Rauschen						
8.1.1 Geräuschdämpfungssystem (+PG)	Subjektive Bewertung (es sei denn, der Prüfer befindet, dass der Lärmpegel im Grenzbereich liegt, dann ist eine Messung des Standgeräuschs eines Fahrzeugs mit einem Geräuschpegelmessgerät durchzuführen)	a)	Geräuschpegel übersteigt den in den Vorschriften <sup>1</sup> erlaubten Wert		X	
		b)	Ein Bauteil des Geräuschdämpfungssystems ist locker, beschädigt, unsachgemäß montiert, fehlt oder wurde offensichtlich derart geändert, dass der Lärmpegel beeinträchtigt wird.		X	
			Sehr große Gefahr, dass die Einrichtung abfällt			X

8.2.						
Auspuffabgase						
8.2.1						
Emissionen von Fremdzündungsmotoren						
8.2.1.1. Abgasnachbehandlungssystem	Sichtprüfung	a)	Vom Hersteller eingebautes Abgasnachbehandlungssystem fehlt, wurde verändert oder ist offensichtlich defekt		X	
		b)	Leckagen, die Emissionsmessungen beeinträchtigen		X	
		c)	MIL hält die ordnungsgemäße Abfolge nicht ein		X	
8.2.1.2. Gasförmige Emissionen (PG)	<p>Bei Fahrzeugen bis zu den Emissionsklassen Euro 5 und Euro V (7):</p> <p>Messung mit Hilfe eines den Vorschriften 1 entsprechenden Abgasanalysegerät oder Auslesen des bordeigenen Diagnosesystems. Ein Auspufftest ist das Standardverfahren der Abgasprüfung. Die Mitgliedstaaten können auf der Grundlage einer Gleichwertigkeitsbewertung und unter Berücksichtigung der einschlägigen Typzulassungsvorschriften die Verwendung des bordeigenen Diagnosesystems zulassen, wobei die Empfehlungen des Fahrzeugherstellers und andere Anforderungen zu beachten sind.</p> <p>Bei Fahrzeugen bis zu den Emissionsklassen Euro 6 und Euro V (8):</p>	a)	Abgase überschreiten die spezifischen Werte nach Herstellerangabe		X	
		b)	<p>oder, falls hierzu keine Angaben vorliegen, die CO-Emissionen</p> <p>i) bei Fahrzeugen ohne modernes Abgasnachbehandlungssystem</p> <p>— 4,5 %, oder</p> <p>— 3,5 %,</p> <p>je nach Datum der Erstzulassung oder Erstinbetriebnahme gemäß den einschlägigen Vorschriften<sup>1</sup> ;</p> <p>II. bei Fahrzeugen mit modernem Abgasnachbehandlungssystem</p> <p>— bei Leerlauf des Motors: 0,5 %,</p> <p>— bei erhöhter Leerlaufdrehzahl: 0,3 %,</p> <p>oder</p>		X	

	<p>Messung mit einem den Vorschriften 1 entsprechenden Abgasanalysegerät oder Auslesen des bordeigenen Diagnosesystems, wobei die Empfehlungen des Fahrzeugherstellers und andere Anforderungen beachtet werden müssen<sup>1</sup></p> <p>Bei Zweitaktmotoren werden keine Messungen vorgenommen.</p> <p>Ersatzweise Abgasfernmessung mit Ergebnissicherung durch Standard-Prüfverfahren.</p>		<p>— bei Leerlauf des Motors: 0,3 %</p> <p>— bei erhöhter Leerlaufdrehzahl: 0,2 %,</p> <p>je nach Datum der Erstzulassung oder Erstinbetriebnahme gemäß den einschlägigen Vorschriften<sup>1</sup>;</p>			
		c)	Lambda-Koeffizient außerhalb des Bereichs $1 \pm 0,03$ oder nicht in Übereinstimmung mit den Herstellerangaben		X	
		d)	Bordeigenes Diagnosesystem zeigt erhebliche Störung an		X	
		e)	Abgasfernmessung weist auf erhebliche Abweichung hin		X	
8.2.2.						
Emissionen von Selbstzündungsmotoren						
8.2.2.1. Abgasnachbehandlungssystem	Sichtprüfung	a)	Vom Hersteller eingebautes Abgasnachbehandlungssystem fehlt oder offensichtlich defekt		X	
		b)	Leckagen, die Emissionsmessungen beeinträchtigen		X	
		c)	MIL hält die ordnungsgemäße Abfolge nicht ein		X	
		d)	Zu wenig Reagenzmittel (falls anwendbar)		X	
8.2.2.2. Abgastrübung	— Bei Fahrzeugen bis zu den Emissionsklassen Euro 5 und Euro V (7):	a)	Bei Fahrzeugen, die nach dem in den einschlägigen Vorschriften <sup>1</sup> genannten Datum erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen wurden			
Fahrzeuge, die vor 1. Januar 1980 zugelassen oder in Betrieb genommen wurden, sind von dieser Vorschrift	Messung der Abgastrübung bei Beschleunigung (ohne Last) von der Leerlauf-		Abgastrübung übersteigt den auf dem		X	

ausgenommen	<p>bis zur Abregeldrehzahl, wobei sich der Gangschalthebel in neutraler Stellung befindet und die Kupplung betätigt wird, oder Auslesen des bordeigenen Diagnosesystems. Ein Auspufftest ist das Standardverfahren der Abgasprüfung. Die Mitgliedstaaten können auf der Grundlage einer Gleichwertigkeitsbewertung die Verwendung des bordeigenen Diagnosesystems (OBD) zulassen, wobei die Empfehlungen des Fahrzeugherstellers und andere Anforderungen zu beachten sind.</p> <p>— Bei Fahrzeugen bis zu den Emissionsklassen Euro 6 und Euro V (9):</p> <p>Messung der Abgastrübung bei Beschleunigung (ohne Last) von der Leerlauf- bis zur Abregeldrehzahl, wobei sich der Gangschalthebel in neutraler Stellung befindet und die Kupplung betätigt wird, oder Auslesen des bordeigenen Diagnosesystems, wobei die Empfehlungen des Fahrzeugherstellers und andere Anforderungen beachtet werden müssen <sup>1</sup>.</p>		Herstellerschild am Fahrzeug angegebenen Wert			
	<p>Vorkonditionierung des Fahrzeugs:</p> <p>1. Die Fahrzeuge können ohne Konditionierung</p>	b)	Sofern diese Informationen nicht verfügbar sind oder die einschlägigen Vorschriften <sup>1</sup> die Verwendung von		X	

	<p>geprüft werden. Aus Sicherheitsgründen sollte der Motor aber betriebswarm und in ordnungsgemäßem mechanischem Zustand sein.</p>	<p>Referenzwerten nicht erlauben:</p> <p>— Saugmotoren: <math>2,5 \text{ m}^{-1}</math>,  — Turbomotoren: <math>3,0 \text{ m}^{-1}</math>,  bzw. bei in den Vorschriften 1 definierten oder nach dem darin genannten Datum erstmals zugelassenen oder in Betrieb genommenen Fahrzeugen<sup>1</sup>:</p> <p><math>1,5 \text{ m}^{-1}</math> <sup>(10)</sup>  oder  <math>0,7 \text{ m}^{-1}</math> <sup>(11)</sup></p>			
	<p>2. Anforderungen an die Vorkonditionierung:</p> <p>i) Der Motor hat die volle Betriebstemperatur erreicht, d. h. mit einem Fühler im Messstabrohr wird eine Motoröltemperatur von mindestens <math>80 \text{ }^\circ\text{C}</math> oder die übliche Betriebstemperatur, sofern diese niedriger ist, gemessen, oder die durch Messung der Infrarotstrahlung ermittelte Motorblocktemperatur liegt mindestens auf dieser Höhe. Ist diese Messung aufgrund der Fahrzeugkonfiguration nicht durchführbar, so kann die normale Betriebstemperatur des Motors auf andere Weise, z. B. durch die Inbetriebsetzung des Motorgebläses, erreicht werden.</p> <p>II. Das Abgassystem wird mit mindestens drei Beschleunigungszykle</p>			X	

	<p>n von der Leerlaufdrehzahl bis zur Abregeldrehzahl oder mit einem gleichwertigen Verfahren durchgespült.</p>				
	<p>Prüfverfahren:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Der Motor und ein etwa vorhandener Lader müssen vor dem Beginn des Beschleunigungszyklus die Leerlaufdrehzahl erreicht haben. Bei schweren Dieselmotoren ist dazu mindestens 10 Sekunden nach Lösen des Fahrpedals zu warten.</li> <li>2. Zur Einleitung des Beschleunigungszyklus muss das Fahrpedal schnell (in weniger als einer Sekunde) und anhaltend, jedoch nicht gewaltsam vollständig herabgedrückt werden, um eine maximale Förderarbeit der Einspritzpumpe zu erzielen.</li> <li>3. Bei jedem Beschleunigungszyklus muss der Motor die Abregeldrehzahl bzw. bei Fahrzeugen mit Automatikgetriebe die vom Hersteller angegebene Drehzahl bzw., wenn diese Angabe nicht vorliegt, zwei Drittel der Abregeldrehzahl erreichen, bevor das Fahrpedal gelöst wird. Dies kann überprüft werden, indem z. B. die</li> </ol>	c)	<p>Abgasfernmessung weist auf erhebliche Abweichung hin</p>	X	

	<p>Motordrehzahl überwacht oder das Fahrpedal lange genug herabgedrückt wird, d. h. bei Fahrzeugen der Klassen M2, M3, N2 und N3 sollte die Zeit von der anfänglichen Betätigung bis zum Lösen mindestens zwei Sekunden betragen.</p> <p>4. Die Prüfung ist nur dann als nicht bestanden zu werten, wenn das arithmetische Mittel von mindestens drei Beschleunigungszyklen den Grenzwert überschreitet. Bei der Berechnung dieses Wertes werden Messungen, die erheblich vom gemittelten Messwert abweichen, oder das Ergebnis anderer statistischer Berechnungen, die die Streuung der Messungen berücksichtigen, außer Acht gelassen. Die Mitgliedstaaten können die Zahl der durchzuführenden Prüfzyklen begrenzen.</p> <p>5. Damit keine unnötigen Prüfungen durchgeführt werden, können die Mitgliedstaaten die Prüfung eines Fahrzeugs als nicht bestanden werten, dessen Messwerte nach weniger als drei lastfreien Beschleunigungszyklen oder nach den Spülzyklen die Grenzwerte erheblich überschreiten. Ebenso können die</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>Mitgliedstaaten, damit keine unnötigen Prüfungen durchgeführt werden, die Prüfung von Fahrzeugen als bestanden werten, deren Messwerte nach weniger als drei lastfreien Beschleunigungszyklen oder nach den Spülzyklen deutlich unter den Grenzwerten liegen.</p> <p>Ersatzweise Abgasfernmessung mit Ergebnissicherung durch Standard-Prüfverfahren.</p>					
8.4.						
Andere umweltrelevante Positionen						
8.4.1. Flüssigkeitsaustritt		Übermäßiger Flüssigkeitsaustritt (außer Wasser), der eine Umweltschädigung oder Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer bewirken kann			X	
		Dauernde Tropfenbildung, die eine sehr schwere Gefahr darstellt				X



9.						
ZUSÄTZLICHE KONTROLLEN BEI FAHRZEUGEN ZUR PERSONENBEFÖRDERUNG DER FAHRZEUGKLASSEN M2 UND M3						
9.1.						
Türen						
9.1.1. Einstiegs- und Ausstiegstüren	Sichtprüfung und Betätigung	a)	Mangelhafte Funktion		X	
		b)	Zustand schadhaft	X		
			Verletzungsgefahr		X	
		c)	Notsteuerung defekt		X	
d)	Fernbedienung der Türen oder Warnvorrichtungen fehlerhaft		X			
9.1.2. Notausstiege	Sichtprüfung und (falls angezeigt) Betätigung	a)	Mangelhafte Funktion		X	
		b)	Notausstiegsschilder unleserlich	X		
			Notausstiegsschilder fehlen		X	
		c)	Hammer zum Einschlagen der Scheiben fehlt	X		
d)	Zugang blockiert		X			
9.2. Trocknungs- und Entfrostanlage (X) <sup>2</sup>	Sichtprüfung und Betätigung	a)	Mangelhafte Funktion	X		
			Sicherer Betrieb des Fahrzeugs beeinträchtigt		X	
		b)	Schadstoff- oder Abgase dringen in Fahrer- oder Fahrgastzelle ein		X	
			Gesundheitsgefahr für Fahrzeuginsassen			X
c)	Entfrostsysteem (falls vorgeschrieben) schadhaft		X			
9.3. Lüftung und Heizung (X) <sup>2</sup>	Sichtprüfung und Betätigung	a)	Mangelhafte Funktion	X		
			Gesundheitsgefahr für Fahrzeuginsassen		X	
		b)	Schadstoff- oder Abgase dringen in Fahrer- oder Fahrgastzelle ein		X	
			Gesundheitsgefahr für Fahrzeuginsassen			X

9.4. Sitze					
9.4.1. Fahrgastsitze (einschließlich Sitze für Begleitpersonal und, falls vorhanden, Kinderrückhaltesysteme)	Sichtprüfung	Klappsitze (falls zulässig) funktionieren nicht automatisch		X	
		Blockieren einen Notausstieg			X
9.4.2. Fahrersitz (zusätzliche Anforderungen)	Sichtprüfung	a)	Sonderausstattung, z. B. Blendschutzeinrichtung, schadhaft	X	
			Sichtfeld beeinträchtigt		X
		b)	Fahrerschutzvorrichtung unsicher	X	
			Verletzungsgefahr		X
9.5. Innenbeleuchtung und Zielschilder (X) <sup>2</sup>	Sichtprüfung und Betätigung	Einrichtung schadhaft		X	
		Funktioniert überhaupt nicht			X
9.6. Gänge, Stehplätze	Sichtprüfung	a)	Boden unsicher		X
			Stabilität beeinträchtigt		X
		b)	Haltestangen oder Festhaltegriffe schadhaft	X	
			Unsicher oder unbenutzbar		X
9.7. Treppen und Stufen	Sichtprüfung und (falls angezeigt) Betätigung	a)	Zustand schadhaft	X	
			Zustand beschädigt		X
			Stabilität beeinträchtigt		X
		b)	Einziehbare Stufen funktionieren nicht einwandfrei		X
9.8. Fahrgastkommunikationssystem (X) <sup>2</sup>	Übereinstimmung mit den Vorschriften <sup>1</sup>	System defekt		X	
		Funktioniert überhaupt nicht			X
9.9. Hinweiszeichen (X) <sup>2</sup>	Sichtprüfung	a)	Hinweiszeichen fehlt, ist fehlerhaft oder unleserlich	X	
			Falsche Informationen		X
9.10. Vorschriften für die Beförderung von Kindern (X) <sup>2</sup>					
9.10.1. Türen	Sichtprüfung	Türensicherheit für diese Beförderungsart nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>			X
9.10.2. Signaleinrichtungen und	Sichtprüfung	Signaleinrichtung oder Sonderausstattung fehlt		X	

Sonderausstattung							
9.11.							
Vorschriften für die Beförderung von Personen mit eingeschränkter Mobilität (X) <sup>2</sup>							
9.11.1. Türen, Rampen und Hebe-vorrichtungen	Sichtprüfung und Betätigung	a)	Mangelhafte Funktion	X			
			Sicherer Betrieb beeinträchtigt		X		
		b)	Zustand schadhaft	X			
			Stabilität beeinträchtigt; Verletzungsgefahr		X		
		c)	Steuerung(en) defekt	X			
			Sicherer Betrieb beeinträchtigt		X		
		d)	Warnvorrichtung(en) defekt	X			
			Funktionieren überhaupt nicht		X		
9.11.2. Rollstuhl-Rückhaltesystem	Sichtprüfung und (falls angezeigt) Betätigung	a)	Mangelhafte Funktion	X			
			Sicherer Betrieb beeinträchtigt		X		
		b)	Zustand schadhaft	X			
			Stabilität beeinträchtigt; Verletzungsgefahr		X		
		c)	Steuerung(en) defekt	X			
			Sicherer Betrieb beeinträchtigt		X		
9.11.3. Signaleinrichtungen und Sonderausstattung	Sichtprüfung	Signaleinrichtung oder Sonderausstattung fehlt		X			

(1) Der Prozentwert der Bremswirksamkeit wird ermittelt durch Division der gesamten bei Bremsbetätigung erreichten Bremskraft durch das Fahrzeuggewicht — bzw. bei Sattelanhängern durch die Summe der Achslasten — und anschließende Multiplikation des Ergebnisses mit 100.

(2) Fahrzeugklassen, die nicht in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen, sind nur orientierungshalber aufgeführt.

(3) 48 % für Fahrzeuge, die nicht mit ABS ausgerüstet sind oder deren Typgenehmigung vor dem 1. Oktober 1991 erfolgte.

(4) 45 % für Fahrzeuge, die nach 1988 oder ab dem Anwendungsdatum gemäß den Vorschriften zugelassen wurden, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist.

(5) 43 % für Sattelanhänger und Deichselanhänger, die nach 1988 oder ab dem Anwendungsdatum gemäß den Vorschriften zugelassen wurden, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist.

(6) 2,2 m/s<sup>2</sup> für Fahrzeuge der Klassen N1, N2 und N3.

(7) Typgenehmigung gemäß Richtlinie 70/220/EWG, Verordnung (EG) Nr. 715/2007 Anhang I Tabelle 1 (Euro 5), Richtlinie 88/77/EWG und Richtlinie 2005/55/EG

(8) Typgenehmigung gemäß Verordnung (EG) Nr. 715/2007 Anhang I Tabelle 2 (Euro 6) und Verordnung (EG) Nr. 595/2009 (Euro VI)

(9) Typgenehmigung gemäß Verordnung (EG) Nr. 715/2007 Anhang I Tabelle 2 (Euro 6) und Verordnung (EG) Nr. 595/2009 (Euro VI)

(10) Typgenehmigung gemäß den Grenzwerten in Zeile B der Tabelle in Anhang I Abschnitt 5.3.1.4 der Richtlinie 70/220/EWG bzw. in Zeile B1, B2 oder C der Tabelle in Anhang I Abschnitt 6.2.1 der Richtlinie 88/77/EWG oder nach dem 1. Juli 2008 erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen.

(11) Typgenehmigung gemäß Verordnung (EG) Nr. 715/2007 Anhang I Tabelle 2 (Euro 6) und Verordnung (EG) Nr. 595/2009 (Euro VI)

**ANMERKUNGEN:**

<sup>1</sup>„Vorschriften“ bzw. „vorschriftsgemäß“ beziehen sich auf die Typgenehmigungsvorschriften zum Zeitpunkt der Genehmigung, Erstzulassung oder Erstinbetriebnahme sowie auf Nachrüstbestimmungen oder nationale Vorschriften des Zulassungsstaats. Diese Gründe für eine Mangelfeststellung gelten nur, wenn die Einhaltung der Vorschriften überprüft worden ist.

<sup>2</sup>(X) zeigt Positionen an, die den Zustand des Fahrzeugs und dessen Eignung für die Nutzung im Straßenverkehr anbelangen, für die Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung jedoch nicht als wesentlich erachtet werden.

<sup>3</sup>Eine „sicherheitskritische Veränderung“ ist eine Veränderung, die die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs beeinträchtigt oder unverhältnismäßige Auswirkungen auf die Umwelt hat.

PG Zur Prüfung dieser Position ist ein Prüfgerät erforderlich.

Gesehen, um dem Erlass der Wallonischen Regierung vom 6. Juli 2017 über die technische Unterwegskontrolle von in Belgien oder im Ausland zugelassenen Nutzfahrzeugen als Anhang beigefügt zu werden.  
Namur, den 6. Juli 2017.

Der Ministerpräsident,  
P. MAGNETTE

Der Minister für öffentliche Arbeiten, Gesundheit, soziale Maßnahmen und Kulturerbe,  
M. PREVOT

## Anhang 2

### 1. Klassifizierung der Mängel

Mängel sind in eine der folgenden Mängelgruppen einzustufen:

- a. Geringer Mangel: Ein geringer Mangel liegt vor, wenn die Ladung zwar sachgerecht gesichert ist, aber möglicherweise ein Sicherheitshinweis angezeigt ist.
- b. Erheblicher Mangel: Ein erheblicher Mangel liegt vor, wenn die Ladung nur unzureichend gesichert ist und eine erhebliche Verlagerung oder ein Umkippen der Ladung oder von Ladungsteilen möglich ist.
- c. Gefährlicher Mangel: Ein gefährlicher Mangel liegt vor, wenn die Verkehrssicherheit aufgrund der Gefahr des Verlusts der Ladung oder von Ladungsteilen oder aufgrund einer von der Ladung unmittelbar ausgehenden Gefahr unmittelbar beeinträchtigt ist oder wenn Menschen unmittelbar gefährdet werden.

Treten mehrere Mängel gleichzeitig auf, wird die Beförderung in die jeweils höchste Mängelgruppe eingestuft. Falls sich bei mehreren gleichzeitig auftretenden Mängeln die Wirkungen aufgrund des Zusammenwirkens dieser Mängel voraussichtlich gegenseitig verstärken, ist die Beförderung in die nächsthöhere Mängelgruppe einzustufen.

### 2. Kontrollverfahren

Das Kontrollverfahren besteht aus einer Sichtprüfung der ordnungsgemäßen Anwendung geeigneter Maßnahmen in dem Umfang, der zur Sicherung der Ladung erforderlich ist; zusätzlich oder alternativ erfolgt eine Messung der Zugkräfte, eine Berechnung der Wirksamkeit der Sicherung und, falls zutreffend, eine Prüfung der Bescheinigungen.

### 3. Bewertung der Mängel

Die Tabelle enthält die Vorgaben, die bei der Kontrolle der Ladungssicherung zwecks der Beurteilung, ob ordnungsgemäße Beförderungsbedingungen vorliegen, angewendet werden können.

Die Mängel sind auf der Grundlage der in Abschnitt 1 dieses Kapitels beschriebenen Klassifizierungen jeweils im Rahmen einer Einzelfallbeurteilung in die betreffende Kategorie einzustufen.

Die in der nachstehenden Tabelle aufgeführten Werte stellen lediglich Richtwerte dar und sollten als Richtschnur zur Einstufung des gegebenen Mangels unter Berücksichtigung der besonderen Umstände — abhängig insbesondere von der Art der Ladung und vom Ermessen des Kontrolleurs — dienen.

Falls die Beförderung in den Anwendungsbereich der Richtlinie 95/50/EG des Rates [\(1\)](#) fällt, sind möglicherweise spezifischere Vorschriften zu beachten.

Position	Mängel	Mängelbewertung		
		Gering	Erheblich	Gefährlich
A	Die Transportverpackung gestattet keine ordnungsgemäße Sicherung der Ladung	Nach Ermessen des Prüfers		
B	Ein oder mehrere Ladungsteile sind nicht ordnungsgemäß positioniert	Nach Ermessen des Prüfers		
C	Das Fahrzeug ist für die beförderte Ladung nicht geeignet (nicht unter Position 10 aufgeführter Mangel)	Nach Ermessen des Prüfers		
D	Offensichtliche Mängel des Fahrzeugaufbaus (nicht unter Position 10 aufgeführter Mangel)	Nach Ermessen des Prüfers		
10.	Eignung des Fahrzeugs			
10.1.	Stirnwand (falls zur Sicherung der Ladung genutzt)			
10.1.1.	Schwächung des Bauteils durch Rostschäden, Verformungen		x	
	Bauteil gebrochen, gefährdet den intakten Zustand des Frachtraums			x
10.1.2.	Festigkeit des Bauteils unzureichend (Bescheinigung bzw. Kennzeichnung, falls zutreffend)		x	
	Für die beförderte Fracht relevante Höhe unzureichend			x
10.2.	Seitenwände (falls zur Sicherung der Ladung genutzt)			
10.2.1.	Schwächung des Bauteils durch Rostschäden, Verformungen, ungenügender Zustand von Scharnieren oder Anschlägen		x	
	Bauteil gebrochen; Scharniere oder Anschläge fehlen oder unwirksam			x
10.2.2.	Festigkeit der Streben unzureichend (Bescheinigung bzw.		x	

	Kennzeichnung, falls zutreffend)			
	Für die beförderte Fracht relevante Höhe unzureichend			x
10.2.3.	Zustand der Seitenwandplanken ungenügend		x	
	Bauteil gebrochen			x
10.3.	Rückwand (falls zur Sicherung der Ladung genutzt)			
10.3.1.	Schwächung des Bauteils durch Rostschäden, Verformungen, ungenügender Zustand von Scharnieren oder Anschlägen		x	
	Bauteil gebrochen; Scharniere oder Anschläge fehlen oder unwirksam			x
10.3.2.	Festigkeit des Bauteils unzureichend (Bescheinigung bzw. Kennzeichnung, falls zutreffend)		x	
	Für die beförderte Fracht relevante Höhe unzureichend			x
10.4.	Rungen (falls zur Sicherung der Ladung genutzt)			
10.4.1.	Schwächung des Bauteils durch Rostschäden, Verformungen oder ungenügende Befestigung am Fahrzeug		x	
	Bauteil gebrochen; unsichere Befestigung am Fahrzeug			x
10.4.2.	Festigkeit unzureichend oder Bauart ungeeignet		x	
	Für die beförderte Fracht relevante Höhe unzureichend			x
10.5.	Zurpunkte (falls zur Sicherung der Ladung genutzt)			
10.5.1.	Zustand ungenügend oder Bauart ungeeignet		x	
	Können den erforderlichen Zurrkräften nicht standhalten			x
10.5.2.	Unzureichende Anzahl		x	
	Anzahl reicht nicht aus,			x

	um den erforderlichen Zurrkräften standzuhalten			
10.6.	Erforderliche Spezialvorrichtungen (falls zur Sicherung der Ladung genutzt)			
10.6.1.	Ungenügender Zustand, beschädigt		x	
	Bauteil gebrochen; kann Rückhaltekräften nicht standhalten			x
10.6.2.	Nicht für die beförderte Ladung geeignet		x	
	Fehlt			x
10.7.	Boden (falls zur Sicherung der Ladung genutzt)			
10.7.1.	Ungenügender Zustand, beschädigt		x	
	Bauteil gebrochen; Kann Ladung nicht tragen/standhalten			x
10.7.2.	Unzureichende Tragfähigkeitsklasse		x	
	Kann Ladung nicht tragen/standhalten			x
20.	Sicherungsarten			
20.1.	Verriegeln, Blockieren, Direktzurren			
20.1.1.	Direkte Befestigung der Ladung (Blockieren)			
20.1.1.1.	Abstand nach vorn zur Stirnwand bei Verwendung für direkte Ladungssicherung zu groß		x	
	Mehr als 15 cm sowie Gefahr des Durchdringens der Wand			x
20.1.1.2.	Seitlicher Abstand zur Seitenwand bei Verwendung für direkte Ladungssicherung zu groß		x	
	Mehr als 15 cm sowie Gefahr des Durchdringens der Wand			x
20.1.1.3.	Abstand nach hinten zur Rückwand bei Verwendung für direkte Ladungssicherung zu groß		x	
	Mehr als 15 cm sowie Gefahr des Durchdringens der Wand			x
20.1.2.	Sicherungsvorrichtungen wie Verzurrstienen, Blockierbalken, Latten und Keile vorne, auf den Seiten und hinten			
20.1.2.1.	Unsachgemäße Befestigung am Fahrzeug	x		



	Unzureichende Befestigung		x	
	Kann Rückhaltekräften nicht standhalten, locker			x
20.1.2.2.	Sicherung unsachgemäß	x		
	Sicherung unzureichend		x	
	Völlig unwirksam			x
20.1.2.3.	Unzureichende Eignung der Sicherungsvorrichtungen		x	
	Sicherungsvorrichtungen völlig ungeeignet			x
20.1.2.4.	Gewählte Methode zur Sicherung des Ladeguts nicht optimal		x	
	Gewählte Methode völlig ungeeignet			x
20.1.3.	Direkte Sicherung mit Netzen und Decken			
20.1.3.1.	Zustand der Netze und Abdeckungen (Etikett fehlt/beschädigt aber Gegenstand sonst in gutem Zustand)	x		
	Ladungsrückhaltevorrichtungen beschädigt		x	
	Ladungsrückhaltevorrichtungen schwer beschädigt und nicht mehr verwendbar			x
20.1.3.2.	Unzureichende Stärke der Netze und Abdeckungen		x	
	Kann nur weniger als 2/3 der erforderlichen Rückhaltekräfte standhalten			x
20.1.3.3.	Unzureichende Befestigung der Netze und Abdeckungen		x	
	Kann nur weniger als 2/3 der erforderlichen Rückhaltekräfte standhalten			x
20.1.3.4.	Unzureichende Eignung der Netze und Abdeckungen zur Ladungssicherung		x	
	Völlig ungeeignet			x

20.1.4.	Abtrennung und Polsterung der Ladungen oder Leerräume			
20.1.4.1.	Fehlende Eignung der Abtrenn- und Polstervorrichtung		x	
	Abtrennung oder Leerräume ergeben zu große Abstände			x
20.1.5.	Direktverzerrung (Horizontal-, Quer-, Diagonalverzerrungen, Umspannungen/Buchtlaschings und Springlaschings)			
20.1.5.1.	Erforderliche Sicherungskräfte werden nicht erreicht		x	
	Weniger als 2/3 der erforderlichen Kraft			x
20.2.	Kraftschlüssige Sicherung			
20.2.1.	Einhaltung der erforderlichen Sicherungskräfte			
20.2.1.1.	Erforderliche Sicherungskräfte werden nicht erreicht		x	
	Weniger als 2/3 der erforderlichen Kraft			x
20.3.	Verwendete Ladungsrückhaltevorrichtungen			
20.3.1.	Fehlende Eignung der Ladungsrückhaltevorrichtungen		x	
	Völlig ungeeignete Vorrichtung			x
20.3.2.	Etikett (z. B. Fähnchen/Bandende) fehlt/beschädigt, aber Vorrichtung noch in gutem Zustand	x		
	Etikett (z. B. Fähnchen/Bandende) fehlt/beschädigt, aber Spuren erheblicher Abnutzung an Vorrichtung erkennbar		x	
20.3.3.	Ladungsrückhaltevorrichtungen beschädigt		x	
	Ladungsrückhaltevorrichtungen schwer beschädigt und nicht mehr verwendbar			x
20.3.4.	Zurrwinden, falscher Gebrauch		x	
	Zurrwinden schadhaf			x

20.3.5.	Falsche Verwendung der Ladungsrückhaltevorrichtung (z. B. fehlender Kantenschutz)		x	
	funktionsuntaugliche Verwendung der Ladungsrückhaltevorrichtungen (z. B. Knoten)			x
20.3.6.	Ungeeignete Befestigung der Ladungsrückhaltevorrichtungen		x	
	Weniger als 2/3 der erforderlichen Kraft			x
20.4.	Zusätzliche Ausrüstung (z. B. Anti-Rutschmatten, Kantenschützer, Anschlagkanten)			
20.4.1.	Verwendung von ungeeignetem Zubehör	x		
	Verwendung falscher oder defekter Zubehörteile		x	
	Verwendetes Zubehör völlig ungeeignet			x
20.5.	Transport von Schüttgut, leichtem Material und Lockermaterial			
20.5.1.	Schüttgut wird bei der Fahrt auf der Straße weggeweht; Ablenkung anderer Verkehrsteilnehmer möglich		x	
	Gefährdung des Straßenverkehrs			x
20.5.2.	Schüttgut unzureichend gesichert		x	
	Verlust von Ladung mit Gefährdung des Straßenverkehrs			x
20.5.3.	Fehlende Abdeckung für leichte Güter		x	
	Verlust von Ladung mit Gefährdung des Straßenverkehrs			x
20.6.	Rundholztransporte			
20.6.1.	Ladung (Baumstämme) teilweise lose			x
20.6.2.	Erforderliche Sicherungskräfte der Ladeinheit werden nicht erreicht		x	
	Weniger als 2/3 der erforderlichen Kraft			x

30.	Ladung völlig ungesichert		x
-----	---------------------------	--	---

[Ⓛ](#) Richtlinie 95/50/EG des Rates vom 6. Oktober 1995 über einheitliche Verfahren für die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße (ABl. L 249 vom 17.10.1995, S. 35).

Gesehen, um dem Erlass der Wallonischen Regierung vom 6. Juli 2017 über die technische Unterwegskontrolle von in Belgien oder im Ausland zugelassenen Nutzfahrzeugen als Anhang beigefügt zu werden.  
Namur, den 6. Juli 2017.

Der Ministerpräsident,  
P. MAGNETTE

Der Minister für öffentliche Arbeiten, Gesundheit, soziale Maßnahmen und Kulturerbe,  
M. PREVOT

### Anhang 3

#### ELEMENTE DES RISIKOEINSTUFUNGSSYSTEMS

Das Risikoeinstufungssystem soll als Grundlage für eine gezielte Auswahl von Fahrzeugen dienen, die von Unternehmen verwendet werden, die hinsichtlich der Einhaltung der Vorschriften über die Wartung und die technische Überwachung eine schlechte Bilanz aufweisen. Darin sollen sowohl die Ergebnisse der regelmäßigen technischen Überwachung als auch von technischen Unterwegskontrollen berücksichtigt werden.

Im Risikoeinstufungssystem sind folgende Parameter für die Risikoeinstufung des betreffenden Unternehmens heranzuziehen:

- Anzahl der Mängel,
- Schwere der Mängel,
- Anzahl der technischen Unterwegskontrollen oder der regelmäßigen bzw. freiwilligen Prüfungen im Rahmen der technischen Überwachung,
- Zeitfaktor.

1. Die Mängel sind anhand ihrer Schwere zu gewichten; dabei kommen folgende Faktoren zur Anwendung:

- = Gefährlicher Mangel = 40,
- = Erheblicher Mangel = 10,
- = Geringer Mangel = 1.

2. Zur Beurteilung der Entwicklung der Situation eines Unternehmens (Fahrzeugs) werden ältere Kontrollergebnisse (Mängel) im Vergleich zu neueren geringer gewichtet; dabei kommen folgende Faktoren zur Anwendung:

- Jahr 1 = die vergangenen 12 Monate = Faktor 3,
- Jahr 2 = die Monate 13-24 = Faktor 2,
- Jahr 3 = die Monate 25-36 = Faktor 1.

Dies gilt nur für die Berechnung der allgemeinen Risikoeinstufung.

3. Die Risikoeinstufung wird nach folgender Formel berechnet:

a) Formel für die allgemeine Risikoeinstufung

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

Dabei ist

RR = Wert der allgemeinen Risikoeinstufung

$D_{Yi}$  = Gesamtwert für die Mängel in den Jahren 1, 2, 3

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

#... = Anzahl der ...

DD = gefährlichen Mängel

MaD = erheblichen Mängel

MiD =geringen Mängel

C =Kontrollen (technische Unterwegskontrollen oder regelmäßige bzw. freiwillige Prüfungen im Rahmen der technischen Überwachung) in den Jahren 1, 2, 3

b) Formel für die jährliche Risikoeinstufung

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

Dabei ist

AR =Wert der jährlichen Risikoeinstufung

#... =Anzahl der ...

DD =gefährlichen Mängel

MaD =erheblichen Mängel

MiD =geringen Mängel

C =Kontrollen (technische Unterwegskontrollen oder regelmäßige bzw. freiwillige Prüfungen im Rahmen der technischen Überwachung)

Die jährliche Risikoeinstufung ist für die mehrjährige Bewertung der Entwicklung eines Unternehmens zu verwenden.

Die Klassifizierung von Unternehmen (Fahrzeugen) auf der Grundlage der allgemeinen Risikoeinstufung ist so durchzuführen, dass unter den erfassten Unternehmen (Fahrzeugen) die folgende Verteilung erzielt wird:

- < 30 % geringes Risiko
- 30 %-80 % mittleres Risiko
- > 80 % hohes Risiko

Gesehen, um dem Erlass der Wallonischen Regierung vom 6. Juli 2017 über die technische Unterwegskontrolle von in Belgien oder im Ausland zugelassenen Nutzfahrzeugen als Anhang beigefügt zu werden.  
Namur, den 6. Juli 2017.

Der Ministerpräsident,  
P. MAGNETTE

Der Minister für öffentliche Arbeiten, Gesundheit, soziale Maßnahmen und Kulturerbe,  
M. PREVOT

**Anhang 4**

**BERICHT ÜBER EINE GRÜNDLICHERE TECHNISCHE UNTERWEGSKONTROLLE MIT EINER CHECKLISTE DER PRÜFPUNKTE**

(Vorderseite)

1. Ort der technischen Unterwegskontrolle  
 .....

2. Datum  
 .....  
 .....

3. Uhrzeit  
 .....  
 .....

4. Länderkennzeichen und amtliches Kennzeichen des Fahrzeugs  
 .....

5. Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN) .....

6. Fahrzeugklassen

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

(bitte angeben)

7. Kilometerstand zum Zeitpunkt der Kontrolle.....

8. Unternehmen, das den Transport durchführt

a) Name und Adresse  
 .....  
 .....

b) Nummer der Gemeinschaftslizenz<sup>(c)</sup> (Verordnungen (EG) Nr. 1072/2009 und Nr. 1073/2009)  
 .....  
 .....

9. Name des Fahrers  
 .....

10. Checkliste

vorschriftsmäßig<sup>(e)</sup> kontrolliert<sup>(d)</sup> nicht

0)Identifizierung <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1)Bremsanlage <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2)Lenkung <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3)Sicht <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4)Beleuchtungseinrichtungen und Elektrik <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5)Achsen, Räder, Reifen, Aufhängung <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6)Fahrgestell und daran befestigte Teile <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7) Sonstiges Gerät einschl. Kontrollgerät und Geschwindigkeitsbegrenzer <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8) Umweltbelastung einschl. Emissionen und Austritt von Kraftstoff und/oder Öl <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9) Zusatzprüfungen für Fahrzeuge der Klassen M <sub>2</sub> und M <sub>3</sub> <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10)Ladungssicherung <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. Ergebnis der Kontrolle		
Bestanden		<input type="checkbox"/>
Nicht vorschriftsmäßig		<input type="checkbox"/>

Betriebsverbot oder Nutzungsbeschränkung für das Fahrzeug wegen gefährlicher Mängel

12. Verschiedenes/Bemerkungen:

.....

13. Behörde/Kontrolleur, die/der die Kontrolle durchgeführt hat

Unterschrift

Der Kontrolleur

Der Fahrer

.....

.....

Anmerkungen:

(a) Fahrzeugklasse gemäß Artikel 3 des Erlasses der Wallonischen Regierung vom 6. Juli 2017 über die technische Unterwegskontrolle von in Belgien oder im Ausland zugelassenen Nutzfahrzeugen.

(b) Anzahl der Sitze einschließlich Fahrersitz (Punkt S.1 in der Zulassungsbescheinigung)

(c) Soweit diese Daten vorliegen.

(d) "Kontrolliert" bedeutet, dass mindestens einer der in Anhang 1 oder 2 des Erlasses der Wallonischen Regierung vom 6. Juli 2017 über die technische Unterwegskontrolle von in Belgien oder im Ausland zugelassenen Nutzfahrzeugen aufgeführten Positionen dieser Gruppe Gegenstand einer Überprüfung war und keine oder nur geringe Mängel festgestellt wurden.

(e) Nicht vorschriftsmäßige Positionen mit erheblichen oder gefährlichen Mängeln: siehe Rückseite.



(f) Prüfverfahren und Mängelbewertung gemäß Anhang 1 und 2 des Erlasses der Wallonischen Regierung vom 6. Juli 2017 über die technische Unterwegskontrolle von in Belgien oder im Ausland zugelassenen Nutzfahrzeugen.

(Rückseite)

<p>(Rückseite)</p> <p><b>0.</b> <b>IDENTIFIZIERUNG DES FAHRZEUGS</b></p> <p>0.1 Kennzeichenschilder</p> <p>0.2 Fahrzeug- Identifizierungs- /Fahrgestell- /Seriennummer</p> <p><b>1. BREMSANLAGE</b></p> <p>1.1. Mechanischer Zustand und Funktion</p> <p>1.1.1. Bremspedallagerung</p> <p>1.1.2. Zustand des Pedals und Weg der Bremsbetätigungseinric- htung</p> <p>1.1.3. Vakuumpumpe oder Kompressor und Behälter</p> <p>1.1.4. Druckwarnanzeige, Manometer</p> <p>1.1.5. Handbremsventil</p> <p>1.1.6. Feststellbremse, Betätigungshebel, Ratsche, elektronische Feststellbremse</p> <p>1.1.7. Bremsventile (Fußventile, Druckregler, Regelventile)</p> <p>1.1.8. Kupplung/Kupplungsko- pf für Anhängerbremsen (elektrisch und pneumatisch)</p> <p>1.1.9. Energievorratsbehälter/ Druckluftbehälter</p> <p>1.1.10. Bremskraftverstärker,</p>	<p>Hauptbremszylinder (hydraulische Anlagen)</p> <p>1.1.11. Starre Bremsleitungen</p> <p>1.1.12. Flexible Bremsschläuche</p> <p>1.1.13. Bremsbeläge und Bremsklötze</p> <p>1.1.14. Bremstrommeln, Brems scheiben</p> <p>1.1.15. Bremsseile, - zugstangen, -hebel, - gestänge</p> <p>1.1.16. Radbremmszylinder (einschl. Federspeicher oder Hydraulikzylinder)</p> <p>1.1.17. Bremskraftregler</p> <p>1.1.18. Automatische Gestängesteller und - anzeige</p> <p>1.1.19 Dauerbremssystem (soweit vorhanden oder vorgeschrieben)</p> <p>1.1.20. Automatische Betätigung der Anhängerbremsen</p> <p>1.1.21. Vollständiges Brems system</p> <p>1.1.22. Prüfanschlüsse</p> <p>1.1.23. Auflaufbremse</p> <p>1.2. Betriebsbremse: Wirkung und Wirksamkeit</p> <p>1.2.1. Leistung</p> <p>1.2.2. Wirksamkeit</p> <p>1.3. Hilfsbremse (Notbremse): Wirkung und Wirksamkeit</p> <p>1.3.1. Leistung</p>	<p>1.3.2. Wirksamkeit</p> <p>1.4. Feststellbremse: Wirkung und Wirksamkeit</p> <p>1.4.1. Leistung</p> <p>1.4.2. Wirksamkeit</p> <p>1.5.. Dauerbremssystem: Wirkung</p> <p>1.6. Antiblockiersystem (ABS)</p> <p>1.7. Elektronisches Brems system (EBS)</p> <p>1.8. Bremsflüssigkeit</p> <p><b>2. LENKUNG</b></p> <p>2.1. Mechanischer Zustand</p> <p>2.1.1. Zustand des Lenkgetriebes</p> <p>2.1.2. Befestigung des Lenkgetriebes</p> <p>2.1.3. Zustand des Lenkgestänges</p> <p>2.1.4. Funktion des Lenkgestänges</p> <p>2.1.5. Servolenkung</p> <p>2.2. Lenkrad, Lenksäule und Lenkstange</p> <p>2.2.1. Zustand des Lenkrads</p> <p>2.2.2. Lenksäule und Lenkungsdämpfer</p> <p>2.3. Lenkungsspiel</p> <p>2.4. Spureinstellung</p> <p>2.5. Drehkranz</p> <p>2.6. Elektronische Servolenkung (EPS)</p> <p><b>3. SICHT</b></p> <p>3.1. Sichtfeld</p> <p>3.2. Scheiben</p>	<p>3.3. Rückspiegel</p> <p>3.4. Scheibenwischer</p> <p>3.5. Scheibenwaschanlage</p> <p>3.6. Antibeschlagsystem</p> <p><b>4. LEUCHTEN, REFLEKTOREN UND ELEKTRISCHE ANLAGE</b></p> <p>4.1. Frontscheinwerfer</p> <p>4.1.1. Zustand und Funktion</p> <p>4.1.2. Ausrichtung</p> <p>4.1.3. Schaltung</p> <p>4.1.4. Nachweis der Übereinstimmung mit den Normen</p> <p>4.1.5. Höheneinstellungsvorric- htungen</p> <p>4.1.6. Scheinwerferreinigungs- anlage</p> <p>4.2. Begrenzungs- und Schlussleuchten, Seitenmarkierungsleucht- en, Umrissleuchten sowie Tagfahrleuchten</p> <p>4.2.1. Zustand und Funktion</p> <p>4.2.2. Schaltung</p> <p>4.2.3. Nachweis der Übereinstimmung mit den Normen</p> <p>4.3. Bremsleuchten</p> <p>4.3.1. Zustand und Funktion</p> <p>4.3.2. Schaltung</p> <p>4.3.3. Nachweis der Übereinstimmung mit den Normen</p>
--	--	--	---

4.4. Fahrtrichtungsanzeiger und Warnblinkleuchten

4.4.1. Zustand und Funktion

4.4.2. Schaltung

4.4.3. Nachweis der Übereinstimmung mit den Normen

4.4.4. Blinkfrequenz

4.5. Nebelscheinwerfer und Nebelschlussleuchten

4.5.1. Zustand und Funktion

4.5.2. Ausrichtung

4.5.3. Schaltung

4.5.4. Nachweis der Übereinstimmung mit den Normen

4.6. Rückfahrscheinwerfer

4.6.1. Zustand und Funktion

4.6.2. Nachweis der Übereinstimmung mit den Normen

4.6.3. Schaltung

4.7. Hintere Kennzeichenbeleuchtung

4.7.1. Zustand und Funktion

4.7.2. Nachweis der Übereinstimmung mit den Normen

4.8. Rückstrahler, Seitenrückstrahler und hintere Kennzeichnungstafeln

4.8.1. Zustand

4.8.2. Nachweis der Übereinstimmung mit den Normen

4.9. Kontrollleuchten für das Beleuchtungssystem

4.9.1. Zustand und Funktion

4.9.2. Nachweis der Übereinstimmung mit den Normen

4.10. Elektrische Verbindungen zwischen Zugfahrzeug und Anhänger oder Sattelanhänger

4.11. Elektrische Leitungen

4.12. Nicht obligatorische Leuchten

4.13. Batterie

**5. ACHSEN, RÄDER, REIFEN UND AUFHÄNGUNG**

5.1. Achsen

5.1.1. Achsen

5.1.2. Achsschenkelbolzen

5.1.3. Radlager

5.2. Räder und Reifen

5.2.1. Radnaben

5.2.2. Räder

5.2.3. Reifen

5.3. Aufhängung

5.3.1. Federn und Stabilisatoren

5.3.2. Stoßdämpfer

5.3.3. Drehstäbe, Führungslenker, Dreiecklenker und Aufhängungsarme

5.3.4. Aufhängungsgelenke

5.3.5. Luftfederung

**6. FAHRGESTELL UND DARAN BEFESTIGTE TEILE**

6.1. Fahrgestell oder Rahmen und daran befestigte Teile

6.1.1. Allgemeiner Zustand

6.1.2. Abgasführungen und Schalldämpfer

6.1.3. Kraftstofftank und Kraftstoffleitungen (einschl. Heizungskraftstofftank und Leitungen)

6.1.4. Stoßstangen, seitlicher und hinterer Unterfahrschutz

6.1.5. Reserveradhalterung

6.1.6. Mechanische Verbindungseinrichtung und Abschleppeinrichtungen

6.1.7. Übermittlung

6.1.8. Motorbefestigungen

6.1.9. Motorleistung

6.2. Führerhaus und Karosserie

6.2.1. Zustand

6.2.2. Befestigung

6.2.3. Türen und Türanschläge

6.2.4. Boden

6.2.5. Fahrersitz

6.2.6. Andere Sitze

6.2.7. Betätigungseinrichtungen

6.2.8. Trittstufen/Einstieg

6.2.9. Andere interne und externe Zubehörteile und Ausrüstungen

6.2.10. Radabdeckungen (Kotflügel), Spritzschutzvorrichtung

**7. SONSTIGE AUSSTATTUNG**

7.1. Sicherheitsgurte/Gurtschlösser und Rückhaltesysteme

7.1.1. Montagesicherheit der Sicherheitsgurte/Gurtschlösser

7.1.2. Zustand der Sicherheitsgurte/Gurtschlösser

7.1.3. Gurtkraftbegrenzer

7.1.4. Gurtstraffer

7.1.5. Airbag

7.1.6. Zusätzliche Rückhaltesysteme (SRS)

7.2. Feuerlöscher

7.3. Schlösser und Diebstahlsicherungen

7.4. Warndreieck

7.5. Verbandskasten

7.6. Unterlegkeile für Räder

7.7. Vorrichtung für akustische Warnungen

7.8. Tachometer

7.9. Fahrtenschreiber

7.10. Geschwindigkeitsbegrenzer

7.11. Kilometerzähler

7.12. Fahrdynamikregelung

(Electronic Stability Control, ESC)

**8.  
UMWELTBELASTUNG**

8.1. Geräushdämpfungssystem

8.2. Auspuffabgase

8.2.1. Emissionen von Fremdzündungsmotoren

8.2.1.1. Abgasnachbehandlungssystem

8.2.1.2. Gasförmige Emissionen

8.2.2. Emissionen von Selbstzündungsmotoren

8.2.2.1. Abgasnachbehandlungssystem

8.2.2.2. Abgastrübung

8.4. Andere umweltrelevante Positionen

8.4.1. Flüssigkeitsaustritt

**ZUSÄTZLICHE PRÜFUNGEN BEI FAHRZEUGEN ZUR PERSONENBEFÖRDERUNG DER KLASSEN M2 UND M3**

9.1. Türen

9.1.1. Einstiegs- und Ausstiegstüren

9.1.2. Notausstiege

9.2. Trocknungs- und Entfrostanlage

9.3. Lüftung und Heizung

9.4. Sitze

9.4.1. Fahrgastsitze

9.4.2. Fahrersitz

9.5. Innenbeleuchtung und Zielschilder

9.6. Gänge, Stehplätze

9.7. Treppen und Stufen

9.8

Fahrgastkommunikationssystem

9.9. Hinweiszeichen

9.10. Vorschriften für die Beförderung von Kindern

9.10.1. Türen

9.10.2.

Signaleinrichtungen und Sonderausstattung

9.11. Vorschriften für die Beförderung von Personen mit eingeschränkter Mobilität

9.11.1. Türen, Rampen und Hebe-vorrichtungen

9.11.2. Rollstuhl-Rückhaltesystem

9.11.3.

Signaleinrichtungen und Sonderausstattung

Gesehen, um dem Erlass der Wallonischen Regierung vom 6. Juli 2017 über die technische Unterwegskontrolle von in Belgien oder im Ausland zugelassenen Nutzfahrzeugen als Anhang beigefügt zu werden.  
Namur, den 6. Juli 2017.

Der Ministerpräsident,  
P. MAGNETTE

Der Minister für öffentliche Arbeiten, Gesundheit, soziale Maßnahmen und Kulturerbe,  
M. PREVOT

## Anhang 5

Anhang 2 zum Königlichen Erlass vom 1. September 2006 über die Zahlung und die Hinterlegung eines Geldbetrags bei der Feststellung bestimmter Verstöße in Sachen technische Anforderungen, denen jedes Fahrzeug für den Transport auf dem Landweg, seine Bestandteile und sein Sicherheitszubehör entsprechen müssen;

Liste der zu zahlenden Geldbeträge:

1° 75 Euro:

- a. für einen Mangel, der anlässlich einer technischen Unterwegskontrolle von Fahrzeugen festgestellt wird, und der in Anhang 1 oder ggf. in Anhang 2 des Erlasses der Wallonischen Regierung vom 6. Juli 2017 über die technische Unterwegskontrolle von in Belgien oder im Ausland zugelassenen Nutzfahrzeugen als geringer Mangel eingestuft wird;
- b. Der Fahrer eines in Belgien zugelassenen (oder in Betrieb genommenen) Fahrzeugs kann keine gültige Prüfbescheinigung vorlegen, aber das Vorhandensein einer Prüfbescheinigung wurde unverzüglich nachgewiesen.

2° 350 Euro für einen Mangel, der anlässlich einer technischen Unterwegskontrolle von Fahrzeugen festgestellt wird, und der in Anhang 1 oder ggf. in Anhang 2 des Erlasses der Wallonischen Regierung vom 6. Juli 2017 über die technische Unterwegskontrolle von in Belgien oder im Ausland zugelassenen Nutzfahrzeugen als erheblicher Mangel eingestuft wird;

3° 1.000 Euro:

- a. für einen Mangel, der anlässlich einer technischen Unterwegskontrolle von Fahrzeugen festgestellt wird, und der in Anhang 1 oder ggf. in Anhang 2 des Erlasses der Wallonischen Regierung vom 6. Juli 2017 über die technische Unterwegskontrolle von in Belgien oder im Ausland zugelassenen Nutzfahrzeugen als gefährlicher Mangel eingestuft wird;
- b. Der Fahrer eines in Belgien zugelassenen oder in Betrieb genommenen Fahrzeugs kann keine gültige Prüfbescheinigung vorlegen, aus der hervorgeht, dass das Nutzfahrzeug der obligatorischen technischen Kontrolle unterzogen worden ist.

4° 2.500 Euro:

- a. Die vorgelegte Prüfbescheinigung ist falsch, verfälscht oder vernichtet worden oder darauf vermerkte Angaben sind verfälscht oder vernichtet worden;
- b. Das in einem Mitgliedstaat des EWR in Betrieb genommene oder zugelassene Fahrzeug ist nicht mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer ausgestattet, obwohl es nicht davon befreit ist; der Geschwindigkeitsbegrenzer funktioniert offensichtlich nicht, entspricht nicht den Vorschriften, oder die Geschwindigkeit des Fahrzeugs ist nicht auf die vorgeschriebene Grenze beschränkt;
- c. Das vom Hersteller eingebaute Abgasnachbehandlungssystem wurde verändert

5° 6.600 Euro: Der Fahrer verweigert die Prüfung des Fahrzeugs.

Gesehen, um dem Erlass der Wallonischen Regierung vom 6. Juli 2017 über die technische Unterwegskontrolle von in Belgien oder im Ausland zugelassenen Nutzfahrzeugen als Anhang beigefügt zu werden.  
Namur, den 6. Juli 2017.

Der Ministerpräsident,  
P. MAGNETTE

Der Minister für öffentliche Arbeiten, Gesundheit, soziale Maßnahmen und Kulturerbe,  
M. PREVOT

## Verweistabelle 1:

Richtlinie 2014/47/EU	Erlass der Wallonischen Regierung
-	Art. 1 § 1
Art. 1	-
Art. 2	Art. 2 Ziffer 2 und Art. 3
Art. 3	Art. 2
Art. 4	Artikel 6 und 7
Art. 5 §§ 1 und 2 Art. 5 § 3	Art. 15 Art. 14
Art. 6 Abs. 1 Art. 6 Abs. 2 Art. 6 Abs. 3	Art. 5 Abs. 1 Art. 5 Abs. 2 /
Art. 7 § 1 Art. 7 § 2 Art. 7 § 3	Art. 10 § 3 Anhang 5, "Anhang 2 Ziffer 5" Art. 4 §§ 1 und 2 des Gesetzes über die technischen Anforderungen, denen jedes Fahrzeug für den Transport auf dem Landweg, seine Bestandteile und sein Sicherheitszubehör entsprechen müssen.
Art. 8 §§ 1bis 3 Art. 8 § 4	Art. 4 § 2 Art. 2 Ziffer 15
Art. 9	Art. 5 Abs. 2
Art. 10 § 1 Art. 10 § 2 Art. 10 § 3 Art. 10 § 4	Art. 6 § 1 Art. 6 § 3 Abs. 1 Art. 6 § 3 Abs. 2 Art. 6 § 3 Abs. 3
Art. 11 § 1 Art. 11 § 2 Art. 11 § 3	Art. 7 Abs. 1 Art. 7 Abs. 2 Art. 7 Abs. 3
Art. 12 § 1 Art. 12 § 2 Art. 12 § 3	Art. 8 Abs. 1 Art. 8 Abs. 2 Art. 8 Abs. 3
Art. 13 § 1 Art. 13 § 2 Art. 13 § 3 Art. 13 § 4	Art. 9 § 1 und § 5 Abs. 2 Art. 9 § 2 Art. 9 § 10 Art. 2 Ziffer 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 Ziffer 21
Art. 18 § 1	Art. 12 § 1

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

## Verweistabelle 2:

Erlass der Wallonischen Regierung	Richtlinie 2014/47/EU
Art. 1er	-
Art. 2	Art. 3
Art. 3	Art. 2
Art. 4 § 1 Art. 4 § 2	Art. 8 § 4 Art. 8 §§ 1bis 3
Art. 5 Abs. 1 Art. 5 Abs. 2 und Abs. 3 Art. 5 Abs. 4	Art. 6 Abs. 1 Art. 9 Art. 6 Abs. 2
Art. 6 § 1 Art. 6 § 3 Abs. 1 Art. 6 § 3 Abs. 2 Art. 6 § 3 Abs. 3	Art. 10 § 1 Art. 10 § 2 Art. 10 § 3 Art. 10 § 4
Art. 7 Abs. 1 Art. 7 Abs. 2 Art. 7 Abs. 3	Art. 11 § 1 Art. 11 § 2 Art. 11 § 3
Art. 8 Abs. 1 Art. 8 Abs. 2 Art. 8 Abs. 3	Art. 12 § 1 Art. 12 § 2 Art. 12 § 3
Art. 9 § 1 und § 5 Abs. 2 Art. 9 § 2 Art. 9 § 5 Abs. 2	Art. 13 § 1 Art. 13 § 2 Art. 13 § 1 Anhang 3 I 5

Art. 9 § 9 Art. 9 § 10 Art. 10 § 1 Art. 10 § 2 Art. 10 § 3 Art. 10 § 4	Art. 13 § 3 Art. 16 § 1 Art. 16 § 2 Art. 7 § 1 Art. 16 § 3
Art. 11 § 1 Art. 11 § 2 Art. 11 § 3	Art. 14 § 1 Art. 14 § 2 Art. 14 § 3
Art. 12 § 1 Art. 12 § 2	Art. 18 § 1 Art. 18 § 2
Art. 13	Art. 19
Art. 14	Art. 20 § 1
Art. 15	Art. 5 §§ 1 und 2
Art. 16	
Art. 17, 18, 19	Art. 25
Art. 20	/
Art. 21	Artikel 26
Art. 22	/
Anhang 1	Anhang 2
Anhang 2	Anhang 3
Anhang 3	Anhang 1
Anhang 4	Anhang 4
Anhang 5	Art. 25



## 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  en 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

#### TOEPASSINGSGEBIED VAN DE TECHNISCHE CONTROLE LANGS DE WEG

##### 1. CONTROLEGEBIEDEN

(0) Identificatie van het voertuig

(1) Remsysteem

(2) Stuurinrichting

(3) Zichtbaarheid

(4) Verlichtingsinstallatie en onderdelen van elektrische installaties

(5) Assen, wielen, banden en vering

(6) Chassis en met het chassis verbonden delen

(7) Overige uitrusting:

(8) Overlast

(9) Aanvullende controles voor passagiersvoertuigen in categorieën M2 en M3.

## 2. CONTROLEVEREISTEN

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

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

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

Technische controles langs de weg kunnen punten betreffen uit tabel 1, waarin de aanbevolen daarbij te gebruiken methoden staan. Niets in deze bijlage belet een controleur om waar nodig bijkomende voorzieningen te gebruiken zoals een 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)	Verstoort 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.	X		
			Functioneert niet goed.		X	
c)	Het antisliprubber op het rempedaal ontbreekt, zit los of is door slijtage glad geworden.		X			
1.1.3.Vacuümpomp of compressor en reservoirs	Visuele controle van de onderdelen bij normale werkdruk. Controle hoe lang het duurt totdat het vacuüm of de luchtdruk een veilige waarde heeft bereikt; controle van de werking van de signaalinrichting, de	a)	Er is te weinig lucht- en/of vacuümdruk voor het ten minste viermaal gebruik van de rem nadat het waarschuwingssignaal in werking is getreden (of een		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)	Luchtlekkage 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.	
b)	Bovendeel van kolom beweegt te veel radiaal van de kolom as.					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
		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				
4.4.2. 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.	
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	Uitlaatmissieregelsysteem	Visuele controle	a)	Het door de fabrikant gemonteerde uitlaatmissieregelsysteem 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 OBID. 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 OBID 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 OBID 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 uitlaatmissieregelsysteem, — 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 uitlaatmissieregelsysteem, — 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>Voorbereiding 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. Voorbereidingsvoorschriften:</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)</p>	<p>De meetapparatuur op afstand wijst op een ernstige inbreuk.</p>		<p>X</p>	



	<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, ontluuchtingsventielen, 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 stuurdempers

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